

***DISEÑO DE UN ESQUEMA OPERATIVO DE CONTROL Y FACILITACIÓN PARA LOS CENTROS DE CONTROL
INTEGRADO DE PASO CANOAS.***



INFORME FINAL

Octubre 2012



INDICE GENERAL

1	INTRODUCCIÓN	7
1.1	ANTECEDENTES	7
1.2	OBJETIVOS	7
1.3	RESULTADOS ESPERADOS	8
1.4	ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	8
2	DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA	13
2.1	FLUJOS DE CARGAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE	13
2.1.1	INTRODUCCIÓN	13
2.1.2	FLUJOS VERIFICADOS EN EL PASO	13
2.1.3	ESTACIONALIDAD DE LOS DESPACHOS	15
2.2	MEDIOS DE TRANSPORTE	15
2.2.1	ESTACIONALIDAD SEMANAL Y DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	16
2.2.2	SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	17
2.3	INTERVENCIONES DE CONTROLES SANITARIOS	17
2.4	COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS	18
2.5	MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS DE PASAJEROS	18
2.5.1	FLUJOS DE PERSONAS	18
2.5.2	ESTACIONALIDAD MENSUAL	19
2.5.3	ESTACIONALIDAD SEMANAL	19
2.5.4	ESTACIONALIDAD DIARIA	19
2.5.5	ESTACIONALIDAD HORARIA	20
2.5.6	SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE PASAJEROS	20
2.5.7	FLUJOS DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS	21
2.5.8	ESTACIONALIDAD DIARIA	21
2.6	PROYECCIONES DE CARGAS, PASAJEROS Y VEHÍCULOS	22
2.6.1	PROYECCIÓN DE VOLÚMENES COMERCIAADOS	22
2.6.2	RESULTADOS OBTENIDOS	23
2.7	PROYECCIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE	24
2.7.1	PROYECCIÓN DE PASAJEROS	24
2.7.2	PROYECCIÓN DE VEHÍCULOS	25
3	ESTIMACIÓN DE TIEMPOS MEDIOS	27
3.1	TRANSPORTE DE CARGAS	27
3.1.1	INTRODUCCIÓN	27
3.1.2	TIEMPOS MEDIOS DE PERMANENCIA EN EL RECINTO FISCAL DE CR	27
3.1.3	TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO	28
3.1.4	TIEMPOS TOTALES	29
3.2	PASAJEROS	29
3.2.1	INTRODUCCIÓN	29
3.2.2	TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE USUARIO	30

4	PROCESOS ACTUALES DE CONTROL	33
4.1	CARGAS COSTA RICA	34
4.1.1	IMPORTACIONES	34
4.1.2	EXPORTACIONES	45
4.1.3	TRÁNSITO	52
4.2	CARGAS DE PANAMÁ	59
4.2.1	IMPORTACIONES	59
4.3	EXPORTACIONES	72
4.3.1	TRÁNSITO	79
4.4	PERSONAS DE COSTA RICA	87
4.4.1	INGRESOS	87
4.5	EGRESOS	98
4.6	PERSONAS DE PANAMÁ	106
4.7	DOTACIONES DE PERSONAL Y ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LAS AGENCIAS PRESENTES EN PASO CANOAS	125
4.7.1	DOTACIÓN DE PERSONAL	125
4.7.2	COSTOS DE OPERACIÓN	125
5	SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS DESTACABLES DEL DIAGNÓSTICO	127
5.1	ASPECTOS COMUNES A AMBAS CABECERAS	127
5.1.1	INSTITUCIONALES	127
5.1.2	DEMANDA DIRIGIDA AL PASO	127
5.1.3	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	128
5.1.4	PROCESOS	128
5.1.5	DOTACIONES DE PERSONAL Y ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LAS AGENCIAS PRESENTES EN PASO CANOAS	129
5.1.6	TIEMPOS MEDIOS ESTIMADOS	129
5.1.7	ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	130
5.1.8	OTROS ASPECTOS	130
5.2	CABECERA COSTA RICA	130
5.2.1	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	130
5.2.2	PROCESOS	130
5.2.3	ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	131
5.2.4	OTROS ASPECTOS	131
5.3	CABECERA PANAMÁ	131
5.3.1	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	131
5.3.2	PROCESOS	131
5.3.3	ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	131
5.3.4	OTROS ASPECTOS	131
6	ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL Y MANUAL DE PROCESOS PROPUESTOS	135
6.1	PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL	135

6.2	TRANSPORTE DE CARGAS	135
6.3	TRANSPORTE DE PASAJEROS	137
6.4	CONDICIONES DE BORDE	137
6.5	MANUAL DE PROCESOS	138
6.6	CARGAS	139
6.6.1	DIAGRAMA GENERAL DE PROCESOS CARGAS	139
6.6.2	INGRESO AL CCI Y CLASIFICACIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTES (MT)	140
6.6.3	CONTROL DE MIGRACIÓN	143
6.6.4	CONTROL SANITARIO	145
6.6.5	CONTROL DE ADUANAS E IMPORTACION TEMPORAL	146
6.6.6	ARCO DE DERIVACIÓN	148
6.6.7	ESCANEO DEL MEDIO DE TRANSPORTE (MT)	149
6.6.8	COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA	150
6.6.9	CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA	152
6.6.10	REVISIÓN DE C ABINA	153
6.6.11	SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA	154
6.6.12	FUMIGACIÓN Y SALIDA DEL CCI	156
6.7	PASAJEROS	157
6.7.1	DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES	157
6.7.2	INGRESO AL CCI Y CONTROL DE MIGRACIÓN	158
6.7.3	CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO	161
6.8	BUSES INTERNACIONALES	163
6.8.1	DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES	163
6.8.2	INGRESO AL CCI Y CONTROL DE MIGRACIÓN	164
6.8.3	CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO	166
6.8.4	IMPORTACIÓN TEMPORAL	168
6.8.5	REVISIÓN DEL BUS	170
6.8.6	SALIDA DEL CCI	172
6.9	VEHÍCULOS PARTICULARES	173
6.9.1	DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES	173
6.9.2	INGRESO AL CC I Y CONTROL DE MIGRACIÓN	174
6.9.3	CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO	177
6.9.4	REVISIÓN DEL VEHÍCULO Y ARCO DE DERIVACIÓN	179
6.9.5	IMPORTACIÓN TEMPORAL	181
6.9.6	SALIDA DEL CCI	183
6.10	EL CONTROL DE LOS NO MIGRANTES EN LOS CCI	184
6.10.1	EL MODELO DE TRÁNSITO VECINAL FRONTERIZO	184
6.10.2	EL PROCESO DE CONTROL CON EL SISTEMA DE TVF	185
7	SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL	187
7.1	INTRODUCCIÓN	187
7.2	COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO	188
7.3	ESTACIONES DE GESTIÓN (EG)	189
7.4	MODELO DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESPACIO DE CONTROL DEL SCGP	192

7.5 SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN INTERNOS DE LOS CCI (SCGCC)	195
7.6 SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL CCI – PROCESO DE CONTROL DE CARGAS	196
7.7 SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL CCI – PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS	200
7.8 ARQUITECTURA TECNOLÓGICA DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO	203
7.8.1 ARQUITECTURA DE COMUNICACIONES, Y HARDWARE DE SOPORTE	203
7.8.2 HARDWARE (HW)	203
7.8.3 ARQUITECTURA DE SCG PARA CARGAS Y PASAJEROS	204
7.8.4 ARQUITECTURA DE LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y LAS BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS CCI.	204
7.9 INFORMACIÓN A ADQUIRIR POR LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y LAS BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS CCI	207
7.9.1 IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA DE PLACAS (MATRÍCULAS)	207
7.9.2 IDENTIFICACIÓN TIPO VEHÍCULO	207
7.9.3 IDENTIFICACIÓN CONDUCTOR	207
7.9.4 DETECCIÓN CONTENEDORES (SOLO PARA CARGA)	207
7.9.5 IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA CONTENEDORES (SOLO PARA CARGA)	207
7.9.6 DETERMINACIÓN PESO (SOLO CARGA)	207
7.9.7 LECTORES DE RADIOFRECUENCIA RFID (RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION)	207
7.10 FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DE LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA	207
7.11 SUBSISTEMAS COMPLEMENTARIOS A CONSIDERAR PARA EL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL PASO	207
7.11.1 SISTEMAS DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA	208
7.11.2 CLASIFICACIÓN DE ACUERDO A LA TECNOLOGÍA PARA ESCÁNERES PARA VEHÍCULOS Y CONTENEDORES	208
7.11.3 CARACTERÍSTICAS DE ESCÁNER DE BULTOS O EQUIPAJE	209
7.11.4 RECOMENDACIÓN	210
7.11.5 INTERCAMBIO DE DATOS ENTRE SISTEMAS (IDS)	210
7.11.6 TARJETA DE TRÁNSITO VECINAL FRONTERIZO (TVF) Y CONTROL DE ACCESO Y SEGURIDAD EN LOS CCI	212
7.11.7 SUBSISTEMA DE SEÑALÉTICA INTELIGENTE	212
7.11.8 ROL ELECTRÓNICO	212
7.11.9 SUBSISTEMA DE CIRCUITO CERRADO DE TELEVISIÓN	213
7.11.10 CONTROL DE TRÁNSITOS EN RUTAS FISCALES	213
8 MANUAL DE FUNCIONES	215
8.1 INTRODUCCIÓN	215
8.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	215
8.3 ELEMENTOS QUE LO COMPONEN	215
8.4 ORGANISMOS QUE INTERVIENEN	215

8.5 DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES PARA LAS TAREAS MAS RELEVANTES DEL CCI	216
8.6 SUPERVISIÓN –ADMINISTRACIÓN	216
8.7 APOYO ADMINISTRATIVO SUPERVISIÓN –ADMINISTRACIÓN	217
8.8 FUNCIONARIOS DEL CANAL DE DESPACHO EXPEDITO (CDE)	218
8.9 FUNCIONARIOS INSPECTORES	218
8.10 FUNCIONARIOS TÉCNICOS DE APOYO	220
8.11 FUNCIONARIOS ZONAS DE INSPECCIÓN	221
8.12 FUNCIONARIOS ESTACIÓN DE GESTIÓN (EG)	222
8.13 FUNCIONARIOS DE CONTROL DE PERSONAS	223
8.14 FUNCIONARIOS DE CONTROL DE EQUIPAJE Y BULTOS ACOMPAÑADOS	223
9 PROGRAMA DE ACTIVIDADES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE BORDE	225
9.1 INTRODUCCIÓN	225
9.2 PROGRAMA PARA LA CONSECUCCIÓN DE LAS CONDICIONES DE BORDE	226
9.2.1 CRONOGRAMA GENERAL	226
9.2.2 CRONOGRAMA DETALLADO	227
10 ESTIMACIÓN DE TIEMPOS Y BENEFICIOS DE LA PROPUESTA	231
10.1 TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA	231
10.1.1 TRANSPORTE DE CARGAS	231
10.1.2 TRANSPORTE DE PASAJEROS	231
10.2 ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO.	232
10.2.1 TRANSPORTE DE CARGAS	232
10.2.2 PASAJEROS	233
11 DIMENSIONAMIENTO Y MODELO DE SIMULACIÓN	235
11.1 INTRODUCCIÓN	235
11.2 MODELO DE SIMULACIÓN	236
11.2.1 PROPÓSITO Y USO	236
11.3 DESCRIPCIÓN GENERAL	236
11.3.1 MODELO	236
11.3.2 SIMULADOR PASAJEROS	237
11.3.3 SIMULADOR CARGAS	240
11.3.4 PARÁMETROS ADOPTADOS Y RESULTADOS OBTENIDOS	243
11.4 SUPERFICIES ADOPTADAS	245
12 INFRAESTRUCTURAS	248
12.1 INTRODUCCIÓN	248
12.1.1 INFRAESTRUCTURA EN COSTA RICA	248

12.2 ESTADO ACTUAL DE PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCI.	248
12.2.1 PREDIOS CANDIDATOS	249
12.2.2 ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN.	250
12.2.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.	251
12.2.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS	256
12.2.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS	257
12.2.6 INGENIERÍA BÁSICA	260
12.2.7 INSTALACIONES SANITARIAS Y CONTRA INCENDIO	263
12.2.8 CALIDADES DE REFERENCIA	267
12.3 INFRAESTRUCTURA EN PANAMÁ	268
12.4 ESTADO ACTUAL. PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCI.	268
12.4.1 PREDIOS CANDIDATOS	268
12.4.2 ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN.	270
12.4.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.	270
12.4.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS	273
12.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS	275
12.5.1 INGENIERÍA BÁSICA	275
12.5.2 CALIDADES DE REFERENCIA	275
12.6 ANTEPRESUPUESTOS	276
12.6.1 CONSIDERACIONES PREVIAS	276
12.6.2 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS	276
12.6.3 FUENTES	276
12.6.4 METODOLOGÍA	276
12.6.5 EXCLUSIONES EN EL ANTEPRESUPUESTO	276
12.6.6 CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS	277
12.6.7 OBRAS VIALES EXTERNAS	277
12.6.8 EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTES DE CADA UNO DE LOS CCI	278
12.6.9 CUADROS DE SUPERFICIES	279
12.6.10 DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO COSTA RICA	280
12.6.11 PRESUPUESTO DEL CCI POR UNIDADES ESTRUCTURANTES	281
12.6.12 PRESUPUESTOS DE OBRAS ANEXAS:	281
12.6.13 DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO PANAMÁ	282
12.6.14 PRESUPUESTO DEL CCI POR UNIDADES ESTRUCTURANTES:	283
12.6.15 PRESUPUESTOS DE OBRAS ANEXAS	284
12.6.16 COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	285
12.6.17 METODOLOGÍA	285
12.6.18 MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES INFORMÁTICAS	285
12.6.19 COSTO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CCI COSTA RICA	286
12.6.20 COSTO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CCI PANAMÁ	286
12.6.21 CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS	287

13	<u>EVALUACION DEL PROYECTO</u>	289
13.1	PARÁMETROS Y SUPUESTOS UTILIZADOS	289
13.2	FLUJOS PROYECTADOS DE CARGA, PASAJEROS Y AHORROS DE TIEMPO	289
13.3	VALOR DEL TIEMPO	290
13.3.1	TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL	290
13.3.2	PASAJEROS	290
13.3.3	FLUJOS ESTIMADOS DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO	291
13.4	PERSONAL ASIGNADO A LAS TAREAS DE CONTROL	292
13.4.1	SITUACIÓN ACTUAL	292
13.4.2	SITUACIÓN CON PROYECTO	292
13.4.3	CCI CARGA	292
13.4.4	CCI PASAJEROS	293
13.5	COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	294
13.5.1	SITUACIÓN ACTUAL	294
13.5.2	COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CON PROYECTO	295
13.5.3	COSTOS DE IMPLANTACIÓN DE LOS CCI	295
13.6	EVALUACIÓN DEL PROYECTO	296
13.6.1	PARÁMETROS UTILIZADOS Y RESULTADOS OBTENIDOS	296
13.6.2	ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD	297
13.6.3	SÍNTESIS DE RESULTADOS	298
14	<u>ACUERDO PARA LA INTEGRACION BINACIONAL DE LOS CONTROLES</u>	299
14.1	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	299
14.1.1	INTRODUCCIÓN	299
14.1.2	LA PROPUESTA DE ACUERDO MARCO	300
14.2	BORADOR DE ACUERDO PARA IMPLANTAR UN CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO EN EL PASO CANOAS ENTRE COSTA RICA Y PANAMÁ	301
16	<u>PROGRAMA DE DESARROLLO LOCAL</u>	311
16.1	INTRODUCCIÓN	311
16.2	CONTEXTO: CONDICIONANTES Y OPORTUNIDADES	311
16.3	OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO LOCAL	313
16.4	EJES DE INTERVENCIÓN-COMPONENTES	313
16.4.1	FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE GESTIÓN	313
16.4.2	MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LAS CONDICIONES URBANAS	315
16.4.3	FOMENTO DEL EMPLEO LOCAL Y RECONVERSIÓN SOCIOLABORAL DE TRABAJADORES INFORMALES	317
17		

PLAN DE ACCIÓN		319
17.1	ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN DE ACCIÓN	319
17.2	PLAN DE ACCIÓN PARA EL PASO DE FRONTERA DE PASO CANOAS	320
17.2.1	PRINCIPALES PRODUCTOS Y ACTIVIDADES	320
18	<u>ANEXOS</u>	323
19	<u>ANEXO 1. PLANOS</u>	325
20	<u>ANEXO 2.- RESUMEN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA</u>	327
21	<u>ANEXO 3.- DISEÑO DEL ESQUEMA OPERATIVO Y PROCESOS DE CONTROL FITOZOOSANITARIO – ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES</u>	337
22	<u>ANEXO 4.- GUÍA DE USUARIO – MODELO DE SIMULACIÓN</u>	361

INDICE DE TABLAS	
TABLA 1. FLUJO DE MERCADERÍA (CR-PA / 2011)	13
TABLA 2. FLUJO DE MERCADERÍA (PA-CR / 2011)	14
TABLA 3. PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS (SENTIDO CR-PA / 2011)	14
TABLA 4. PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS (SENTIDO PA-CR/2011)	15
TABLA 5. MEDIOS DE TRANSPORTE POR SENTIDO	16
TABLA 6. NÚMERO DE MT POR SENTIDO (2011)	17
TABLA 7. APROBACIÓN Y COMPROBACIÓN DE ENVÍOS (1 SEMESTRE 2012)	17
TABLA 8. MUESTRAS ANALIZADAS POR AUPSA (2011)	18
TABLA 9. COMPOSICIÓN DE DESPACHOS POR CABECERA (2012)	18
TABLA 10. PASAJEROS POR SENTIDO DE MARCHA (2001-2011)	18
TABLA 11. DISTRIBUCIÓN DIARIA FLUJO PASAJEROS (JUNIO 2012)	20
TABLA 12. TRANSPORTE DE PASAJEROS (2011)	20
TABLA 13. VEHÍCULO DE PASAJERO POR AÑO Y SENTIDO	21
TABLA 14. DISTRIBUCIÓN DIARIA VEHÍCULOS (JUNIO 2012)	21
TABLA 15. FLUJO DE CARGA POR SENTIDO DE MARCHA (2011)	23
TABLA 16. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA (CR-PA / 2011-2032)	23
TABLA 17. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA (PA-CR / 2011-2032)	23
TABLA 18. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS DE CARGA (2011-2032)	24
TABLA 19. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS (2011-2032)	25
TABLA 20. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES (2011-2032)	26
TABLA 21. TIEMPO PROMEDIO PERMANENCIA RECINTO CONTROL CR (2012)	28
TABLA 22. TIEMPO MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	28
TABLA 23. TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	29
TABLA 24. TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO CR	29
TABLA 25. TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO PA	29
TABLA 26. TIEMPO MEDIO POR PASAJEROS SEGÚN MOVILIDAD	30
TABLA 27. TIEMPO MEDIO UNITARIO POR USUARIO	30
TABLA 28. PASAJEROS Y VEHÍCULOS POR SENTIDO (2011)	30
TABLA 29. TIEMPOS TOTALES/ AÑO	31
TABLA 30. COSTA RICA. IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANAL Y SIN CONTROL CUARENTENARIO .	35
TABLA 31. COSTA RICA. IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANAL Y CON CONTROL CUARENTENARIO	38
TABLA 32. COSTA RICA. IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANAL Y CONTROL CUARENTENARIO	41
TABLA 33. COSTA RICA. EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANAL Y SIN CONTROL CUARENTENARIO..	46
TABLA 34. COSTA RICA. EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANAL Y CONTROL CUARENTENARIO	49
TABLA 35. COSTA RICA. TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO	53
TABLA 36. COSTA RICA. TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO	57
TABLA 37. PANAMÁ. IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO	60
TABLA 38. PANAMÁ. IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO.	63
TABLA 39. PANAMÁ. IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO.	67
TABLA 40. PANAMÁ. EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO.	73
TABLA 41. PANAMÁ. EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO.	76
TABLA 42. PANAMÁ. TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO.	80
TABLA 43. PANAMÁ. TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO.	84
TABLA 44. COSTA RICA. INGRESO DE PEATONES.	88

TABLA 45. COSTA RICA. INGRESO DE BUSES.	91
TABLA 46. COSTA RICA. INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES.	95
TABLA 47. COSTA RICA. EGRESO DE PEATONES.	99
TABLA 48. COSTA RICA. EGRESO DE BUSES.	101
TABLA 49. COSTA RICA. EGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES.	104
TABLA 50.. INGRESO DE PEATONES. PANAMÁ	107
TABLA 51. INGRESO DE BUSES. PANAMÁ.	110
TABLA 52. INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES. PANAMÁ.	114
TABLA 53. EGRESO DE PEATONES. PANAMÁ.	118
TABLA 54. EGRESO DE BUSES. PANAMÁ.	120
TABLA 55. EGRESO DE VEHICULOS PANAMÁ.	123
TABLA 56. DOTACIONES DE PERSONAL ACTUAL	125
TABLA 57. SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE MEDIOS DE TRANSPORTES	127
TABLA 58. COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS POR CABECERA (2012)	128
TABLA 59. SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE LOS PASAJEROS	128
TABLA 60. DOTACIONES DE PERSONAL EN LA SITUACIÓN ACTUAL	129
TABLA 61. TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	129
TABLA 62. TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	130
TABLA 63. TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR USUARIO SEGÚN MOVILIDAD Y TEMPORADA	130
TABLA 64. ESTACIÓN DE GESTIÓN CHIRIQUÍ	190
TABLA 65. ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS.....	190
TABLA 66. ESTACIÓN DE GESTIÓN PUERTO ARMUELLES.....	191
TABLA 67. ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL	192
TABLA 68. CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGA.....	193
TABLA 69. CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES.....	194
TABLA 70. PROCESO DE CONTROL DE CARGAS	196
TABLA 71. PROCESO DE CONTROL DE PASAJEROS.....	200
TABLA 72. TIEMPOS ESTIMADOS TRANSPORTE DE CARGA	231
TABLA 73. TIEMPOS UNITARIOS PASAJEROS MIGRANTES	232
TABLA 74. ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPOS TRANSPORTE DE CARGA.....	232
TABLA 75. ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPOS PASAJEROS	233
TABLA 76. TIEMPO MEDIO CON PROYECTO	244
TABLA 77. TIEMPOS UNITARIOS CON PROYECTO	244
TABLA 78. ESPACIOS AFECTADOS AL CONTROL	245
TABLA 79. TIEMPO MEDIO CON PROYECTO	245
TABLA 80. ESTIMACIÓN SUPERFICIE TERMINAL DE PASAJEROS	245
TABLA 81 . ESTIMACIÓN DE SUPERFICIE TERMINAL DE CARGA.....	246
TABLA 82. ESTIMACIÓN DE SUPERFICIE OTRAS ZONAS TERMINAL DE CARGA.....	247
TABLA 83. ESTIMACIÓN DE SUPERFICIE ZONA PREVIA	247
TABLA 84. RESTRICCIONES SÓNICAS.	260
TABLA 85. MÁXIMA DEMANA DE ENERGÍA.	260
TABLA 86. NIVELES DE ILUMINACIÓN PROMEDIO.	261
TABLA 87. CALIDAD DE ILUMINACIÓN.	261
TABLA 88. TERMINAL DE PASAJEROS.....	279
TABLA 89. TERMINAL DE CARGA	279
TABLA 90. ZONA PREVIA	279
TABLA 91. PRESUPUESTO DEL CCI POR PARTIDAS DE OBRA	280
TABLA 92. PROYECCIÓN ANUAL DE PASAJEROS Y TIEMPO DE CONTROL	289

TABLA 93. PROYECCIÓN ANUAL DE CARGA Y TIEMPO DE CONTROL.....	290
TABLA 94. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL RUBROS CARGA	290
TABLA 95. SUPUESTOS ESTIMACIÓN VALOR DEL TIEMPO CARGA	290
TABLA 96. SUPUESTOS ESTIMACIÓN VALOR DEL TIEMPO PASAJEROS	291
TABLA 97. FLUJO DE BENEFICIOS PROYECTOS POR AHORRO DE TIEMPO.....	291
TABLA 98. DOTACIÓN DE PERSONAL SITUACIÓN ACTUAL	292
TABLA 99. ESTIMACIÓN DE PERSONAL CON PROYECTO –CCI CARGA	292
TABLA 100. ESTIMACIÓN DE PERSONAL CON PROYECTO –RESTO ORGANISMOS	293
TABLA 101. ESTIMACIÓN DE PERSONAL CON PROYECTO –ORGANO CONTROL FRONTERIZO.....	293
TABLA 102. ESTIMACIÓN DE PERSONAL CON PROYECT-RESTO DE ORGANISMOS	294
TABLA 103. ESCENARIO CON PROYECTO COSTOS DE MANTENIMIENTO ESTIMADOS	295
TABLA 104. COSTOS DE IMPLANTACIÓN DE LOS CCI	295
TABLA 105. VALORES DE PARÁMETROS EN ALTERNATIVA BÁSICA	297
TABLA 106. RESULTADOS DE EVALUACIÓN EN ALTERNATIVA BÁSICA	297
TABLA 107. PARÁMETROS EN ALTERNATIVA INCREMENTO DE COSTOS	297
TABLA 108. RESULTADOS DE EVALUACIÓN EN ALTERNATIVA INCREMENTO DE COSTOS.....	297
TABLA 109. PARÁMETROS CONSIDERADOS EN ALTERNATIVA REDUCCIÓN DE COSTOS	298
TABLA 110. RESULTADOS DE EVALUACIÓN EN ALTERNATIVA REDUCCIÓN DE COSTOS.....	298
TABLA 111. SÍNTESIS DE RESULTADOS EVALUACIÓN	298
TABLA 112. PLAN DE ACCIÓN PRINCIPALES PRODUCTOS Y ACTIVIDADES.....	320

INDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. MAPA DE CONTEXTO	7
GRÁFICO 2. DISTRIBUCIÓN DE LOS FLUJOS POR SENTIDO (EN VOLUMENES / 2011)	14
GRÁFICO 3. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS DESPACHOS (EN TONELADAS / 2011)	15
GRÁFICO 4. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS DESPACHOS (EN NÚMERO ÍNDICE / 2011	15
GRÁFICO 5. ESTACIONALIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO CR-PA	16
GRÁFICO 6. ESTACIONALIDAD DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO CR-PA	16
GRÁFICO 7. ESTACIONALIDAD SEMANAL DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO PA-CR	16
GRÁFICO 8. ESTACIONALIDAD DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO PA-CR	16
GRÁFICO 9. ESTACIONALIDAD HORARIA DE FLUJOS SENTIDO CR-PA	17
GRÁFICO 10. ESTACIONALIDAD HORARIA DE FLUJOS SENTIDO PA-CR.....	17
GRÁFICO 11. PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO (2001-2010).....	19
GRÁFICO 12. ESTACIONALIDAD MENSUAL DE LOS PASAJEROS INGRESADOS Y EGRESADOS DE CR ...	19
GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN SEMANAL DE PASAJEROS POR SENTIDO	19
GRÁFICO 14. ESTACIONALIDAD DIARIA DE PASAJEROS POR SENTIDO (JUNIO 2012)	19
GRÁFICO 15. ESTACIONALIDAD HORARIA DE PASAJEROS (%)	20
GRÁFICO 16. ESTACIONALIDAD DIARIA VEHÍCULOS POR SENTIDO (JUNIO 2012)	21
GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DEL FLUJO DE CARGA PROYECTADO	24
GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DE MEDIOS DE TRANSPORTE PROYECTADA	24
GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS POR QUINQUENIOS.....	25
GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DE AUTOMÓVILES Y BUSES PROYECTADA	26
GRÁFICO 21. FLUJOGRAMA DE IMPORTACIÓN COSTA RICA	34
GRÁFICO 22. FLUJOGRAMA EXPORTACIONES COSTA RICA	45
GRÁFICO 23. FLUJOGRAMA TRÁNSITO DE ENTRADA COSTA RICA.....	52
GRÁFICO 24. FLUJOGRAMA TRÁNSITO SALIDA COSTA RICA	56
GRÁFICO 25. FLUJOGRAMA IMPORTACIONES PANAMÁ.....	59
GRÁFICO 26. FLUJOGRAMA EXPORTACIONES PANAMÁ	72
GRÁFICO 27. FLUJOGRAMA TRÁNSITO ENTRADA PANAMÁ.....	79
GRÁFICO 28. FLUJOGRAMA TRÁNSITO SALIDA PANAMÁ	83
GRÁFICO 29. FLUJOGRAMA PEATÓN INGRESO COSTA RICA.....	87
GRÁFICO 30. FLUJOGRAMA BUSES INGRESO COSTA RICA	90
GRÁFICO 31. FLUJOGRAMA VEHÍCULOS INGRESO COSTA RICA.....	94
GRÁFICO 32. FLUJOGRAMA PEATÓN EGRESO COSTA RICA	98
GRÁFICO 33. FLUJOGRAMA BUSES EGRESO COSTA RICA	100
GRÁFICO 34. FLUJOGRAMA VEHÍCULOS EGRESO COSTA RICA	103
GRÁFICO 35. FLUJOGRAMA INGRESO PEATONES PANAMÁ.....	106
GRÁFICO 36. FLUJOGRAMA INGRESO BUSES PANAMÁ	109
GRÁFICO 37. FLUJOGRAMA INGRESO VEHÍCULOS PANAMÁ	113
GRÁFICO 38. FLUJOGRAMA EGRESO PEATONES PANAMÁ	117
GRÁFICO 39. FLUJOGRAMA EGRESO BUSES. PANAMÁ	119
GRÁFICO 40. FLUJOGRAMA EGRESO VEHÍCULOS. PANAMÁ	122
GRÁFICO 41. PROCESO DE CONTROL DE PASE O TVF.....	185
GRÁFICO 42. SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO	188
GRÁFICO 43. DIAGRAMA DE UBICACIÓN DE LAS EGS.....	189
GRÁFICO 44. MODELO DE CONTROL VEHICULAR	189
GRÁFICO 45. UBICACIÓN DE LAS GS INTERNAS	195
GRÁFICO 46. PROCESO DE CONTROL DE CARGA TRANSFRONTERIZA.....	199

GRÁFICO 47. PROCESO DE CONTROL DE CARGA LOCAL	199	GRÁFICO 94. RECORRIDO DE CARGA	273
GRÁFICO 48. PROCESO DE CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES.....	202	GRÁFICO 95. RECORRIDO A ZONA PREVIA.....	273
GRÁFICO 49. DIAGRAMA DE TECNOLOGÍA	204	GRÁFICO 96. RECORRIDO DE VEHÍCULOS LIGEROS	273
GRÁFICO 50. DISPOSICIÓN ANTERO-POSTERIOR ESTEREOSCÓPICA	205	GRÁFICO 95. RECORRIDO A ZONA DE REVISIÓN.....	273
GRÁFICO 51. ESQUEMA INSTALACIÓN CÁMARAS	205	GRÁFICO 97. RECORRIDO DE BUSES	273
GRÁFICO 52. TIPOS DE ESCÁNER: MÓVIL Y REUBICABLE	208	GRÁFICO 99. RECORRIDO PEATONAL.....	273
GRÁFICO 53. TIPOS DE ESCÁNER: FIJO Y PORTAL	209	GRÁFICO 100. ZONIFICACIÓN GENERAL CCI PANAMÁ	274
GRÁFICO 54. ESQUEMA SIMPLIFICADO DEL CONCEPTO.....	210	GRÁFICO 101. INTERCAMBIADOR DE BUSES EN EL PREDIO 3.....	277
GRÁFICO 55. COMPARACIÓN DE TIEMPOS CON Y SIN PROYECTO. TRANSPORTE DE CARGA	233	GRÁFICO 102. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE PRESUPUESTO	280
GRÁFICO 56. COMPARACIÓN DE TIEMPOS POR ESCENARIOS. TRANSPORTE DE CARGA	233	GRÁFICO 103. DISTRIBUCIÓN DE PRESUPUESTO POR UNIDAD ESTRUCTURANTE	281
GRÁFICO 57. COMPARACIÓN DE TIEMPOS POR ESCENARIOS. PASAJEROS	234	GRÁFICO 104. PRESUPUESTO OBRAS ANEXAS	281
GRÁFICO 58. MODELOS DINÁMICOS Y OTRAS HERRAMIENTAS	236	GRÁFICO 105. PRESUPUESTO DEL CCI POR PARTIDAS DE OBRA.....	282
GRÁFICO 59. DETERMINACIÓN DEL SENTIDO DEL TRÁFICO	237	GRÁFICO 106. DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO POR PARTIDA DE OBRA	283
GRÁFICO 60. DETALLE DEL FLUJO HORARIO CORRESPONDIENTE AL SENTIDO PA CR.	237	GRÁFICO 107. DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO POR UNIDAD ESTRUCTURANTE.....	283
GRÁFICO 61. DETALLE DEL DESPLIEGUE DE INDICADORES	237		
GRÁFICO 62. DETALLE DE DESPLIEGUE DE INDICADORES DE OPERACIÓN.	238		
GRÁFICO 63. DETALLE DE DESPLIEGUE DE INDICADORES DE CONTROL PASAJEROS MIGRANTES....	238		
GRÁFICO 64. DETALLE DE DESPLIEGUE DE INDICADORES DE CONTROL PASAJEROS NO MIGRANTES.	239		
GRÁFICO 65. DETALLE DE DESPLIEGUE DE INDICADORES DE ESCÁNER Y CONTROL VEHICULAR	239		
GRÁFICO 66. DETALLE DE DESPLIEGUE DE ESTRUCTURA DEL MODELO.	240		
GRÁFICO 67. DESPLIEGUE DEL PROCESO INTEGRAL DE CONTROL.	241		
GRÁFICO 68. DESPLIEGUE DE INDICADORES DE FLUJOS.....	241		
GRÁFICO 69. DESPLIEGUE DE CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN.	242		
GRÁFICO 70. DESPLIEGUE DE CARACTERÍSTICAS DE ESTADÍA.....	242		
GRÁFICO 71. DESPLIEGUE DE ESTRUCTURAS DE MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARGA.....	243		
GRÁFICO 72. ESTACIONALIDAD HORARIA DE ARRIBO DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS Y CARGAS.	244		
GRÁFICO 73. POSICIÓN RELATIVA DE PASO CANOAS RESPECTO A LA LÍNEA DE FRONTERA	248		
GRÁFICO 74. LOCALIZACIÓN DE LOS PREDIOS CANDIDATOS.	249		
GRÁFICO 75. INTERVENCIONES SOBRE EL VIARIO PÚBLICO.	252		
GRÁFICO 76. EJES DE VIARIO INTERIOR Y COMPLEMENTARIOS DEL CCI COSTA RICA.	254		
GRÁFICO 77. SEÑALIZACIÓN CCI COSTA RICA.	255		
GRÁFICO 78. RECORRIDO VEHÍCULOS DE CARGA.....	256		
GRÁFICO 79. RECORRIDO DE VEHÍCULOS DE CARGA A ZONA DE REVISIÓN	256		
GRÁFICO 80. RECORRIDO DE VEHÍCULOS DE CARGA A ZONA PREVIA	256		
GRÁFICO 81. RECORRIDO DE BUSES	256		
GRÁFICO 82. RECORRIDO DE VEHÍCULOS LIGEROS.....	256		
GRÁFICO 83. RECORRIDO DE PEATONES PARA HACER LOS CONTROLES.....	256		
GRÁFICO 84. ESPACIOS PRINCIPALES ZONA PREVIA.....	257		
GRÁFICO 85. ESPACIOS PRINCIPALES ZONA DE REVISIÓN DE CARGA.....	257		
GRÁFICO 86. ESPACIOS PRINCIPALES ZONA DE PASAJEROS	258		
GRÁFICO 87. ESPACIOS PRINCIPALES ÁREAS BÁSICAS	258		
GRÁFICO 88. PLANTA ESQUEMÁTICA VIVIENDAS.....	258		
GRÁFICO 89. ZONIFICACIÓN GENERAL CCI COSTA RICA	259		
GRÁFICO 90. ESCÁNER DE CARGA Y VEHÍCULOS LIGEROS	262		
GRÁFICO 91. PREDIOS CANDIDATOS PANAMÁ	269		
GRÁFICO 92. EJE VIARIO CCI PANAMÁ.....	272		
GRÁFICO 93. SEÑALIZACIÓN CCI PANAMÁ	272		

1 INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

Los Gobiernos de Costa Rica y Panamá han emprendido importantes esfuerzos en procura de fortalecer su relación comercial y facilitar la gestión y procedimientos en las zonas fronterizas, en especial en el paso fronterizo de Paso Canoas. En este sentido, el pasado 23 de marzo de 2011 los presidentes de ambos países suscribieron el Memorándum de Entendimiento para la Facilitación del Comercio en Temas Fronterizos y el Fortalecimiento del Diálogo en Materia Comercial, que incluye entre sus objetivos principales la racionalización y homologación de los trámites de exportación e importación y la armonización de formularios y procedimientos en frontera; y mejorar los procedimientos de ingreso y salida de unidades de transporte entre sus territorios. Este Memorándum, fue complementado con un Programa de Ejecución firmado por los Ministros de Comercio de ambos países, el pasado 12 de agosto de 2011.

Gráfico 1. Mapa de contexto



Paso Canoas reviste fundamental importancia ya que se encuentra sobre la Ruta Panamericana que une de sur a norte todo el continente y es la principal conexión entre ambos países, y nexa entre las capitales de las dos naciones; se estima que el 75% del comercio entre los dos países cruza por

Paso Canoas¹. Sin embargo, en este paso fronterizo se evidencia una ausencia del concepto de gestión de control integrado en fronteras con débil colaboración y complementación entre los organismos nacionales encargados del control, que junto con las deficiencias y duplicidades en los procesos, trae como consecuencia altos costos de transacción y tiempos de permanencia en frontera así como un elevado riesgo de fraude fiscal.

Resulta entonces crucial la implementación de medidas de control y facilitación tendientes a eliminar los obstáculos en los pasos de frontera para garantizar la fluidez del comercio y brindar seguridad a la cadena de suministro, a través de la armonización del marco institucional y los sistemas informáticos vinculados al comercio exterior para lograr la interconectividad de las agencias nacionales y de los dos países, haciendo uso de tres mecanismos fundamentales, aplicados a la operativa y procesos en el paso de frontera, que el Banco ha venido implementando en la región y de los cuales se tienen importantes lecciones aprendidas y se han identificado buenas prácticas²: (i) el Programa Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), (ii) el programa de Operador Económico Autorizado (OEA); y (iii) la Ventanilla Única (VU) e interoperabilidad.

Así mismo, dentro de la operación RG-T1982 “Apoyo a los Países de la Región para el Establecimiento e Interoperabilidad de los Sistemas Integrados de Comercio Exterior”, se adelantó un primer estudio de definición de la operación y optimización de los pasos de frontera del corredor pacífico de la RICAM correspondiente a Paso Canoas, con el objetivo de establecer una propuesta para la operación del paso de frontera, definir alternativas de configuración de accesos viales, infraestructura e instalaciones para implementar dicha operación, comparándolas con las del “paso deseable”, efectuar la evaluación de todas las alternativas propuestas, recomendando la opción que optimice el funcionamiento del paso, en términos de eficacia de los controles, eficiencia y agilidad de los mismos y proponer la definición, diseño y evaluación de los requerimientos de accesos viales y obras de infraestructura, equipamiento e instalaciones del paso de frontera, requeridas para la implementación de la opción seleccionada por los Gobiernos.

¹ Para el año 2010 el intercambio comercial entre ambos países alcanzó la suma de USD 676 millones, del cual aproximadamente un 75% cruza la frontera por Paso Canoas. (Ministerio de Comercio de Costa Rica, 2011)

² Operaciones del BID: RG-T1645 “Apoyo a la Facilitación Comercial: Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica y RG-T1325 “Facilitación del Comercio y Adopción de Estándares de Seguridad de la Cadena Logística”.

El Borrador del Informe Final de este estudio se entregó a los países beneficiarios en noviembre de 2011 para comentarios y a partir del mismo los países acordaron adoptar para la organización física y funcional del paso un esquema de controles binacionales integrados con el criterio de país de entrada, país sede de los controles, bajo la modalidad de controles yuxtapuestos por pares de organismos afines.

En este contexto, en lo que sigue se presenta el primer informe de avance correspondiente a las tareas desarrolladas en el marco del proyecto “Diseño de un esquema operativo de control y facilitación para el Centro de Control Integrado de paso canoas”, el que por sus alcances puede ser definido como la fase II del desarrollado en el marco del programa “Definición de la Operación y Optimización de los Pasos de Frontera del Corredor Pacífico De La RICAM” – Paso Canoas (Costa Rica) – Paso Canoas (Panamá)

1.2 OBJETIVOS

De acuerdo a los términos de referencia, el objetivo general de esta consultoría es el diseño del esquema operativo y procedimental, para el Centro de Control Integrado, en el marco de un esquema armonizado de facilitación y control entre las diferentes instituciones con responsabilidad en el movimiento internacional de bienes y personas de ambos países.

Este objetivo general, a su vez puede precisarse en distintos objetivos específicos, tales como

- ➡ Diseño de los procesos de control integrado en frontera, acompañados de sus respectivos Manuales
- ➡ Propuesta de medidas operativas y tecnológicas del sistema de control de carga, vehículos y personas, así como del modelo de gestión.
- ➡ Modelo de circulación de vehículos, personas y cargas en el área de control fronterizo.
- ➡ Diseño de la infraestructura requerida y plan de inversiones.
- ➡ Proyectos de acuerdos nacionales y binacionales para la operación, construcción y mejora de los pasos de frontera.
- ➡ Diseño de un programa de apoyo al desarrollo de las localidades fronterizas.
- ➡ Plan de Acción para el paso de frontera.

1.3 RESULTADOS ESPERADOS

Los resultados esperados del estudio – en enumeración no taxativa – son los siguientes.

- **Manual de Procesos en Frontera**

Diseño de procesos del CCI y Redacción de Manual de Procesos que determine secuencia de intervención (integrada), y la aplicación de los procedimientos internos de cada institución, actuaciones, modalidades de interacción (relación con VUE o con interoperabilidad), perfiles de cargo, requerimientos de instalaciones.

- **Control de Gestión del Paso de Frontera**

Diseño del control de gestión interno del CCI y del Paso de Frontera en su conjunto y posibles enlaces con controles en Zona Secundaria, aplicación de detalle de tecnologías ITS (similar accesos Puertos Valencia o Barcelona), canales expeditos de atención a usuarios de todas las tipologías “estandarizables” (relación con TIM), incorporación posible de tecnologías no intrusivas, definición conceptual, de procesos y diseño de Estaciones de Gestión, cumplimiento de todas las etapas del proceso de Control (relación con interoperabilidad), etc.

- **Localización y diseño de las instalaciones**

Estudio de sitio tomando en cuenta diseños viales, entronques, arborescencia vial, impacto ambiental, planes de Ordenamiento territorial, condiciones y restricciones de medio ambiente y de minimización del impacto económico - social, así como propuesta básica de diseño arquitectónico para el soporte de los procedimientos de control de las instituciones. Estos elementos serán insumos para el posterior diseño final de infraestructuras y determinantes para la definición y diseño del Control de Gestión del Paso de Frontera.

- **Marco Normativo**

Redacción y negociación de un Acuerdo Bilateral para el Paso de Frontera. Centroamérica no tiene instrumentos jurídicos para la integración de controles, físicos o virtuales, fronterizos y en consecuencia, no hay ambiente formal para establecer reglas de juego y compromisos a los países y a las respectivas instituciones, viabilizando la estabilidad y sostenibilidad de los acuerdos.

- **Línea de Base, Dimensionamiento y Evaluación**

Determinación de línea base, proyecciones de demanda al horizonte del proyecto, elaboración de modelos matemáticos predictivos para dimensionamiento de las infraestructuras, instalaciones y servicios con

optimización de recursos de funcionarios requeridos para la prestación de servicios, evaluación y cálculo de rentabilidad del proyecto y prefactibilidad asociativa o de aplicación esquemas APP.

De esta forma, se espera que los países cuenten con los elementos necesarios que les permita implantar controles fronterizos, en la vinculación analizada, en condiciones eficientes y con altos niveles de calidad y confort percibidos por los usuarios.

Asimismo se prevé que el enfoque y criterios de organización física y funcional a los que se arrije, puedan constituirse en un elemento orientativo para plasmar – con las adaptaciones que cada caso requiera – desarrollos similares en el resto de los pasos de frontera de la Región.

1.4 ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El presente informe, final de esta consultoría, abarca la totalidad de los aspectos incluidos en los términos de referencia.

El informe se encuentra estructurado en **un capítulo** de introducción y **dos secciones** que reúnen los aportes de los especialistas en temas de pasos de frontera, procesos, transporte y logística transfronteriza e infraestructura. En los casos en que resulta pertinente la información de los capítulos es complementada con Anexos.

- **La primera sección (capítulos 2 a 5)** contiene los elementos de diagnóstico y elaboración de la línea de base. (demanda de pasajeros, carga y medios de transporte actual y proyectada, estacionalidad, tiempos medios de los controles por tipo de usuarios trámite, descripción de los procesos actuales, personal afectado a los controles y gastos que demanda las operaciones de los controles en el paso de frontera por organismo (en personal, operativos y de mantenimiento)
- **La segunda sección (capítulos 6 a 17)**, aborda el desarrollo final de la propuesta de procesos para el control integrado, del sistema de control de gestión del paso de frontera y de la infraestructura en la cual se soportará la operatoria. Incluye además, la cuantificación de los costos de implantación (infraestructura, equipamiento de control y tecnología requerida por el sistema de control de gestión), el manual de funciones de los funcionarios del Centro de control integrado, una aproximación al programa que permita cumplir en tiempo y forma las condiciones de borde requeridas por la propuesta, la estimación de los tiempos medios estimados para la operatoria propuesta y una cuantificación de los beneficios esperables del proyecto en materia de

ahorros de tiempo por tipo de usuarios, aspecto referidos al dimensionamiento del proyecto y la evaluación del mismo mediante los indicadores usuales, aspectos institucionales, evaluación ambiental, programa de desarrollo local y Plan de acción sugerido.

A continuación se sintetiza el contenido de cada una de los capítulos

- a) En el primer capítulo se presenta como Introducción, los antecedentes relevantes del proyecto; el Objetivo y Alcance del trabajo y la organización de este informe de avance.
- b) En el segundo capítulo, se presenta la estimación de los flujos de cargas y pasajeros y de los vehículos asociados a los mismos que utilizan el Paso Canoas y la proyección de dichos flujos a un horizonte de 20 años. Se incluyen aquí aspectos referidos a las cargas transportadas y la estacionalidad de los flujos (cargas y pasajeros) por sentido.
- c) En el en el tercer capítulo, se aborda la cuantificación de los tiempos medios que demanda la culminación de los controles (tiempos atribuibles a los controles públicos + tiempos evitables por ineficiencias de los agentes privados) por tipo de usuarios y en el caso de las cargas por tipo de despacho y se estima la cantidad de horas – mes que, en la actualidad y en ambas cabeceras, insume la realización de los controles
- d) En el cuarto capítulo, se detallan los procesos de control que se verifican en la paso para cargas y pasajeros y se reseñan las dotaciones de personal de cada una de las agencias que intervienen en el control fronterizo y el gasto anual en que las mismas incurren en Paso Canoas.
- e) En el quinto capítulo, se presenta, a manera de conclusión, una síntesis de los aspectos destacables y falencias detectadas en forma general para ambas cabeceras o en forma particular para cada una de ellas.
- f) En el sexto capítulo se sintetizan los principales aspectos de la propuesta y se plantean los aspectos de borde tomados en consideración para garantizar su factibilidad técnica. Seguidamente se detallan los procesos de control integrado y se incorpora una propuesta preliminar para la implantación de una Tarjeta Vecinal Fronteriza. Asimismo, como Anexo y a fin de contribuir a una

mayor eficiencia en el control fronterizo, se brinda una somera caracterización de antecedentes y recomendaciones vinculados al ámbito fitozoosanitario

- g) En el capítulo siete contiene un detalle de los aspectos operativos, tecnológicos e informáticos vinculados con el Sistema de Control de Gestión propuesto y se abordan en forma sucinta aspectos complementarios tales como la tecnología de inspección no intrusiva.
- h) En el octavo capítulo se aborda la descripción del Manual de Funciones para los funcionarios que se desempeñarán en los CCI.
- i) En el noveno capítulo se presenta un cronograma de actividades con el objeto de satisfacer el cumplimiento de las condiciones de borde necesarias para asegurar la factibilidad técnica de los procesos propuestos y obtener el mayor grado de eficiencia y beneficios por la implantación del proyecto
- j) En el capítulo diez, se presenta una estimación de los tiempos medios de control que resultarán de implementar la propuesta y se realiza una estimación de los beneficios del proyecto por ahorro del tiempo.
- k) En el capítulo once se muestran los criterios utilizados para el dimensionamiento del proyecto y se presenta el modelo de simulación dinámica utilizado y los resultados obtenidos
- l) El capítulo doce trata de los aspectos vinculados con la infraestructura (localización, diseño, etc.) y contiene una estimación de los costos de implantación y mantenimiento del proyecto
- m) En el capítulo trece se realiza una valorización monetaria de los beneficios por ahorro de tiempo para los usuarios de cargas y pasajeros, se presentan las dotaciones de personal en la situación actual y la proyectada para cada CCI y se concluye con la evaluación del proyecto para una alternativa básica y seis alternativas complementarias a modo de análisis de sensibilidad de la primera
- n) En el capítulo catorce se somete a consideración de los países un borrador de Acuerdo Binacional para la Integración de los controles

- o) En el capítulo quince se aborda el tratamiento de un programa de desarrollo local para las comunidades concernidas
- p) El capítulo dieciséis se presenta el Plan de Acción sugerido para el desarrollo exitoso del proyecto

Se presenta además en Anexo:

- a) Planos
- b) Resumen de la Evaluación Ambiental Estratégica
- c) Diseño del esquema de control fitozoosanitario
- d) Guía del usuario del Modelo de Simulación

SECCION I

2 DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA

En este capítulo se presentan las estimaciones realizadas de los flujos de cargas, pasajeros y vehículos que utilizan el Paso Canoas y las proyecciones de dichos flujos a un horizonte de 20 años.

En primer término se detallan los flujos estimados de carga totales y por sentido de marcha para 2011, medidos en valores y volúmenes; los principales productos transportados en el comercio bilateral y la estacionalidad mensual de los despachos.

Luego se presenta la cantidad de medios de transporte verificada en el paso y su distribución, semanal, diaria y horaria.

Seguidamente, se detalla la cantidad promedio mensual de despachos que requieren de controles sanitarios y con base a la información recabada se estima la composición de los despachos para el mes promedio del año en cada cabecera.

Posteriormente, se aborda la cuantificación del número de pasajeros y de vehículos (ligeros y buses) que demandan el uso del paso para su desplazamiento, por sentido de marcha y estacionalidad.

Por último se presenta una proyección de cada uno de los flujos estimados para el lapso 2012 – 2032.

2.1 FLUJOS DE CARGAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE

2.1.1 INTRODUCCIÓN

En lo que sigue se presenta información referida al flujo de carga y medios de transporte que se registra en el paso Canoas en la frontera de Costa Rica y Panamá.

Se trata del principal paso de frontera utilizado en el comercio bilateral entre Panamá y Costa Rica. Es asimismo el paso casi obligado del comercio bilateral carretero de Panamá con los países del Corredor Pacífico (CP) de la RICAM y la vinculación utilizada para una parte de las exportaciones de Costa Rica a terceros países.

La cuantificación se ha abordado utilizando un conjunto de fuentes de información que, se aprecia, entregan guarismos razonables para reflejar el

movimiento de mercadería y medios de transporte que se movilizan por el paso.

2.1.2 FLUJOS VERIFICADOS EN EL PASO

En 2011 por el paso Canoas se movilizaron, en ambos sentidos, flujos comerciales por aproximadamente 769.000 toneladas³.

Los volúmenes transportados redundan en un promedio diario de camiones circulando por el paso en ambos sentidos, incluidos los vehículos vacíos, de aproximadamente 190 unidades.

Existe una marcada asimetría en el flujo de toneladas transportadas, con marcada preeminencia de las cargas en sentido CR – PA (71% del volumen total).

En sentido CR – PA, los flujos comerciados incluyen las exportaciones de Costa Rica a Panamá (importaciones de Panamá) y terceros países y las importaciones panameñas originadas en los países del Corredor del Pacífico (CP), que lo hacen en tránsito por Costa Rica ingresando a este país por el paso de frontera Peñas Blancas.

El 82.6% de los volúmenes corresponden a exportaciones de Costa Rica, mientras que las importaciones de Panamá representan el 17.4 % restante. De las exportaciones de Costa Rica, las destinadas a Panamá representan – medidas en volúmenes – el 65.8% del total, mientras que en las importaciones de Panamá destacan las provenientes de El Salvador y Guatemala con el 54% y 28% del total del volumen de mercancías adquiridas por Panamá a países del CP.

Tabla 1. Flujo de mercadería (CR-PA / 2011)

FLUJO DE MERCADERÍA EN SENTIDO CR – PA Por tipo de flujo en valores y volúmenes - 2011				
Tipo de flujo	miles de us\$	%	ton	%
Exportaciones de CR	554.310	76,32%	451.398	82,63%
A PANAMA	334.110	46,00%	297.100	54,39%
A OTROS PAISES	220.200	30,32%	154.298	28,24%
Importaciones de PA de países del CP excepto Costa Rica	172.011	23,68%	94.887	17,37%
– EL SALVADOR	87.375	12,03%	51.531	9,43%
– GUATEMALA	36.695	5,05%	22.783	4,17%
– HONDURAS	15.954	2,20%	6.711	1,23%
– MEXICO	17.066	2,35%	3.393	0,62%
– NICARAGUA	14.920	2,05%	10.469	1,92%
Total sentido CR - PA	726.321	100,00%	546.285	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de las aduanas nacionales y base de datos MERCOSUR ON LINE.

En sentido PA – CR los flujos comerciados incluyen importaciones de Costa Rica provenientes de Panamá (exportaciones de Panamá) y terceros países, exportaciones de Panamá a los países del CP, excepto Costa Rica y las reexportaciones de Zona Libre Colón destinadas a los países del CP.

Las exportaciones de Panamá a los países del Corredor Pacífico – excepto Costa Rica – y las reexportaciones desde la Zona Libre Colón representan el 66.8% de los volúmenes totales en este sentido, mientras que las importaciones de Costa Rica explican el 33.2% restante.

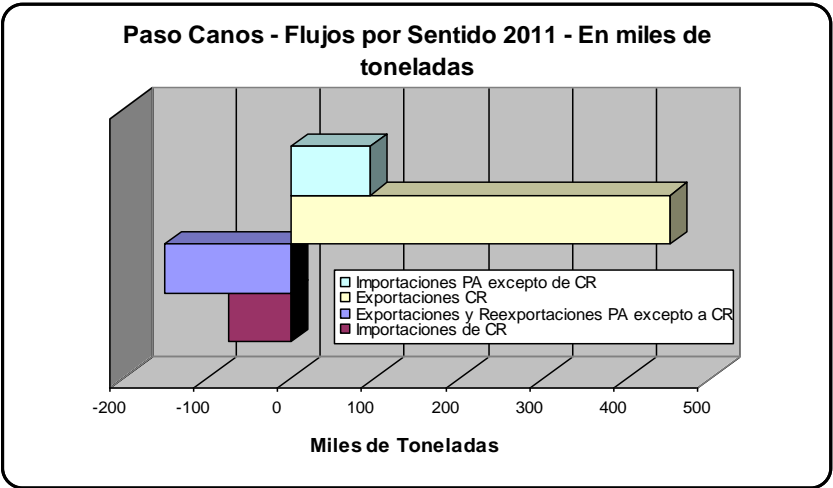
³ En el quinquenio 2007 – 2011 el comercio bilateral, en volúmenes, creció a una tasa anual del 7.8%, mientras que en bienio 2010 – 2011 lo hizo al 2.8%

Tabla 2. Flujo de mercadería (PA-CR / 2011)

FLUJO DE MERCADERÍA EN SENTIDO PA – CR Por tipo de flujo en valores y volúmenes - 2011				
Tipo de flujo	miles de us\$	%	ton	%
Importaciones de CR	125.782	67,40%	74.223	33,22%
De PANAMA	86.002	46,08%	57.317	25,65%
De OTROS PAISES	39.780	21,32%	16.906	7,57%
Exportaciones de PA, excepto a CR	60.838	32,60%	39.614	17,73%
Reexportaciones desde Zona Libre Colón	s/d	s/d	109.605	49,05%
Total sentido PA - CR	186.620	100,00%	223.442	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de Aduanas de Costa Rica y Panamá, Mercosur On Line e Instituto Nacional de Estadística y Censos de Panamá

Gráfico 2. Distribución de los flujos por sentido (En volúmenes / 2011)



Principales productos transportados

Las tablas que siguen, con base en la información provista por la Aduana de CR, muestran desagregados a nivel de Capítulo, los principales productos transportados por sentido de marcha correspondientes al comercio bilateral entre Costa Rica y Panamá.

Tabla 3. Principales productos transportados (Sentido CR-PA / 2011)

SENTIDO CR - PA - PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CR 2011 En toneladas		
Capítulo	Descripción	Ton
15	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.	156.363
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.	46.262
38	Productos diversos de las industrias químicas.	32.837
31	Abonos.	29.745
68	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas.	26.574
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.	25.705
28	Productos químicos inorgánicos; compuestos inorgánicos u orgánicos de los metales preciosos, de los elementos radiactivos, de metales de las tierras raras o de isótopos.	15.344
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.	14.594
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.	12.544
39	Plásticos y sus manufacturas.	12.253
20	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.	6.947
19	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería.	6.604
72	Fundición, hierro y acero.	6.216
21	Preparaciones alimenticias diversas.	5.313
32	Extractos curtientes o tintóreos; taninos y sus derivados; pigmentos y demás materias colorantes; pinturas y barnices; mástiques; tintas.	4.845
34	Jabón, agentes de superficie orgánicos, preparaciones para lavar, preparaciones lubricantes, ceras artificiales, ceras preparadas, productos de limpieza, velas y artículos similares, pastas para modelar, "ceras para odontología" y preparaciones para odontología	4.492

SENTIDO CR - PA - PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CR 2011 En toneladas		
Capítulo	Descripción	Ton
25	Sal; azufre; tierras y piedras; yesos, cales y cementos.	4.281
44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera.	4.263
4	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otra parte.	4.058
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	3.785
Otros Productos		28.373
Total		451.399

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Aduana de Costa Rica.

Tabla 4. Principales productos transportados (Sentido PA-CR/2011)

SENTIDO PA – CR - PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN DE CR 2011		
En toneladas t		
Capítulo	Descripción	Ton
15	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.	14881
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.	8805
70	Vidrio y sus manufacturas.	5168
28	Productos químicos inorgánicos; compuestos inorgánicos u orgánicos de los metales preciosos, de los elementos radiactivos, de metales de las tierras raras o de isótopos.	4877
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.	4735
39	Plásticos y sus manufacturas.	3514
76	Aluminio y sus manufacturas.	3163
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.	3118
4	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otra parte.	2544
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	2109
25	Sal; azufre; tierras y piedras; yesos, cales y cementos.	1986
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos.	1917
31	Abonos.	1716
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.	1707
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	1558
20	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.	1449
38	Productos diversos de las industrias químicas.	1295
3	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos.	1231
72	Fundición, hierro y acero.	1092
73	Manufacturas de fundición, hierro o acero.	911
Otros productos		6889
Total		74664

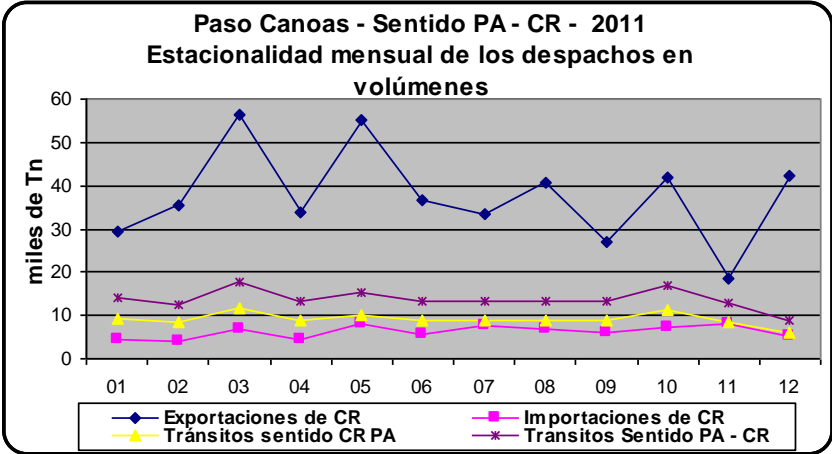
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Aduana de Costa Rica

2.1.3 ESTACIONALIDAD DE LOS DESPACHOS

En sentido CR – PA el promedio mensual de los despachos, en volúmenes, se ubica en torno de las 45.000 toneladas, mientras que en sentido contrario ese valor alcanza a 20.000 toneladas

En los gráficos siguientes, con base en la información provista por la Aduana de Costa Rica, se muestra la distribución mensual por tipo de despacho y la repartición por sentido, expresada en números índice base promedio mensual por sentido = 100.

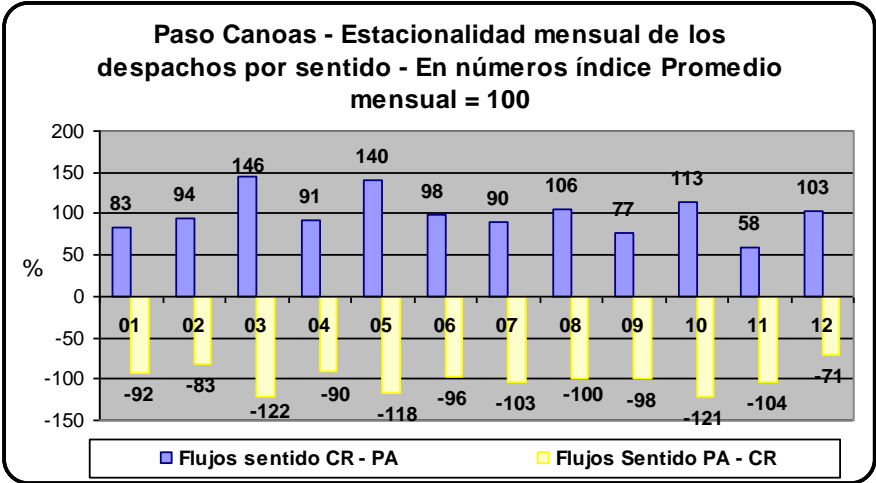
Gráfico 3. Distribución mensual de los despachos (En toneladas / 2011)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de La Aduanas de Costa Rica.

Los meses de mayor demanda, en ambos sentido, son los de marzo, mayo y octubre que concentran el 33% de los flujos anuales hacia Panamá y el 30% de los ingresados a Costa Rica.

Gráfico 4. Distribución mensual de los despachos (En número índice / 2011



2.2 MEDIOS DE TRANSPORTE

Con base en la información suministrada por la Aduana de Panamá – Paso Canoas, se pudo precisar la cantidad de medios de transporte que demandaron la utilización del paso de frontera por sentido, discriminados en cargados y vacíos entre los meses de abril y julio de 2012.

El promedio mensual de los medios de transporte por sentido alcanza a aproximadamente 2950 unidades.

La asimetría en los flujos de carga por sentido y las restricciones imperantes en la Zona libre de Colón, se manifiesta en los porcentajes de camiones cargados respecto del total. Mientras que en sentido CR – PA el porcentaje de medios de transporte cargados asciende al 84.3% del total, en sentido contrario sólo representa el 40.8%.

En la tabla siguiente se ilustran los guarismos mensuales de vehículos por sentido de marcha.

Tabla 5. Medios de transporte por sentido

MEDIOS DE TRANSPORTE POR SENTIDO I						
Mes	Sentido CR - PA		Sentido PA - CR		Ambos sentidos	
	cargados	vacíos	cargados	vacíos	entrados	salidos
Abril	2279	348	1070	1465	2627	2535
Mayo	2853	619	1363	2035	3472	3398
Junio	2460	513	1234	1881	2973	3115
Julio	2224	549	1180	1536	2773	2716
Promedio	82	17	40	58	2961	2941

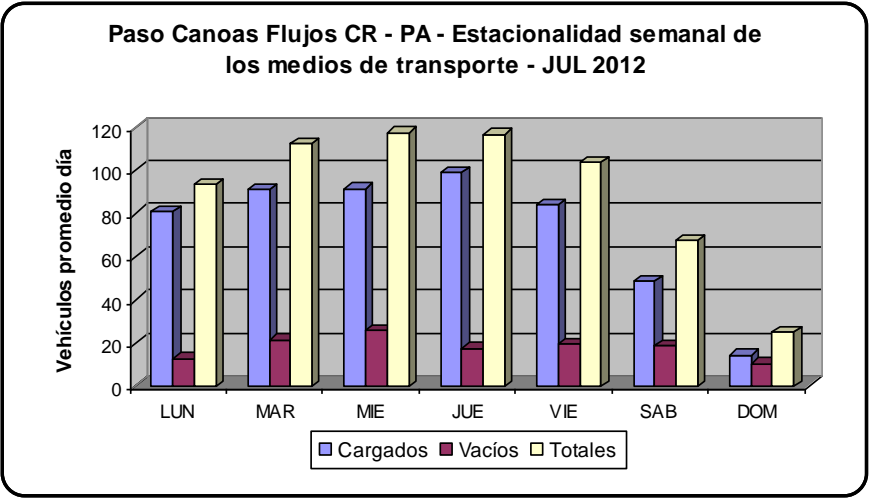
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Aduana de Panamá

Los meses para los que se obtuvieron datos resultan en promedio, de acuerdo a la estacionalidad mensual de los despachos antes presentada, representativos del mes promedio / año, por lo que puede inferirse que el número de medios de transporte por año y sentido oscila en torno a las 35.500 unidades.

2.2.1 ESTACIONALIDAD SEMANAL Y DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

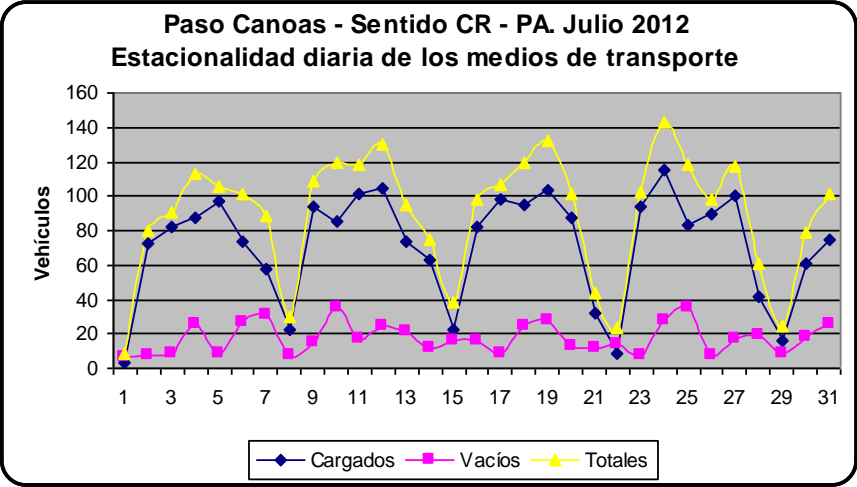
Con la misma fuente, fue posible reconstruir la distribución semanal y diaria de los medios de transporte para el mes de julio de 2012. Un detalle de la misma, por sentido de marcha se presenta en los gráficos que siguen, discriminados por casos promedio por día de semana y por día.

Gráfico 5. Estacionalidad de los medios de transporte sentido CR-PA



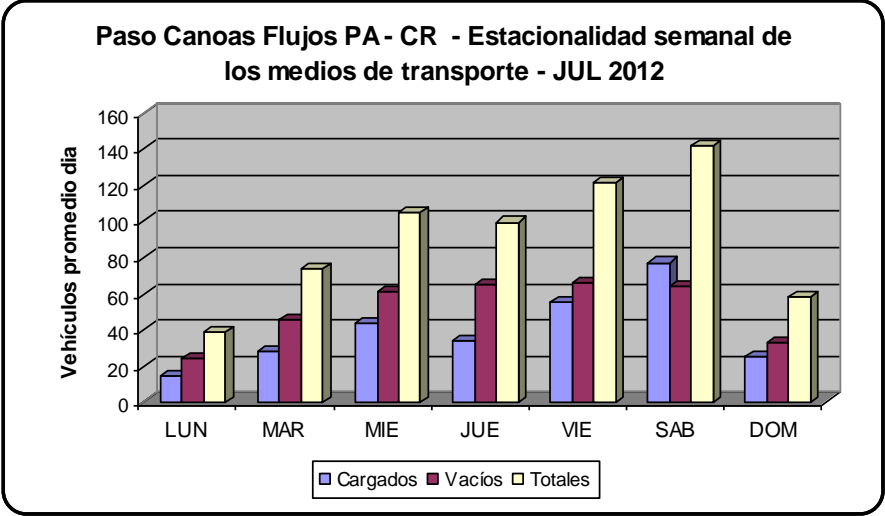
Como se aprecia en el gráfico, de martes a viernes – con preeminencia del miércoles – es cuando se registra la mayor cantidad de vehículos cargados, los que decrecen en forma significativa los sábados y domingos. En el día de mayor demanda se verifican algo más de 140 unidades, de las cuales aproximadamente 120 son cargados.

Gráfico 6. Estacionalidad diaria de los medios de transporte sentido CR-PA



En sentido PA – CR los viernes y sábados constituyen los días de mayor afluencia de vehículos cargados y los domingos muestran más cantidad de vehículos (cargados y vacíos) que los lunes (día de menor afluencia).

Gráfico 7. Estacionalidad semanal de los medios de transporte sentido PA-CR



En el día del mes de mayor demanda la cantidad de medios de transporte alcanzó a aproximadamente 160 unidades, con cifras similares para cargados y vacíos.

Gráfico 8. Estacionalidad diaria de los medios de transporte sentido PA-CR

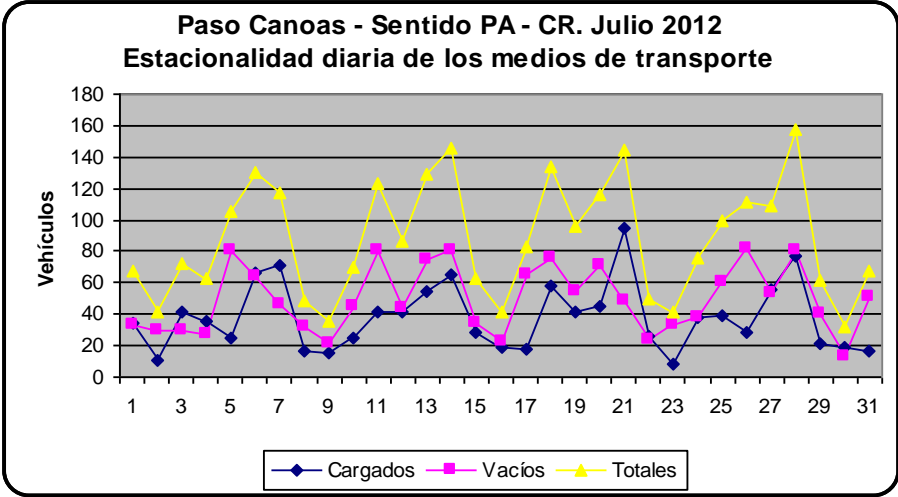
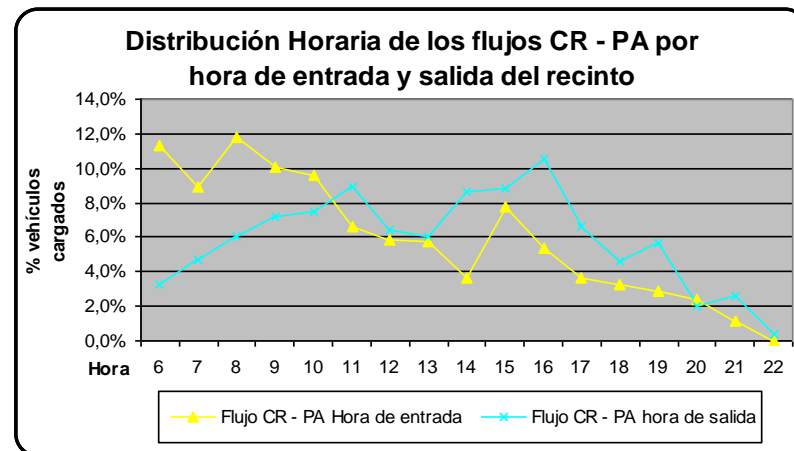
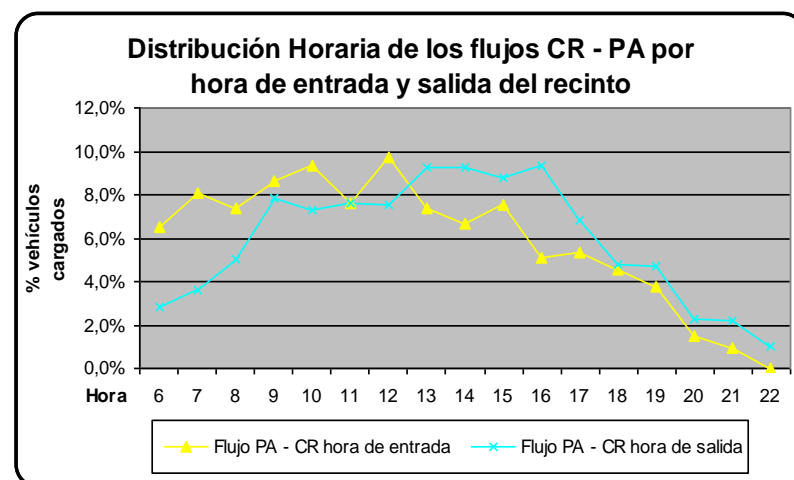


Gráfico 9. Estacionalidad horaria de flujos sentido CR-PA



En sentido CR PA, en las cinco primeras horas de atención de la aduana se concentra el ingreso de poco más del 50% de los medios de transporte, mientras que en los egresos muestran los mayores valores a las 11 horas y entre las 14 y 16 horas, concentrado en esos segmentos el 37.1% de los MT.

Gráfico 10. Estacionalidad horaria de flujos sentido PA-CR



En sentido PA – CR los flujos de entrada son más parejos entre las 6 y las 13 horas (64.3% del total) y a partir de allí decrecen en forma constante. Los

egresos entre las 9 y las 16 horas concentran por su parte el 66.8% de los vehículos cargados.

2.2.2 SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Adoptando la distribución mensual de los despachos en toneladas como un indicador adecuado de la estacionalidad mensual de los medios de transporte que utilizan el paso y considerando que la distribución entre cargados y vacíos se mantienen constante, con base en la información presentada se puede sintetizar la cuantía de medios de transporte por sentido de marcha y condición de carga para el día promedio / año, día promedio / mes pico, día pico del mes pico, hora promedio año, hora promedio mes pico, hora pico, mes pico y hora pico, mes pico, día pico.

Estos valores, proyectados luego al horizonte del proyecto, permitirán determinar las exigencias que deberá afrontar el paso de frontera y dimensionar las instalaciones en forma consistente con los alcances de la propuesta de organización física y funcional que se presenta.

Tabla 6. Número de MT por sentido (2011)

TRANSPORTE DE CARGAS - NÚMERO DE MT POR SENTIDO - 2011		
Unidad de medida	Sentido de marcha	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	97	97
Día promedio _mes pico	139	117
Día pico _mes pico	223	210
Hora promedio _año	6	6
Hora promedio _mes pico	8	7
Hora pico _mes pico	16	11
Hora pico _mes pico _día pico	26	20

2.3 INTERVENCIONES DE CONTROLES SANITARIOS

La información provista por la Delegación del MAG en paso Canoas permite cuantificar la cantidad de medios de transporte que son objeto de revisión documental y comprobación física del envío (en algunos casos se añade además muestreo y análisis de laboratorio) y la cantidad de certificados de inspección emitidos.

Los datos comprenden el primer semestre de 2012 y su detalle es el siguiente:

Tabla 7. Aprobación y comprobación de envíos (1 semestre 2012)

MAG - APROBACIÓN DOCUMENTAL Y COMPROBACIÓN FÍSICA DEL ENVÍO (puede llevar muestreo y análisis de laboratorio) Primer semestre de 2012 por mes y tipo de despacho						
Mes	Export	Certific. de I	Import	Certific. de I	Tránsito	Certific de I
Enero	216	73	42	42		
Febrero	303	114	64	64	2	
Marzo	320	94	79	79	6	1
Abril	334	152	77	76	3	
Mayo	448	248	106	103	8	
Junio	362	171	106	106	7	
Total	1983	852	474	470	26	1
Promedio mensual	331	142	79	78	4	0.20

Elaboración propia con base en información provista por MAG – Paso Canoas

En promedio, la cantidad de intervenciones en los medios de transporte cargados que ingresan a Costa Rica es del 8.4%, mientras que asciende al 15.1% en el caso de los que egresan

Con base en la información provista por AUPSA, pudo determinarse el total de despachos que requirieron intervención sanitaria con extracción de muestras en el paso de frontera – cabecera Panamá.

El detalle, discriminado por parámetro de análisis y mes se presenta en el cuadro siguiente.

Tabla 8. Muestras analizadas por AUPSA (2011)

MUESTRAS ANALIZADAS POR AUPSA - 2011				
Mes	Parámetro del análisis			Total Muestras
	Entomológico	Químico	Microbiológico	
ENERO	69	0	18	87
FEBRERO	71	1	38	110
MARZO	89	3	19	111
ABRIL	52	0	32	84
MAYO	59	2	4	65
JUNIO	60	7	5	72
JULIO	69	10	37	116
AGOSTO	40	10	20	70
SEPTIEMBRE	27	13	41	81
OCTUBRE	71	0	18	89
NOVIEMBRE	53	8	43	104
DICIEMBRE	37	13	36	86
TOTAL	697	67	311	1075
Promedio mes	58	6	26	90

2.4 COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS

En la cabecera panameña del paso, de acuerdo a la información provista por Aduana de Panamá, los flujos que ingresan al país son mayoritariamente tránsitos. El promedio mensual para el lapso abril – julio indica que sólo el 14% de vehículos nacionalizan la carga en frontera.

En sentido contrario, también resultan mayoritarios los tránsitos. El 68% de los vehículos cargados en promedio arriba al paso bajo esta modalidad, mientras que el 32% restante formaliza exportaciones en frontera.

En la cabecera de Costa Rica del paso aproximadamente el 35% de los vehículos cargados corresponden a importaciones y el resto a tránsitos con destino a Costa Rica o terceros países.

En sentido contrario las exportaciones explican aproximadamente el 85% de los despachos, siendo el resto tránsitos.

Con base en la información proporcionada por las autoridades de control sanitario y la recabada en el paso de frontera de parte de las autoridades aduaneras, se estimó la composición de los despachos en ambas cabeceras que servirán luego como insumo para asignar los tiempos medios correspondientes a cada combinación de despachos que se verifica en el paso.

En la tabla que sigue se presentan los resultados por tipo de despacho expresados en cantidad de camiones promedio mes en cada cabecera.

Tabla 9. Composición de despachos por cabecera (2012)

COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS POR CABECERA En cantidad de Medios de Transporte – Promedio mes		
Tipo de despacho	Cabecera	
	Panamá	Costa Rica
Importación	190	197
Importación con intervención sanitaria	87	142
Importación con canal rojo aduanero	69	85
Exportación	291	1755
Exportación con intervención sanitaria	97	331
Tránsito de salida	824	368
Tránsito de entrada	2108	788
Vacíos salida	1729	507
Vacíos entrada	507	1729
Total promedio mes	5902	5902

2.5 MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS DE PASAJEROS

En este apartado se brinda la información referida al flujo de personas y vehículos de pasajeros (autos y buses) que utilizan para su desplazamiento el Paso Canoas⁴.

2.5.1 FLUJOS DE PERSONAS

En el año 2011 el total de pasajeros que se movilizaron por el Paso Canoas ascendió a algo más de 400 mil de personas, repartándose los sentidos de marcha en porcentajes similares (aproximadamente, 47% y 52% para los ingresos y egresos de Costa Rica, respectivamente).

Tabla 10. Pasajeros por sentido de marcha (2001-2011)

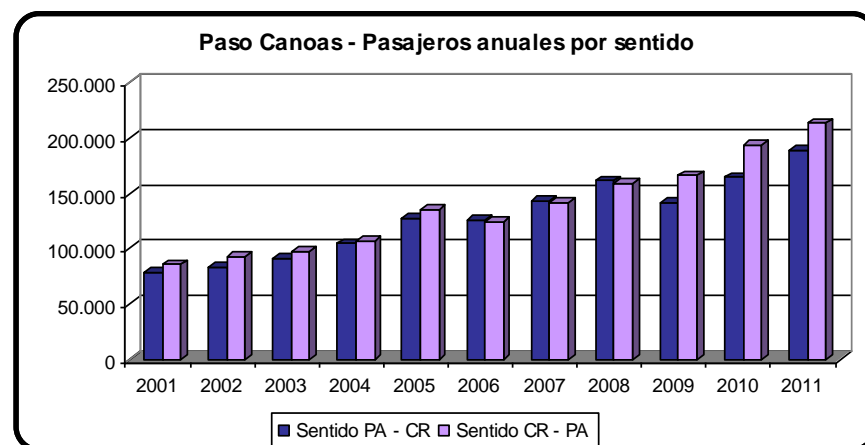
PASAJEROS POR SENTIDO DE MARCHA			
Año	Sentido PA - CR	Sentido CR - PA	Total
2001	78.112	85.881	163.993
2002	83.361	93.112	176.473
2003	91.804	97.894	189.698
2004	104.470	106.792	211.262
2005	127.370	135.310	262.680
2006	125.728	124.618	250.346
2007	142.684	141.483	284.167
2008	161.276	158.891	320.167
2009	141.249	166.001	307.250
2010	164.133	192.882	357.015
2011	188.232	212.804	401.036

Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

La serie de pasajeros totales, registra un incremento entre puntas del 144%, equivalente a una tasa de crecimiento anual acumulada del 9.4%.

⁴ Las fuentes consideradas para los datos que se presentan fueron la Dirección General de Migración y Extranjería (DGME) de Costa Rica y el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) de Panamá, en el caso de personas, y las aduanas de Costa Rica y Panamá en el caso de vehículos

Gráfico 11. Pasajeros anuales por sentido (2001-2010)



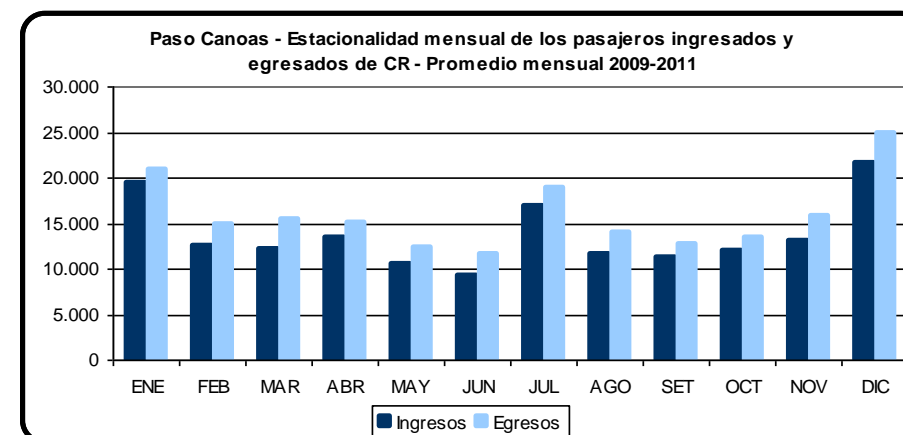
Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

2.5.2 ESTACIONALIDAD MENSUAL

La distribución mensual de los pasajeros por sentido, muestra un comportamiento relativamente parejo durante el año con predominio de los flujos CR - PA. El mes de mayor diferencia es marzo, donde los pasajeros con sentido CR - PA superaron a los del sentido contrario en un 27%.

Asimismo, se aprecia que los meses de mayor demanda son los de enero, julio y diciembre. En conjunto, dichos meses concentran más de un tercio del movimiento anual de personas, tanto para los ingresos como para los egresos.

Gráfico 12. Estacionalidad mensual de los pasajeros ingresados y egresados de CR

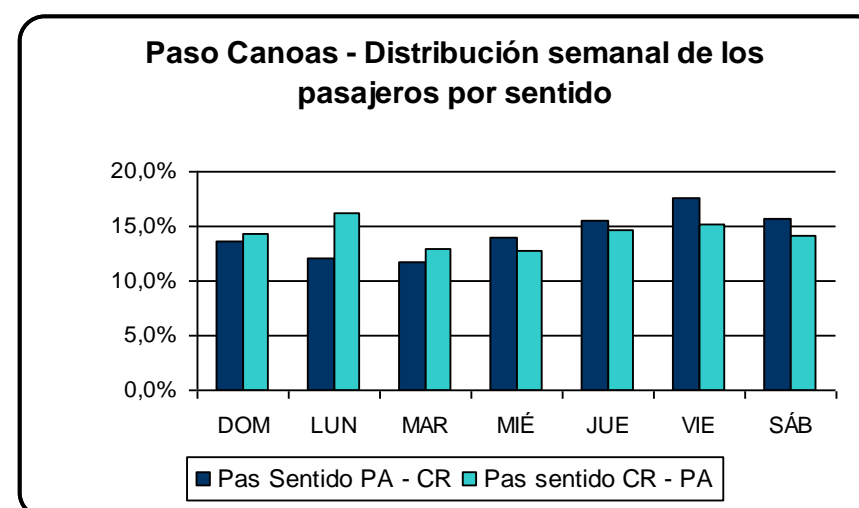


Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

2.5.3 ESTACIONALIDAD SEMANAL

Con base en datos relativos al mes de diciembre 2011 y enero y junio de 2012 se estimó la distribución semanal y diaria de los pasajeros por sentido de marcha y por medio de transporte utilizado. La misma se muestra en los siguientes cuadros

Gráfico 13. Distribución semanal de pasajeros por sentido



2.5.4 ESTACIONALIDAD DIARIA

Adicionalmente, con base en datos proporcionados por la Aduana y por la DGME de Costa Rica, se pudo obtener la distribución diaria de los flujos de pasajeros y similar información desagregada por tipo de vehículo utilizado para su desplazamiento. Los datos corresponden al mes de junio de 2012 y se presentan en el gráfico y tabla siguientes.

Gráfico 14. Estacionalidad diaria de pasajeros por sentido (junio 2012)

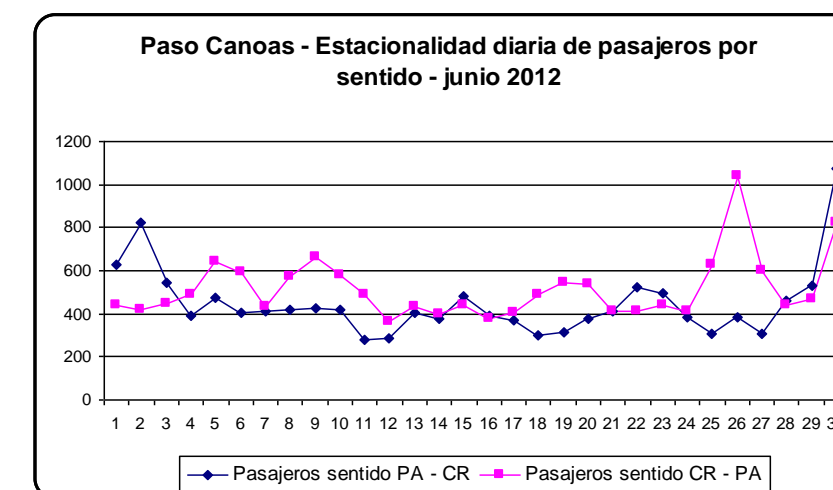


Tabla 11. Distribución diaria flujo pasajeros (Junio 2012)

PASO CANOAS - DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL FLUJO DE PASAJEROS POR MEDIO DE TRANSPORTE – JUNIO 2012						
Día	Sentido PA - CR			Sentido CR - PA		
	En auto	En bus	Caminando	En auto	En bus	Caminando
1	65	350	215	62	228	153
2	59	500	267	32	288	99
3	74	332	137	75	221	148
4	72	245	75	96	225	164
5	42	220	209	80	275	285
6	26	288	90	54	457	85
7	26	239	146	47	341	45
8	30	256	130	71	448	50
9	40	167	216	98	334	233
10	49	254	113	98	383	100
11	42	157	83	96	300	92
12	15	117	157	32	247	84
13	44	220	143	66	315	50
14	32	192	154	58	314	27
15	32	250	197	51	321	67
16	29	232	129	35	312	28
17	62	226	80	81	269	57
18	29	209	64	54	344	92
19	15	208	88	45	425	77
20	38	131	206	68	256	210
21	30	194	187	44	322	43
22	45	240	240	61	276	76
23	13	240	239	16	336	85
24	42	147	192	60	264	90
25	26	195	86	68	406	155
26	42	148	193	225	375	439
27	39	140	128	137	292	171
28	65	175	223	80	180	180
29	50	321	162	74	330	61
30	44	763	266	42	538	242
Total	1217	7356	4815	2107	9622	3690

La cantidad de pasajeros que se desplazan en buses internacionales alcanza al 58.9% de los pasajeros totales, mientras que los que los hacen en automóvil particular explican el 11.5% del total en ambos sentidos.

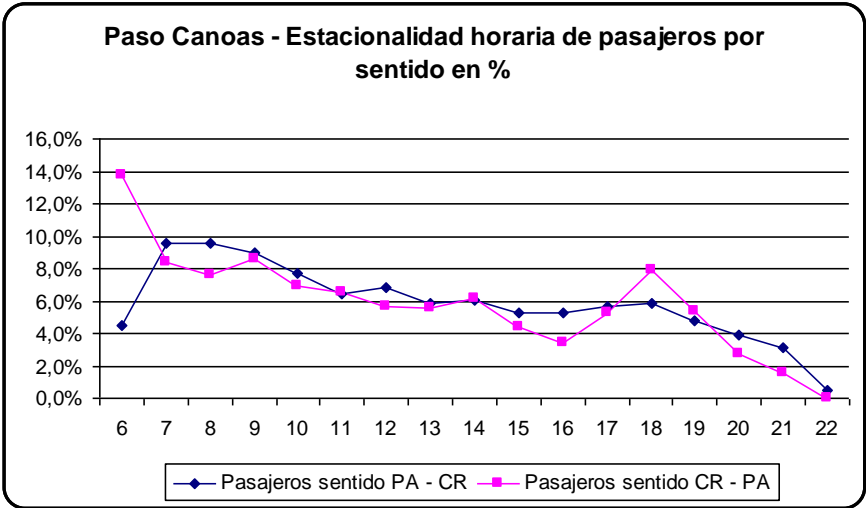
Cobran relevancia los pasajeros que se desplazan caminando (arriban al paso en buses locales y continúan su viaje de la misma forma con buses

locales del otro país) que representan el 29.5% de los migrantes en el mes analizado

2.5.5 ESTACIONALIDAD HORARIA

Finalmente, con base en la información provista por la DGME de Costa Rica para los meses de Diciembre de 2011 y enero y junio de 2012, pudo obtenerse una aproximación a la estacionalidad horaria de pasajeros por sentido de marcha.

Gráfico 15. Estacionalidad horaria de pasajeros (%)



Elaboración propia con base a datos de la DGME de Costa Rica

2.5.6 SÍNTESIS DE ESTACIONALIDAD DE PASAJEROS

Con base en la información presentada se puede sintetizar la cuantía de pasajeros por sentido de marcha para el día promedio / año, día promedio / mes pico, día pico del mes pico, hora promedio año, hora promedio mes pico, hora pico, mes pico y hora pico, mes pico, día pico.

Al igual que en el caso del transporte de cargas, estos valores, proyectados luego al horizonte del proyecto, permitirán determinar las exigencias en materia migratoria que deberá afrontar el paso de frontera y dimensionar sus instalaciones en forma adecuada.

Tabla 12. Transporte de pasajeros (2011)

PASO CANOAS - TRANSPORTE DE PASAJEROS - NÚMERO DE PASAJEROS POR SENTIDO - 2011e - 2011		
Unidad de medida	Sentido de marcha	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	583	516
día promedio _mes pico	909	860
día pico _mes pico	2923	2732
hora promedio _año	34	30
Hora promedio _mes pico	53	51
Hora pico _mes pico	125	82
Hora pico _mes pico _día pico	403	262

2.5.7 FLUJOS DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS

En 2011 se verificó en el paso el desplazamiento de aproximadamente 16.000 vehículos ligeros y 8250 buses y microbuses, que en conjunto representan un incremento del 13% respecto a 2010; ligeramente superior al crecimiento experimentado por los pasajeros totales en igual lapso.

La conformación por sentido muestra una ligera preeminencia de los flujos que egresan de Costa Rica, circunstancia que se mantiene constante en toda la serie disponible.

Tabla 13. Vehículo de pasajero por año y sentido

VEHÍCULOS DE PASAJERO INGRESADOS POR AÑO Y SENTIDO						
Año	Sentido CR - PA			Sentido PA CR		
	Vehículos ligeros	Buses y microbuses	Total	Vehículos ligeros	Buses y Microbuses	Total
2006	4776	1101	5877	4538	1174	5713
2007	3892	770	4662	3698	727	4426
2008	4285	751	5036	4072	734	4806
2009	6505	2256	8761	6181	2209	8391
2010	7549	3465	11014	7174	3397	10571
2011	8264	4282	12546	7853	3988	11841

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por OIRSA Panamá y Aduanas de Costa Rica y Panamá

2.5.8 ESTACIONALIDAD DIARIA

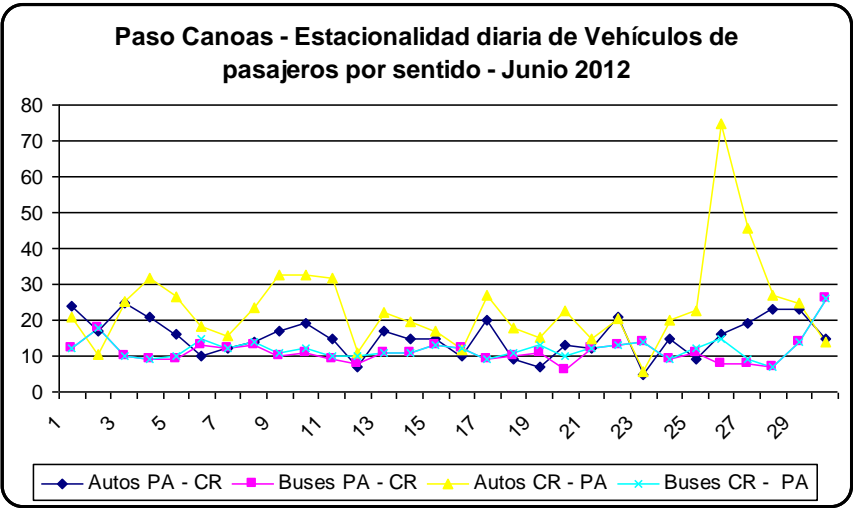
Con base en la información provista por la aduana de Costa Rica, pudo estimarse la estacionalidad diaria de los vehículos, por sentido de marcha, correspondiente al mes de junio de 2012, cuyo detalle se presenta en la tabla y gráfico siguientes.

Tabla 14. Distribución diaria vehículos (junio 2012)

DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS PASAJEROS – JUNIO 2012				
Día	Sentido PA - CR		Sentido CR - PA	
	Autos	Buses	Autos	Buses
1	24	12	21	12
2	17	18	11	18
3	25	10	25	10
4	21	9	32	9
5	16	9	27	10
6	10	13	18	15
7	12	12	16	12
8	14	13	24	14
9	17	10	33	11
10	19	11	33	12
11	15	9	32	10
12	7	8	11	10
13	17	11	22	11
14	15	11	19	11
15	15	13	17	13
16	10	12	12	12
17	20	9	27	9
18	9	10	18	11
19	7	11	15	13
20	13	6	23	10
21	12	12	15	12
22	21	13	20	13
23	5	14	5	14
24	15	9	20	9
25	9	11	23	12
26	16	8	75	15
27	19	8	46	9
28	23	7	27	7
29	23	14	25	14
30	15	26	14	26
Total	461	339	702	364

Elaboración propia con base en datos de Aduana de CR

Gráfico 16. Estacionalidad diaria vehículos por sentido (junio 2012)



2.6 PROYECCIONES DE CARGAS, PASAJEROS Y VEHÍCULOS

En lo que sigue se presenta la estimación, para un horizonte de 20 años, del flujo de cargas y pasajeros que se movilizarán por el Paso Canoas y el de los respectivos medios de transporte.

En una primera aproximación se pensó utilizar las tasas de crecimiento adoptadas para los TMDA en la formulación y evaluación de las intervenciones en los tramos viales que componen el Proyecto del Corredor Pacífico y aplicarlas al flujo de vehículos (de cargas y pasajeros) estimados para el año 2011 en el paso.

No obstante, una expeditiva comparación con algunos de los TMDA informados por los países en las cercanías de los pasos de frontera, evidenció que los mismos al no ser producto de mediciones en el mismo paso, incluían valores para el año base – presumiblemente influido por los flujos locales –, superiores a los registrados en los pasos y que por ende su tasa de crecimiento estimada podría no reflejar adecuadamente la evolución posible del movimiento internacional de bienes y personas.

Por ello, y en ausencia de modelos más complejos de estimación cuya formulación no resulta factible en el contexto temporal de este trabajo, se ha estimado conveniente adoptar un método simplificado para realizar las proyecciones que junto con otros elementos cualitativos y el escenario previsto para la evolución de la especialización de los pasos entre los países de Mesoamérica, brinde sustento al posterior dimensionamiento de las instalaciones de control fronterizo.

El criterio adoptado es el mismo que el elaborado por el equipo consultor y presentado en la Fase I del proyecto Paso Canoas que sirve como antecedente al presente

2.6.1 PROYECCIÓN DE VOLUMENES COMERCIADOS

La proyección del comercio internacional entre países es una tarea compleja que se torna más dificultosa aún cuando se pretende estimar su evolución sólo para el modo carretero y para un paso de frontera en particular, donde además convergen distintos flujos comerciales bilaterales como es el caso, en general, de todos los pasos incluidos en el CP.

Como se señalara, la realización de un modelo con esos alcances no es compatible con el tiempo disponible para este trabajo y además, y sobre todo, no brinda garantía que de su elaboración puedan obtenerse estimaciones confiables, más aun en períodos de gran incertidumbre económica.

Por ello, en lo que sigue se presenta una estimación simplificada basada en el comportamiento del comercio de cada uno de los países con el resto de los países del CP y con el resto del mundo.

La metodología utilizada es la siguiente: a partir de la serie de exportaciones e importaciones, medidas en volúmenes, de Costa Rica y Panamá dirigidas a los países del CP y al resto del mundo y observando el diagrama de dispersión de cada una de ellas, se consideró adecuado realizar un modelo de regresión simple lineal⁵ para cada uno de los vínculos analizados, adoptándose en cada caso las que mostraron un

⁵ Para dicho análisis, se determinó como variable explicada, dependiente o endógena “Y” al volumen de carga por sentido de circulación, y como variable explicativa, independiente o exógena “X”, al periodo anual correspondiente. De esta forma, utilizando el método de “mínimos de cuadrados”, se logró calcular la línea recta que mejor se ajuste a los datos, y así obtener una ecuación que permita explicar los valores que toma la variable “Y”, en función de los que adopta la variable “X”, a partir del supuesto de existencia de una tendencia de la primera a variar conjuntamente con la variación de la segunda, de una manera sistemática. Dicha ecuación adopta la forma genérica siguiente:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \varepsilon$$

donde el último término es la perturbación aleatoria que recoge todos aquellos factores de la realidad no controlables u observables, asociados con el azar, y es la que confiere al modelo su carácter estocástico

mayor nivel de confianza al ser contrastadas con diferentes fuentes de información.

La resultante de las estimaciones realizadas en cada caso son, luego, ponderadas en virtud de la participación en los mismos de los tráficos verificados en la frontera por sentido de marcha y el resultado se aplicará a la base de flujos comerciados en volúmenes de 2011.

Esta aproximación simplificada, que en materia de coeficientes de determinación arrojó resultados que pueden considerarse adecuados; supone implícito el criterio de considerar que la participación del paso de frontera en el flujo del Comercio Exterior total de los países analizados se mantiene constante a lo largo del horizonte de proyección.

Por ende, salvo en el caso de nuevos proyectos – como la habilitación de nuevos pasos de frontera que puedan influir sobre el paso analizado - que alteren este supuesto, las tasas de crecimiento obtenidas para cada uno de los flujos analizados serán aplicadas directamente a los valores estimados para ellos en el año 2011.

Otro supuesto relevante es que las cifras de comercio de cada vínculo bilateral son espejadas; esto es que las cifras de exportación del país A al país B son las mismas que las informadas por el país B respecto a sus importaciones del país A. Por ello en cada caso se adopta la serie que a partir del análisis comparativo haya mostrado mayor congruencia, con independencia de reflejar estrictamente el flujo al que se alude. (Vg. Utilizar las importaciones de Panamá en lugar de las exportaciones de Nicaragua hacia dicho país o usar las exportaciones de Costa Rica a Panamá en lugar de las importaciones de este país respecto al primero).

Finalmente, el análisis incluye como condición de borde que el comercio bilateral analizado no sufrirá alteraciones exógenas significativas respecto a los años utilizados para las estimaciones, que desvirtúen las proyecciones resultantes.

2.6.2 RESULTADOS OBTENIDOS

En primer término, en la tabla que siguen se presenta la cuantificación de los flujos verificados en el paso en 2011, por tipo de comercio y su participación sobre el total correspondiente, discriminados por sentido de marcha. Estos valores son los adoptados para el año base de las proyecciones.

Tabla 15. Flujo de carga por sentido de marcha (2011)

FLUJO DE CARGA POR SENTIDO DE MARCHA - VOLÚMENES DEL AÑO 2011			
Sentido CR - PA			
Vínculo		Ton.	%
Exportaciones de CR a	Panamá	297.100	54,39%
	Otros Países	154.298	28,24%
	El Salvador	51.531	9,43%
Importaciones de Panamá provenientes de	Guatemala	22.783	4,17%
	Honduras	6.711	1,23%
	México	3.393	0,62%
	Nicaragua	10.469	1,92%
Total		546.285	100%
Sentido PA - CR			
Vínculo		Ton.	%
Importaciones de CR excepto Panamá		16.906	7,57%
Exportaciones de Panamá a	57.317	25,65%	13,93%
	39.614	17,73%	9,65%
Reexportaciones desde Zona Libre Colón		109.605	49,05%
Total		223.442	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de las aduanas nacionales, MERCOSUR ON LINE, Instituto Nacional de Estadística y Censos de Panamá,

A partir de los datos del año base y de los resultados obtenidos en cada una de las regresiones confeccionadas, se realizó la proyección de cada uno de los flujos comerciales considerados.

En los cuadros que siguen, se presentan los movimientos esperados de carga por sentido en el Paso Canoas, expresado en miles de toneladas. Los rótulos de las columnas indican la serie adoptada en cada caso como base de la proyección.

Tabla 16. Evolución proyectada del flujo de carga (CR-PA / 2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA EN EL PASO CANOAS EN SENTIDO CR - PA - EN MILES DE TONELADAS									
Año	Exportaciones de CR a		Importaciones de Panamá provenientes de					Total	Var. anual
	PA	Otros Países	ES	GT	HN	MX	NI		
2011	297	154	52	23	7	3	10	546	-
2012	319	160	55	24	7	4	11	580	6,10%
2013	340	165	58	26	8	4	12	613	5,75%
2014	362	171	61	28	8	4	12	646	5,43%
2015	383	176	65	30	8	4	13	679	5,15%
2016	405	182	68	31	9	5	13	713	4,90%
2017	427	187	71	33	9	5	14	746	4,67%
2018	448	193	75	35	10	5	15	779	4,46%
2019	470	198	78	36	10	5	15	813	4,27%
2020	491	204	81	38	10	5	16	846	4,10%
2021	513	209	84	40	11	6	16	879	3,94%
2022	535	215	88	41	11	6	17	913	3,79%
2023	556	220	91	43	12	6	18	946	3,65%
2024	578	226	94	45	12	6	18	979	3,52%
2025	599	231	97	46	12	7	19	1.012	3,40%
2026	621	237	101	48	13	7	19	1.046	3,29%
2027	643	242	104	50	13	7	20	1.079	3,18%
2028	664	248	107	51	14	7	21	1.112	3,09%
2029	686	254	111	53	14	8	21	1.146	2,99%
2030	707	259	114	55	14	8	22	1.179	2,91%
2031	729	265	117	57	15	8	22	1.212	2,82%
2032	750	270	120	58	15	8	23	1.246	2,75%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17. Evolución proyectada del flujo de carga (PA-CR / 2011-2032)

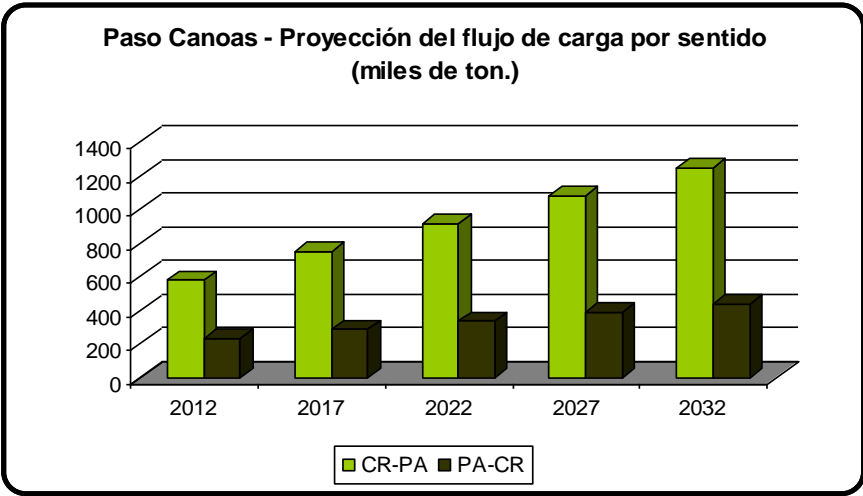
EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA EN EL PASO CANOAS EN SENTIDO PA - CR - EN MILES DE TONELADAS						
Año	Importaciones de a CR salvo Panamá	Exportaciones de Panamá a		Reexport. de Zona Libre Colón	Total	Var. anual
		Costa Rica	Mesoamérica excepto CR			
2011	17	57	40	110	223	-
2012	17	61	41	115	235	5,25%
2013	18	65	41	121	245	4,31%
2014	18	70	41	127	255	4,14%
2015	19	74	41	132	266	3,97%
2016	19	78	41	138	276	3,82%
2017	20	82	40	144	286	3,68%
2018	20	86	40	149	296	3,55%
2019	21	90	40	155	306	3,43%
2020	22	94	40	161	316	3,31%
2021	22	98	40	166	326	3,21%
2022	23	102	40	172	337	3,11%
2023	23	106	40	178	347	3,01%
2024	24	110	40	183	357	2,93%
2025	24	115	39	189	367	2,84%
2026	25	119	39	195	377	2,76%
2027	25	123	39	200	387	2,69%
2028	26	127	39	206	398	2,62%
2029	26	131	39	212	408	2,55%
2030	27	135	39	217	418	2,49%
2031	27	139	39	223	428	2,43%
2032	28	143	38	229	438	2,37%

Fuente: Elaboración propia

En el gráfico siguiente se puede apreciar la evolución quinquenal de los volúmenes comerciados por el paso, por sentido de marcha, estimados para el lapso 2012 a 2032.

Entre 2012 y 2017, el incremento entre puntas alcanza al 21.6% (tasa anual acumulada del 4%). Dicho guarismo se incrementa al 43.1% si se compara al 2012 con el 2022 (3.7% a.a.), 64.7% entre 2012 y 2027 (3.4% a.a.), y alcanza al 86.3% (3.2% a.a.) en el lapso 2012 – 2032.

Gráfico 17. Evolución quinquenal del flujo de carga proyectado



Fuente: Elaboración propia

2.7 PROYECCIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE

A partir del flujo promedio diario de vehículos (cargados y vacíos) verificados por sentido en 2011 y aplicando las tasas de crecimiento obtenidas para el volumen de mercadería transportada, se estimó, para el lapso de proyección adoptado, la cantidad de camiones para toda la serie.

Dado que no se prevé la apertura de nuevos pasos de frontera que puedan derivar los vehículos vacíos por otra ruta, se asume que la cantidad de vehículos vacíos mantendrá la proporción actual para los flujos de CR hacia PA y que en sentido contrario serán de una magnitud que iguale el flujo total de camiones por sentido

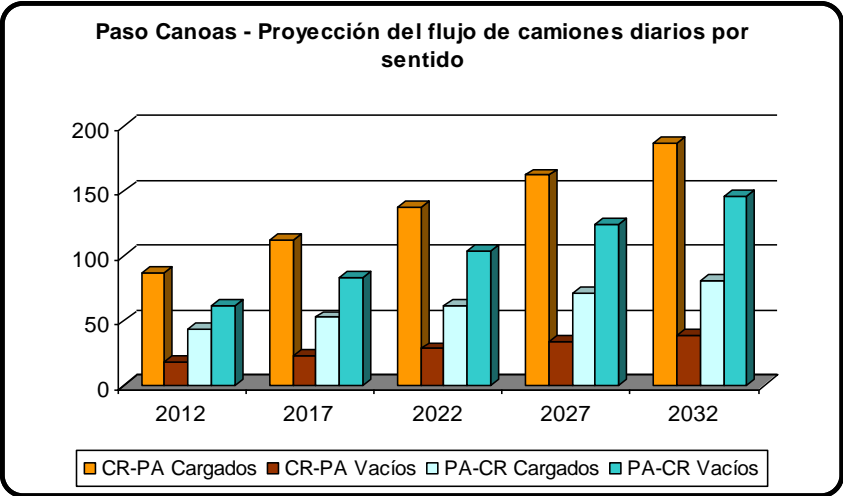
Los resultados obtenidos se muestran en la tabla y gráficos siguientes.

Tabla 18. Evolución proyectada del flujo de vehículos de carga (2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL PASO CANOAS - NÚMERO DE CAMIONES PROMEDIO / DÍA				
Año	Sentido CR - PA		Sentido PA -CR	
	Cargados	Vacíos	Cargados	Vacíos
2011	82	17	41	58
2012	87	18	43	62
2013	92	19	45	66
2014	97	20	47	70
2015	102	21	49	74
2016	107	22	51	79
2017	112	23	52	83
2018	117	24	54	87
2019	122	25	56	91
2020	127	26	58	95
2021	132	27	60	99
2022	137	28	62	104
2023	142	29	64	108
2024	147	30	65	112
2025	152	32	67	116
2026	157	33	69	120
2027	162	34	71	124
2028	167	35	73	129
2029	172	36	75	133
2030	177	37	77	137
2031	182	38	79	141
2032	187	39	80	145

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 18. Evolución quinquenal de medios de transporte proyectada



Fuente: Elaboración propia

2.7.1 PROYECCIÓN DE PASAJEROS⁶

En forma análoga a lo comentado en el caso de las proyecciones del flujo de cargas que utilizará el paso en el horizonte de proyección, en este caso tampoco se encuentra dentro de las posibilidades temporales del trabajo elaborar un modelo explicativo del comportamiento de los viajeros internacionales que utilizan el paso, influido por un amplio conjunto de variables económicas y socio demográficas.

En ausencia de una herramienta de este tipo y a partir de la observación del diagrama de dispersión que muestra el movimiento de personas en el Paso Canoas entre 2001 y 2011, se consideró adecuado - en aproximación simplificada - estudiar las variables utilizando el método de regresión lineal simple.

Para dicho análisis, en forma similar a aplicada en la estimación del volumen de mercaderías, se determinó como variable explicada,

⁶ La proyección de pasajeros incluye solamente las estimaciones de aquellos usuarios que atraviesan el paso fronterizo y se registran ante las autoridades migratorias de ambos países. A efectos del dimensionamiento de las instalaciones de control de pasajeros se deberán añadir luego el flujo de pasajeros no migrantes que deberán pasar por los CCI.

dependiente o endógena “Y” al número de viajeros por sentido de circulación, y como variable explicativa, independiente o exógena “X”, al periodo anual correspondiente, siendo la ecuación que la representa del tipo:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \varepsilon$$

donde el último término es la perturbación aleatoria que recoge todos aquellos factores de la realidad no controlables u observables, asociados con el azar, y es la que confiere al modelo su carácter estocástico⁷.

Entre 2001 y 2022 la estimación arroja un incremento anual acumulado del 6.5% para el caso de los ingresos a Costa Rica, y de 6.7% en el de los egresos. Por su parte, para el lapso 2001 - 2032 dichos guarismos se sitúan en 5.4% y 5.5%, respectivamente

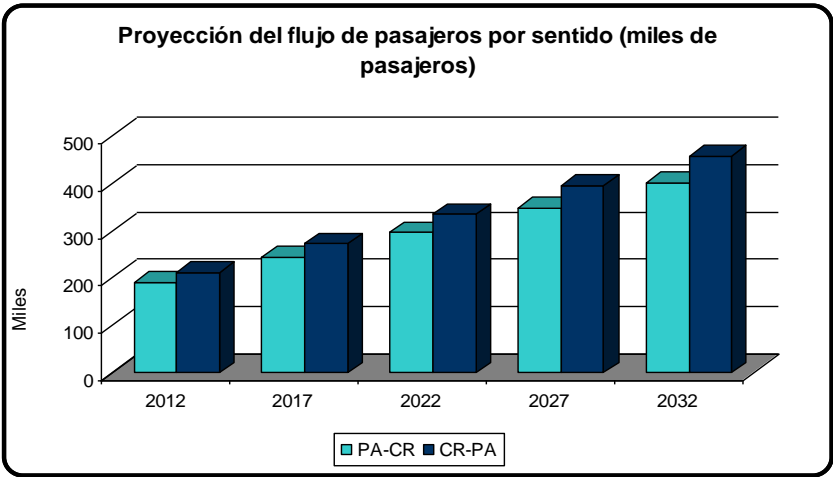
En la tabla y gráfico siguientes, se presentan la serie correspondiente al periodo 2011-2032 y la evolución de pasajeros por sentido, en periodos quinquenales, respectivamente.

Tabla 19. Evolución proyectada del flujo de pasajeros (2011-2032)

PROYECCIÓN ESTIMADA DE PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO				
Año	Sentido PA - CR		Sentido CR - PA	
	Personas	Var. anual	Personas	Var. anual
2011	188.232	-	212.804	-
2012	190.817	1,37%	211.336	-0,69%
2013	201.280	5,48%	223.595	5,80%
2014	211.743	5,20%	235.853	5,48%
2015	222.207	4,94%	248.111	5,20%
2016	232.670	4,71%	260.369	4,94%
2017	243.133	4,50%	272.627	4,71%
2018	253.596	4,30%	284.885	4,50%
2019	264.059	4,13%	297.143	4,30%
2020	274.522	3,96%	309.401	4,13%
2021	284.986	3,81%	321.659	3,96%
2022	295.449	3,67%	333.917	3,81%
2023	305.912	3,54%	346.175	3,67%
2024	316.375	3,42%	358.433	3,54%
2025	326.838	3,31%	370.691	3,42%
2026	337.301	3,20%	382.950	3,31%
2027	347.765	3,10%	395.208	3,20%
2028	358.228	3,01%	407.466	3,10%
2029	368.691	2,92%	419.724	3,01%
2030	379.154	2,84%	431.982	2,92%
2031	389.617	2,76%	444.240	2,84%
2032	400.080	2,69%	456.498	2,76%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 19. Evolución proyectada del flujo de pasajeros por quinquenios



Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, el escenario sugerido para la evolución del tráfico de personas presenta una tendencia de crecimiento en forma decreciente. Es decir, la variación anual se reduce de un periodo a otro, como consecuencia de mantener constante el volumen absoluto incremental del número de viajeros.

2.7.2 PROYECCIÓN DE VEHÍCULOS⁸

Para la proyección de vehículos (automóviles y buses) en Paso Canoas, se adoptó el supuesto de que la participación de los viajeros que se desplazan en medios de transporte para cruzar la línea fronteriza se mantiene con un porcentaje similar al verificado en 2011, al igual que su distribución en vehículos ligeros y buses. Bajo estos supuestos, las tasas de crecimiento estimadas para los pasajeros pueden ser extrapoladas al movimiento de vehículos.

⁷ Los coeficientes de determinación (R²) que corresponden en forma respectiva a los ingresos y egresos de personas son, 0.942 y 0.953. De esta forma se puede asegurar que el 94.2% de la variabilidad de la cantidad de personas ingresadas a Costa Rica por el Paso Canoas, con respecto a su media, es explicada por la recta propuesta. De forma análoga sucede con el 95.3% de la variabilidad de la cantidad de pasajeros que se trasladaron en forma opuesta. De esta forma, se concluye que el modelo lineal es adecuado para describir la relación entre las variables

⁸ La proyección de vehículos que permiten la movilidad de los pasajeros se remite solamente a aquellos usuarios que atraviesan el paso fronterizo y se registran ante las respectivas autoridades aduaneras y migratorias. No obstante para el diseño de las nuevas instalaciones fronterizas debe tenerse en cuenta que ambos países someten a control aduanero a todos los ciudadanos que se desplacen en vehículos en las inmediaciones del paso de frontera aunque no hayan salido formalmente del país

El resto de los pasajeros que utilizan el paso, arriba a la frontera en medios locales (buses, taxis o autos) y cruza la línea divisoria caminando.

De esta forma, partiendo del promedio diario de vehículos verificados en 2011 en sentido CR - PA, en la tabla siguiente se presenta la estimación de los valores esperados en el lapso 2011 – 2032. Dichos guarismos se presentan para el total en ambos sentidos toda vez que se carece de información de base similar a la obtenida para el flujo CR – PA y es sensato pensar que los flujos anualizados guardan razonable simetría.

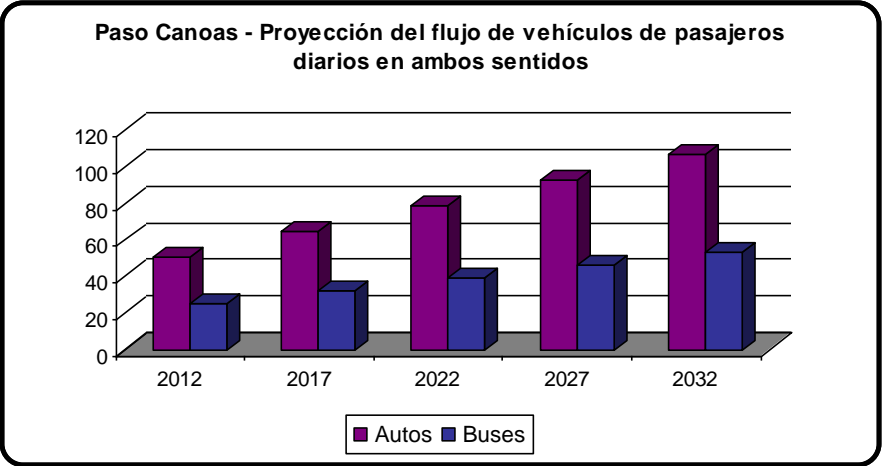
En la tabla y gráfico siguientes se muestran los resultados para cada uno de los años de la serie y para períodos quinquenales, respectivamente.

Tabla 20. Evolución proyectada del flujo de autos y buses (2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES EN EL PASO CANOAS - NÚMERO DE UNIDADES PROMEDIO / DÍA			
Año	Ambos sentidos		
	Autos	Buses	
2011	50	25	
2012	50	25	
2013	53	26	
2014	56	28	
2015	59	29	
2016	61	31	
2017	64	32	
2018	67	34	
2019	70	35	
2020	73	36	
2021	76	38	
2022	78	39	
2023	81	41	
2024	84	42	
2025	87	43	
2026	90	45	
2027	93	46	
2028	95	48	
2029	98	49	
2030	101	51	
2031	104	52	
2032	107	53	

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 20. Evolución quinquenal de automóviles y buses proyectada



Fuente: Elaboración propia

3 ESTIMACIÓN DE TIEMPOS MEDIOS

En este capítulo se presenta el método y los resultados obtenidos para la estimación de los tiempos medios por tipo de despacho que se verifican en la actualidad en Paso Canoas.

En primer término se presentan los fundamentos y el método adoptado para la estimación referida al transporte de carga y a posteriori los resultados obtenidos para cada tipo de despacho y las horas mes totales insumidas en Paso Canoas por los vehículos que en promedio mensual lo utilizan para sus desplazamientos.

Seguidamente se estiman los tiempos medios que demanda el movimiento internacional de personas y vehículos de pasajeros en el paso y los valores anuales de tiempo total insumido con los tiempos estimados.

Los valores obtenidos para cada categoría de usuario; y en cargas para cada tipo de despacho; serán luego los insumos para la estimación de los beneficios atribuibles al proyecto por ahorro de tiempos

3.1 TRANSPORTE DE CARGAS

3.1.1 INTRODUCCIÓN

La estimación de los tiempos que demanda el cruce de la frontera para los distintos tipos de despachos que se verifican en la misma, resulta sumamente compleja por las carencias que se presentan en la organización física y funcional de los controles, particularmente en la cabecera panameña.

Por ello a fin de lograr una estimación basada en un número de casos significativos⁹ se ha recurrido a la información primaria provista por la Aduana de Costa Rica (Planilla de registro de entradas y salidas del recinto)

⁹ El tiempo disponible para las tareas de campo permitido por el cronograma del proyecto resultaba exiguo para tal logro.

y a información suministrada en la visita al paso de frontera por funcionarios y transportistas.

La carencia de infraestructura en el recinto aduanero de Panamá y la no disponibilidad de los predios privados (Bonds) para la revisión de la mercadería o la permanencia de medios de transporte que no hubieren completado la documentación¹⁰, determina que el vehículo proveniente de Costa Rica, antes de ingresar a Panamá, haya realizado la totalidad de los trámites requeridos por este país (para el vehículo, el tripulante y las cargas), excepto la eventual revisión física de la mercadería por aplicación del selectivo aduanero o el criterio de riesgo de control Fito-zoosanitario y la revisión de cabina y compartimientos de la unidad que aplica en el 100% de los casos. Como se señalara en el capítulo anterior, sólo el 15% de los camiones cargados que ingresan nacionaliza la mercadería en frontera.

De esta forma, en teoría, el tiempo insumido desde el ingreso al recinto aduanero de Costa Rica hasta su salida del mismo, conllevan agregados los tiempos de trámites requeridos por ambos países, salvo las revisiones físicas en Panamá, antes mencionadas.

Dado que en términos generales, los medios de transporte que arriban a las instalaciones de control de Costa Rica con destino a territorio panameño (exportaciones y tránsitos), lo hacen con la documentación completa, los tiempos de permanencia en el recinto de CR pueden verse recargados por efecto de faltantes en la documentación exigida por Panamá y por los tiempos evitables atribuibles a las pautas operativas de los transportistas y despachantes.

En sentido contrario, al no haber restricción en Costa Rica para el ingreso de medios de transporte, los vehículos eventualmente se detienen a la vera de la ruta Panamericana – lado panameño – para completar alguna documentación faltante (sólo el 30% de los camiones cargados formaliza su despacho en el paso) y luego se presentan en las instalaciones panameñas donde las unidades son verificadas en el control de salida y sólo en el caso de los vehículos de matrícula panameña deben – si no lo han hecho antes – detenerse para realizar el trámite de exportación temporal de la unidad y los trámites migratorios.

¹⁰ El uso de los recintos privados fue reemplazado en forma precaria con la utilización de un predio privado lindero a la gasolinera ubicada sobre la Ruta Panamericana sentido hacia Panamá, sin ningún tipo de mejoras ni servicios. Allí se destinan los vehículos con falta de pago y algunas revisiones físicas.

En los acápites siguientes se describen los relevamientos y supuestos adoptados y los resultados obtenidos discriminados para las distintas combinaciones de despachos que se verifican en el paso.

Debe reiterarse que los tiempos estimados, no se refieren únicamente al tiempo que demandan las distintas actividades o procesos de control sino que añaden a estos, los resultantes de la configuración actual de la infraestructura y los tiempos evitables atribuibles a los agentes privados (pautas operativas y /o falencia en la documentación).

3.1.2 TIEMPOS MEDIOS DE PERMANENCIA EN EL RECINTO FISCAL DE CR

Dadas las características aludidas y a fin de contar con información para determinar los tiempos medios que demanda la realización de los controles binacionales, se solicitó en primer término a Costa Rica, la copia de las planillas de control de ingreso y egreso de sus recintos correspondientes a los meses de junio y julio de 2012.

Estas planillas, que se confeccionan manualmente, contienen entre otros los siguientes datos: fecha y hora de ingreso o egreso según corresponda, matrícula de los vehículos, tipo de despacho y destino final.

Del procesamiento de la información se obtuvieron 2896 datos útiles (aproximadamente el 70% del promedio mensual de vehículos cargados que se verifica en el paso) para la estimación¹¹, de los cuales el 44.7% corresponde a exportaciones de CR, 10% a importaciones de CR, 18.6% tránsitos a PA, 12% tránsitos a CR y 14.7% tránsitos desde Panamá a Mesoamérica.

No pudo determinarse el tiempo medio de los vehículos vacíos ya que los mismos, en general, son anotados al ingreso pero no al egreso del recinto.

Para los flujos con sentido hacia Panamá, se verificó mediante las planillas de egreso del recinto panameño, que la hora de salida de los vehículos del

¹¹ Se descartaron los datos donde no se pudo encontrar identidad en las placas (problemas de lectura), inconsistencia en el tipo de despacho identificado al ingreso con el de egreso y casos anómalos de más de dos días de estadía de la unidad. Salvo problemas documentales o de pago no atribuibles a los controles o casos excepcionales, la cantidad de despachos diarios que se verifica en el paso no justifica, salvo casos anómalos particulares, la estadía por más de dos días en el recinto.

recinto de Costa Rica fuese consistente con el registro de salida del recinto panameño, siendo la diferencia atribuible al control físico de la mercadería por aplicación del selectivo aduanero y /o al control físico de compartimientos y cabina de los vehículos.

En el cuadro siguiente se muestran los resultados obtenidos por tipo de despacho y tiempo de permanencia en el recinto de Costa Rica. Los tiempos estimados incluyen la realización de los trámites migratorios y de aduana del vehículo.

Tabla 21. Tiempo promedio permanencia recinto control CR (2012)

COSTA RICA – TIEMPO MEDIO DE PERMANENCIA EN EL RECINTO DE CONTROL POR TIPO DE DESPACHO - 2012						
TIPO DE DESPACHO	MTs relevad o salidos en el día (1)	Tiempo (minuto promed) perma-nencia (2)	MTs. relevados salidos al día siguiente (3)	Tiempo prome) perma-nencia (4)	MTs totales relevado (1+3)	Tiempo en minutos promedio total (2_4)
EXPO DE CR	1394	162	109	765	1503	206
IMPO DE CR	206	244	83	798	289	403
Tránsitos hacia PA	314	112	7	464	321	120
Tránsitos Totales PA – CR	697	96	76	581	773	143
Tránsitos a CR	297	99	50	652	347	179
Tránsitos a Mesoamérica	400	93	26	444	426	114
TOTALES	2630	141	266	709	2896	193

Como se aprecia en el cuadro, el cálculo de los tiempos medios se realizó en forma particular para la porción de la muestra que ingresaron y salieron en el mismo día y para los que permanecieron hasta dos días en el mismo.

En los casos de permanencia de dos días, se detrajo del tiempo total de estadía, las horas en que la aduana permanece cerrada.

3.1.3 TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO

A fin de determinar los tiempos totales por tipo de despacho se detrajeron de los tiempos medios obtenidos en la cabecera de Costa Rica los tiempos imputables a los controles sanitarios¹² y los atribuibles al control físico de los despachos de importación (20% del total)¹³, obteniéndose los tiempos promedio incurridos por los despachos de mercadería general y canal verde en el recinto aduanero de Costa Rica.

Finalmente, para determinar los tiempos totales por tipo de despacho se adoptaron los tiempos que demanda el resto de las intervenciones que se realizan en la Cabecera de Panamá y se estimó el tiempo medio de trámite de los vehículos vacíos.

Con sentido PA – CR

- Exportaciones: 60 minutos (incluye la exportación temporaria del vehículo si corresponde)
- Exportaciones con intervención sanitaria: 105 minutos
- Tránsitos: 30 minutos (incluye la exportación temporaria del vehículo si corresponde).
- Vehículos vacíos: 60 minutos

Con sentido CR – PA

Revisión de cabina y control de salida: 10 minutos
Revisión física y documental de aduana PA : 60 minutos
Intervención sanitaria: 70 minutos (incluye el desplazamiento hasta el lugar de revisión si corresponde).
Vehículos vacíos: 60 minutos

Debe señalarse que los tiempos estimados en la cabecera panameña para los flujos hacia Costa Rica, resultan menores respecto a los relevados para los mismos despachos en la cabecera de Costa Rica. No obstante, con un criterio conservador, se ha creído oportuno adoptar los tiempos informados por los funcionarios.

¹² El tiempo promedio que demanda la intervención sanitaria, similar en ambas cabeceras alcanza a aproximadamente 45 minutos para las exportaciones y 60 minutos para las importaciones incluyendo el muestreo y análisis.

¹³ Se adoptó un tiempo medio de 120 minutos para la revisión física.

Los resultados obtenidos por sentido y tipo de despacho¹⁴, se presentan en las siguientes tablas.

Tabla 22. Tiempo medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS DIOS POR TIPO				
SENTIDO CR - PA	Vehículos totales promedio mes	%	Tiempo medio estimado con	
			Total de casos	Casos con ingresados y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	190	6,4%	209	165
Expo - Imp. con canal rojo	69	2,3%	299	255
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	87	2,9%	324	280
Expo - Tránsito	1496	50,5%	209	165
Expo c/ Inter. sanitaria - Tránsito	244	8,2%	254	210
Tránsito - Tránsito	368	12,4%	130	122
Vacíos hacia PA	507	17,1%	70	70
Total Sentido CR - PA	2961	100,0%		

¹⁴ La distribución de medios de transporte /mes por tipo de despacho adoptada es la presentada en el capítulo anterior

Tabla 23. Tiempos medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO				
TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS				
SENTIDO PA - CR	Vehículos totales promedio mes	%	Tiempo medio estimado con	
			Total de casos	Casos con ingresados y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	205	7,0%	465	305
Expo - Imp. con canal rojo	85	2,9%	585	425
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	78	2,7%	625	465
Expo c/ Inter. sanitaria – Tránsito	20	0,7%	209	165
Tránsito - Imp. c/ Inter sanitaria	142	4,8%	475	315
Tránsito - Tránsito	682	23,2%	183	136
Vacíos hacia CR	1729	58,8%	60	60
Total	2941	100,0%		

Los tiempos obtenidos con el procedimiento descrito, resultan razonablemente consistentes con los obtenidos en octubre de 2011 en el marco del estudio “Informe de medición de tiempos y movimientos en Puesto Fronterizo de Paso Canoas”- Proyecto Apoyo a la Facilitación - Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica RG-T1645.

3.1.4 TIEMPOS TOTALES

Finalmente, aplicando la distribución por tipo de despacho y los tiempos medios estimados para cada una de ellos, se obtiene el cálculo de tiempo total para el promedio mes por tipo de despacho. El mismo se presenta en la tabla siguiente por sentido de marcha y expresado en horas/mes

Tabla 24. Tiempos totales por tipo de despacho CR

FLUJOS SENTIDO CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO		
FLUJOS CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO - MES PROMEDIO EN HORAS - MES PROMEDIO EN HORAS-		
SENTIDO CR - PA	TIEMPO TOTAL INCURRIDO EN HORAS - MES PROMEDIO CALCULADO CON	
	TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
EXPO - IMP.	663,4	523,7
EXPO - IMP. CON CANAL ROJO	343,9	293,3
EXPO - IMP. C/ INTER SANITARIA EN AMBAS CABECERAS	467,4	404,0
EXPO - TRÁNSITO	5210,9	4113,9
EXPO C/ INTER. SANITARIA - TRÁNSITO	1032,7	853,8
TRÁNSITO - TRÁNSITO	797,6	748,5
VACÍOS HACIA PA	591,5	591,5
TOTAL SENTIDO CR - PA	9107,3	7528,6

Tabla 25. Tiempos totales por tipo de despacho PA

FLUJOS PA - CR: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO		
FLUJOS PA - CR: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO - MES PROMEDIO EN HORAS MES PROMEDIO EN HORAS		
SENTIDO PA – CR	Tiempo total incurrido en horas - Mes promedio	
	Total de casos	Casos con ingresados y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	1588,8	1042,1
Expo - Imp. con canal rojo	828,8	602,1
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	812,5	604,5
Expo c/ Inter. sanitaria – Tránsito	69,7	55,0
Tránsito - Imp. c/ Inter sanitaria	1124,2	745,5
Tránsito - Tránsito	2083,1	1540,8
Vacíos hacia CR	1729,3	1729,3
Total	8236,2	6319,2

3.2 PASAJEROS

3.2.1 INTRODUCCIÓN

Para la estimación del tiempo medio que demanda el cumplimiento de los requisitos migratorios y aduaneros del vehículo o los bultos acompañados de los pasajeros no hay información primaria disponible que permita determinar su cuantía promedio.

Por ello, en la visita al paso de frontera se realizaron tareas de toma de tiempo a lo largo de tres días que comprendieron el total de horas en las que el paso se encuentra habilitado.

El método fue seleccionar a un conjunto de pasajeros en cada vez y determinar el tiempo que le insumía cumplir con sus trámites migratorios incorporando cuando lo hubiere el tiempo de cola para acceder al control. La cantidad de pasajeros analizados fue de 953.

En materia de trámites aduanaros y de transporte (en Costa Rica) se realizó el acompañamiento de los conductores de los vehículos hasta tanto finalizaran el trámite (25 autos).

Finalmente se relevaron los datos del tiempo medio de revisión física de equipajes para 35 buses y 25 autos.

Si bien el número de casos analizados, pueden no tener suficiente significación estadística, los guarismos promedio por pasajero fueron luego contrastados con los “facilitadores” de los trámites (presentes en ambas cabeceras) quienes los confirmaron.

La organización física de los controles migratorios a los pasajeros es similar en ambas cabeceras del paso. Se dispone de tres ventanillas de atención por sentido de marcha de los usuarios, una de las cuales está parcialmente dedicada al los conductores de vehículos de carga y de Buses.

También resulta similar el tratamiento dado por los controles fitosanitario y aduanero de los bultos acompañados de los pasajeros.

En ambas cabeceras no existe una descripción de los trámites – y su secuencia - que deben cumplir los pasajeros ni se encuentran disponibles

las formas migratorias que deben completar¹⁵. Asimismo, se solicita a los migrantes acreditar – cuando corresponde - pasaje de retorno y solvencia económica demostrable con la exhibición de dinero y/o tarjeta de crédito.

Estas situaciones generan demoras adicionales en los trámites migratorios, demoras a las que se añaden las resultantes de que no en todo momento los lugares de control disponibles se encuentran operativos.

No obstante que el número de ventanillas de atención en cada cabecera no debería generar la existencia de colas, sucede que en la práctica, se alternan períodos de ausencia de migrantes, sucedidos por otros donde los pasajeros debido a su cuantía circunstancial – influyen la llegadas o partidas de buses y la presencia de usuarios en grupo que se desplazan en el paso caminando luego de arribar en un bus local - o por la falta de personal en todas las ventanillas disponibles, deben afrontar tiempos de espera adicionales a los de los controles.

De esta forma, a pesar que la cantidad de ventanillas para trámites no resulte exigua, aún en temporada de baja demanda se verifican colas que afectan a la gran mayoría de los usuarios.

3.2.2 TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE USUARIO

Como resultado de las tareas de campo realizadas, se obtuvieron los siguientes tiempos medios de trámites y de espera o cola, que resultaron similares en ambas cabeceras, variando sólo por sentido el tiempo que demanda la inspección de los bultos acompañados.

¹⁵ Esta situación afecta principalmente a los viajeros extranjeros que no hablan castellano.

Tabla 26. Tiempo medio por pasajeros según movilidad

TIEMPO MEDIO POR PASAJERO SEGÚN TIPO DE MOVILIDAD - EN MINUTOS-				
Trámite	Sentido CR -PA		Sentido PA - CR	
	Cabecera CR	Cabecera PA	Cabecera PA	Cabecera CR
Migración	1,4	1,5	1,3	1,5
Aduana y Transporte auto	4,4	12,5	3,2	7,5
Aduana y transporte bus	4,0	4,0	4,0	4,0
Revisión física auto	n/a	4,0	n/a	3,5
Revisión Física bus y equipaje de pasajeros	n/a	15,0 ¹⁶	n/a	13,0
Equipaje de peatones	1,0	1,0	1,0	1,0
Demora promedio por pasajero por cola en Temporada baja + desplazamiento ¹⁷	8,5	10,7	7,9	13,1
Demora promedio por pasajero por cola en Temporada alta + desplazamiento ¹⁸	12,8	16,1	11,9	19,7

Con los tiempos medios unitarios relevados se estimó el tiempo medio por pasajeros en cada cabecera, de acuerdo a la movilidad con la que se desplaza para las temporadas (baja y alta) identificadas. Los resultados se presentan en el cuadro que sigue.

¹⁶ El retiro de los bultos del bus para su revisión es realizado por los conductores mientras los pasajeros realizan su trámite migratorio. Por tratarse de un tiempo que se solapa con los otros no se incluye. El tiempo consignado incluye la recolocación de los bultos en el Bus (3 a 4 minutos)

¹⁷ Se adoptó el criterio de asignar a la temporada alta el 25% de los pasajeros totales. Los desplazamientos indican la movilidad de pasajeros y vehículos de un centro de control al otro

¹⁸ La demora promedio en temporada alta fue estimada en un 50% de tiempo más que en temporada baja.

Tabla 27. Tiempo medio unitario por usuario

TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR USUARIO SEGÚN MOVILIDAD Y TEMPORADA - EN MINUTOS-				
Concepto	Sentido CR -PA		Sentido PA - CR	
	Cabecera CR	Cabecera PA	Cabecera PA	Cabecera CR
Temporada Baja				
Pasajeros Auto	17,9	32,5	14,5	28,2
Pasajeros Bus	47,1	66,3	43,5	68,7
Pasajero Peatón	10,9	13,2	10,2	15,6
Temporada alta				
Pasajeros Auto	22,2	37,9	18,5	34,8
Pasajeros Bus	51,4	71,7	47,5	75,3
Pasajero Peatón	15,2	18,6	14,2	22,2

Finalmente, a fin de estimar el tiempo total insumido por año se agruparon los datos de demanda presentados en el capítulo anterior por sentido de marcha y se aplicaron sobre los mismos los tiempos medios estimados para cada tipo de trámite y usuario según su tipo de movilidad.

Los datos referidos a pasajeros y vehículos y los resultados obtenidos en materia de tiempos medios totales por tipo de usuario y cabecera se muestran en los cuadros que siguen:

Tabla 28. Pasajeros y vehículos por sentido (2011)

PASAJEROS Y VEHÍCULOS POR SENTIDO - 2011		
Concepto	Sentido CR -PA	Sentido PA - CR
Total de autos	8264	7853
Total de buses	4.282	3.988
Total pasajeros 2011	212804	188232
Total viajeros caminando	62777	55528
Total pasajeros en auto	30131	21040
Total pasajeros en buses	119896	111664

La cantidad de pasajeros en buses y la particularidad de que cada uno de ellos no pueda abandonar el recinto hasta que el contingente haya concluido los trámites, al igual que lo que sucede con los integrantes de un automóvil, deriva en que más del 80% del tiempo total insumido se verifique para estos usuarios.

Con esta ponderación, el tiempo medio en ambas cabeceras, incluidos los desplazamientos por pasajero verificado en el paso en 2011 se ubica en torno de los 81 minutos.

Si se adoptara el supuesto de inexistencia de colas, el tiempo promedio por pasajeros con prescindencia de la movilidad utilizada, se ubica en torno a los 59 minutos

Tabla 29. Tiempos totales/año

TIEMPOS TOTALES - AÑO POR TIPO DE USUARIO Y CABECERA - EN HORAS					
Concepto	Sentido CR -PA		Sentido PA - CR		Total ambos sentidos y cabeceras
	Cabecera CR				
	CR	PA	PA	CR	
Pasajeros Auto	9.545	16.992	5.436	10.457	42.430
Pasajeros Bus	96.346	135.183	82.743	130.852	445.124
Pasajero Peatón	12.508	15.171	10.338	15.983	54.000
Total	118.399	167.346	98.517	157.292	541.554

4 PROCESOS ACTUALES DE CONTROL

A continuación se detallan los procesos relevados durante el trabajo de campo desarrollado del 24 al 27 de julio de 2012 en Paso Canoas

El desarrollo de los mismos se basa en la información proporcionada por las diferentes agencias que intervienen en los procesos de control a las cargas y los pasajeros durante las entrevistas realizadas por los consultores en las oficinas centrales de las capitales de ambos países y en el paso de frontera, de las observaciones realizadas durante la estadía en el paso fronterizo y del análisis de la documentación complementaria obtenida.

Si bien las modalidades de operaciones aduaneras son muy amplias para cada régimen, a fin de simplificar la presentación, se tomaron las de mayor incidencia relativa que incluyen los siguientes casos.

- **PROCESOS DE CARGAS RELEVADOS PARA AMBOS PAÍSES**

- ⇒ Importación sin revisión aduana (canal verde) y sin control cuarentenario
- ⇒ Importación sin revisión aduana (canal verde) y con control cuarentenario revisión física
- ⇒ Importación con revisión física aduana (canal rojo) y con control cuarentenario revisión física
- ⇒ Exportación sin revisión aduana (canal verde) y sin control cuarentenario
- ⇒ Exportación sin revisión aduana (canal verde) y con control cuarentenario
- ⇒ Tránsito de entrada sin control cuarentenario
- ⇒ Tránsito de salida sin control cuarentenario

- **PROCESOS DE PASAJEROS RELEVADOS PARA AMBOS PAÍSES**

- ⇒ Ingreso de peatones
- ⇒ Ingreso de buses
- ⇒ Ingreso de vehículos particulares
- ⇒ Egreso de peatones
- ⇒ Egreso de buses
- ⇒ Egreso de vehículos particulare

Para cada una de las modalidades se presenta un flujograma y una descripción de detalle del proceso

4.1 CARGAS COSTA RICA

4.1.1 IMPORTACIONES

Gráfico 21. Flujograma de Importación Costa Rica

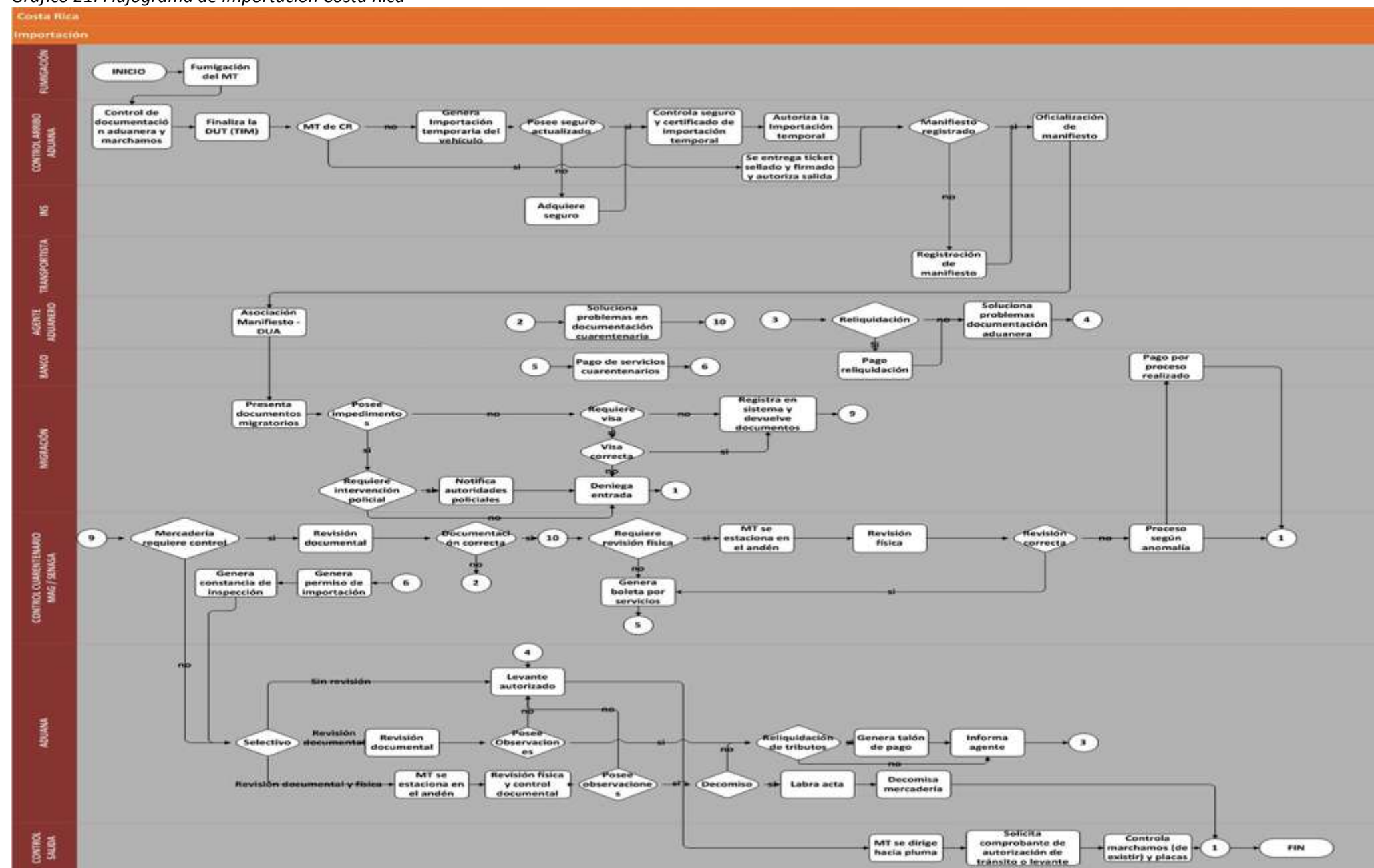


Tabla 30. Costa Rica. Importación sin revisión aduanal y sin control cuarentenario

1) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	El Transportista ingresa a territorio de CR y se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Una vez finalizado, se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		Autoriza y Finaliza la DUT en el Sistema TIM, con lo cual genera Importación Temporal del medio de transporte si tiene placa extranjera		El transportista presenta la documentación aduanera de la DUT, vehículo y DUA	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el Sistema TICA genera la Importación temporal El funcionario verifica si tiene seguro vigente, caso contrario registra el seguro del INS presentado por el transportista El Sistema TICA autoriza la importación temporal Se entrega ticket sellado y firmado autorizando la salida del medio de transporte		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera y no tiene seguro actualizado, deberá adquirirlo en INS y presentarlo a la aduana. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte	
ENVÍO, OFICIALIZACIÓN DEL MANIFIESTO y ASOCIACIÓN CON DUA		El Sistema TICA recibe los datos del manifiesto y valida que la información sea correcta El sistema TICA verifica que el medio de transporte haya arribado (DUT autorizada) y procede a la oficialización del manifiesto		El agente de carga procede al envío del manifiesto al Sistema TICA	Una vez enviado el manifiesto al Sistema TICA por parte del transportista, el agente de aduana realiza la asociación del DUA con el manifiesto
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda	

1) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente				
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte			1)	
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
ADUANA: SELECTIVO		El sistema TICA al verificar que el manifiesto está oficializado, procede a realizar el selectivo y asignar el tipo de revisión El Sistema TICA asigna criterio de revisión			Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA

1) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		“Sin Revisión” y lo comunica al Agente de Aduana			Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado Controla número del DUA, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta en el portón de Salida con el Comprobante del DUA Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

Tabla 31. Costa Rica. Importación sin revisión aduanal y con control cuarentenario

2) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA / SALUD	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	El Transportista ingresa a territorio de CR y se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Una vez finalizado, se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero, en el andén de revisión cuarentenaria	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		Autoriza y Finaliza la DUT en el Sistema TIM, con lo cual genera Importación Temporal del medio de transporte si tiene placa extranjera		El transportista presenta la documentación aduanera de la DUT, vehículo y DUA	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el Sistema TICA genera la Importación temporal El funcionario verifica si tiene seguro vigente, caso contrario registra el seguro del INS presentado por el transportista El Sistema TICA autoriza la importación temporal Se entrega ticket sellado y firmado autorizando la salida del medio de transporte		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera y no tiene seguro actualizado, deberá adquirirlo en INS y presentarlo a la aduana. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte	
ENVÍO, OFICIALIZACIÓN DEL MANIFIESTO y ASOCIACIÓN CON DUA		El Sistema TICA recibe los datos del manifiesto y valida que la información sea correcta El sistema TICA verifica que el medio de transporte haya arribado (DUT autorizada) y procede a la oficialización del manifiesto		El agente de carga procede al envío del manifiesto al Sistema TICA	Una vez enviado el manifiesto al Sistema TICA por parte del transportista, el agente de aduana realiza la asociación del DUA con el manifiesto
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	

2) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA / SALUD	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MAG/SENASA: INSPECCIÓN		La Aduana autoriza al MAG/SENASA a romper el marchamo aduanero	Dependiendo del tipo de mercadería la inspección la realiza el MAG o SENASA El funcionario inspecciona el marchamo y documentación de la importación	El transportista se dirige a las oficinas de MAG/SENASA a solicitar el certificado sanitario	

2) COSTA RICA – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA / SALUD	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
			Solicita a la aduana autorización para romper el marchamo aduanero		
MAG/SENASA: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS			El funcionario realiza la extracción de las muestras necesarias		
MAG/SENASA: ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS			<p>MAG: para el caso de hortalizas de fruto y frutas a granel, entre otros, el análisis se realiza en el laboratorio del organismo que está en el recinto aduanero</p> <p>MAG: para el caso de productos sensibles (arroz, frijol, papa, cebolla, entre otros) se realiza un análisis en el laboratorio de la ciudad de San José, para lo cual hay que enviar las muestras y esperar a obtener el resultado del análisis</p> <p>SENASA: en el caso de carne, pollo, pescado, quesos, entre otros, la muestra viaja en el medio de transporte hasta la planta del importador, un funcionario va a la planta a levantar la muestra y realizar el análisis</p>	<p>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras</p> <p>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras</p> <p>El transportista deposita las muestras extraídas en el medio de transporte</p>	
MAG/SENASA: RESULTADO DEL ANÁLISIS			<p>Si no se detecta ninguna irregularidad, se procede al cobro correspondiente y a emitir el certificado a ser presentado en la Aduana</p> <p>Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento)</p>	En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario cuarentenario para realizar el proceso indicado por éste	El agente de aduana efectúa el pago de los certificados y retira los mismos para ser presentados en la Aduana
ADUANA: SELECTIVO		<p>El sistema TICA al verificar que el manifiesto está oficializado, procede a realizar el selectivo y asignar el tipo de revisión</p> <p>El Sistema TICA asigna criterio de revisión “Sin Revisión” y lo comunica al Agente de Aduana</p> <p>El funcionario de Aduana comprueba que toda la documentación, incluida la entregada por MAG/SENASA esté correcta</p>		El Transportista recibe del agente aduanero el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercadería, para proceder a retirar la misma	<p>Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA</p> <p>Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía, el cual entregará al transportista</p>
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		<p>El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado</p> <p>Controla número del DUA, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte</p> <p>Si todo es correcto autoriza la salida</p>		<p>El Transportista se presenta en el portón de Salida con el Comprobante del DUA</p> <p>Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería</p>	

Tabla 32. Costa Rica. Importación con revisión física aduanal y control cuarentenario

3) COSTA RICA – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA (CANAL ROJO) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	El Transportista ingresa a territorio de CR y se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Una vez finalizado, se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero, en el andén de revisión cuarentenaria	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		Autoriza y Finaliza la DUT en el Sistema TIM, con lo cual genera Importación Temporal del medio de transporte si tiene placa extranjera		El transportista presenta la documentación aduanera de la DUT, vehículo y DUA	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el Sistema TICA genera la Importación temporal El funcionario verifica si tiene seguro vigente, caso contrario registra el seguro del INS presentado por el transportista El Sistema TICA autoriza la importación temporal Se entrega ticket sellado y firmado autorizando la salida del medio de transporte		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera y no tiene seguro actualizado, deberá adquirirlo en INS y presentarlo a la aduana. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte	
ENVÍO, OFICIALIZACIÓN DEL MANIFIESTO y ASOCIACIÓN CON DUA		El Sistema TICA recibe los datos del manifiesto y valida que la información sea correcta El sistema TICA verifica que el medio de transporte haya arribado (DUT autorizada) y procede a la oficialización del manifiesto		El agente de carga procede al envío del manifiesto al Sistema TICA	Una vez enviado el manifiesto al Sistema TICA por parte del transportista, el agente de aduana realiza la asociación del DUA con el manifiesto
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	

3) COSTA RICA – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA (CANAL ROJO) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MAG/SENASA: INSPECCIÓN		La Aduana autoriza al MAG/SENASA a romper el marchamo aduanero	Dependiendo del tipo de mercadería la inspección la realiza el MAG o SENASA El funcionario inspecciona el marchamo y documentación de la importación Solicita a la aduana autorización para romper	El transportista se dirige a las oficinas de MAG/SENASA a solicitar el certificado sanitario	

3) COSTA RICA – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA (CANAL ROJO) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MAG/SENASA: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS			el marchamo aduanero El funcionario realiza la extracción de las muestras necesarias		
MAG/SENASA: ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS			MAG: para el caso de hortalizas de fruto y frutas a granel, entre otros, el análisis se realiza en el laboratorio del organismo que está en el recinto aduanero MAG: para el caso de productos sensibles (arroz, frijol, papa, cebolla, entre otros) se realiza un análisis en el laboratorio de la ciudad de San José, para lo cual hay que enviar las muestras y esperar a obtener el resultado del análisis SENASA: en el caso de carne, pollo, pescado, quesos, entre otros, la muestra viaja en el medio de transporte hasta la planta del importador, un funcionario va a la planta a levantar la muestra y realizar el análisis	El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras El transportista deposita las muestras extraídas en el medio de transporte	
MAG/SENASA: RESULTADO DEL ANÁLISIS			Si no se detecta ninguna irregularidad, se procede al cobro correspondiente y a emitir el certificado a ser presentado en la Aduana Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento)	En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario cuarentenario para realizar el proceso indicado por éste	El agente de aduana efectúa el pago de los certificados y retira los mismos para ser presentados en la Aduana
ADUANA: SELECTIVO		El sistema TICA al verificar que el manifiesto está oficializado, procede a realizar el selectivo y asignar el tipo de revisión El Sistema TICA asigna criterio de revisión “Revisión Documental y Reconocimiento Físico” y lo comunica al Agente de Aduana			Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA
ADUANA: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA - CONFORME		El funcionario de Aduana asignado para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercadería coordina con el agente de aduana la hora para realizar la comprobación física Analiza la documentación correspondiente Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el reconocimiento físico de la mercadería Realiza la comprobación física de la mercadería Si la verificación física es conforme, el		El Transportista recibe del agente aduanero el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercadería, para proceder a retirar la misma	El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado por el Sistema TICA para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercadería Una vez recibido el mensaje de notificación con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes. Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía, el cual entregará al

3) COSTA RICA – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA (CANAL ROJO) Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		funcionario encargado introduce el resultado en el Sistema TICA, lo que indicará que el levante está autorizado			Transportista
ADUANA: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA - NO CONFORMIDAD		<p>El funcionario de Aduana asignado para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercadería coordina con el agente de aduana la hora para realizar la comprobación física</p> <p>Analiza la documentación correspondiente</p> <p>Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el reconocimiento físico de la mercadería</p> <p>Realiza la comprobación física de la mercadería</p> <p>Si la verificación física no es conforme, el funcionario encargado introduce el resultado en el Sistema TICA, con lo cual notificará al agente de aduana, indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda</p>		<p>El Transportista recibe del agente aduanero el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercadería, para proceder a retirar la misma</p>	<p>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado por el Sistema TICA para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercadería</p> <p>Una vez recibido el mensaje de notificación con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</p> <p>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda</p> <p>Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía, el cual entregará al transportista</p>
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		<p>El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado</p> <p>Controla número del DUA, número de contenedor, marchamos si corresponde y matrícula del medio de transporte</p> <p>Si todo es correcto autoriza la salida</p>		<p>El Transportista se presenta en el portón de Salida con el Comprobante del DUA</p> <p>Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería</p>	

4.1.2 EXPORTACIONES

Gráfico 22. Flujograma Exportaciones Costa Rica

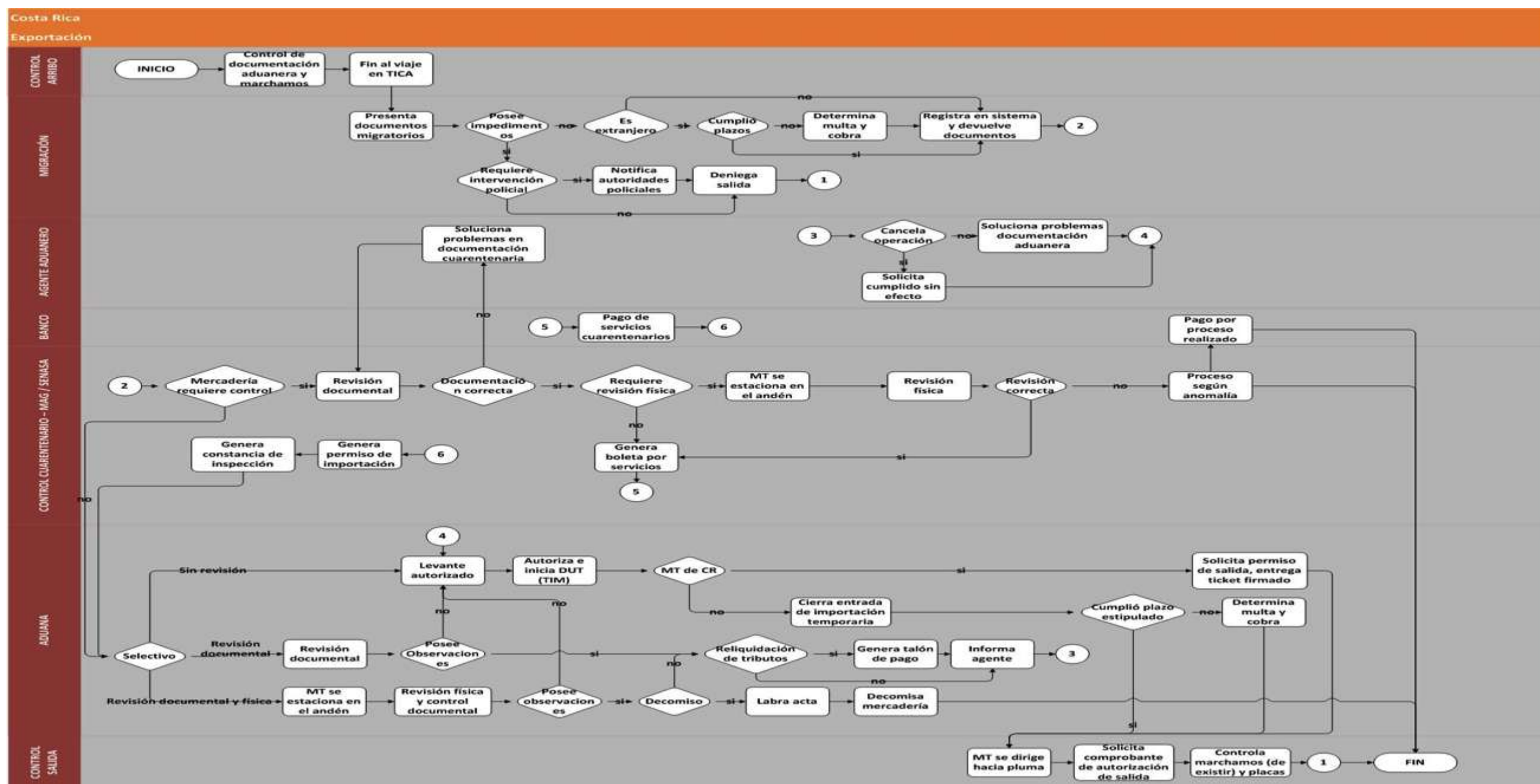


Tabla 33. Costa Rica. Exportación sin revisión aduanal y sin control cuarentenario

4) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
CONTROL DE ARRIBO				El Transportista se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos NOTA: si el viaje se hubiera iniciado en una aduana interior, se realiza el fin del viaje en el Sistema TICA		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales				

4) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente				
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
ADUANA: SELECTIVO		El sistema TICA al verificar que el manifiesto está oficializado, procede a realizar el selectivo y asignar el tipo de revisión El Sistema TICA asigna criterio de revisión “Sin Revisión” y lo comunica al Agente de Aduana			El agente de aduana envía el mensaje de asociación del DUA con el Manifiesto Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía
ADUANA: AUTORIZACIÓN e INICIO DE LA DUT		El funcionario de aduana autoriza la DUT El funcionario de aduana da inicio a la DUT		El transportista se presenta a la Aduana para que le autoricen la DUT previamente registrada	
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado Controla número del DUA, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida El funcionario de aduana realiza la		El Transportista se presenta en el portón de Salida del con el Comprobante del DUA Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro del medio de transporte y la MT del recinto aduanero	

4) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y SIN CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		cancelación de la Importación Temporal si es un medio de transporte con placas extranjeras El funcionario de aduana da inicio a la DUT			

Tabla 34. Costa Rica. Exportación sin revisión aduanal y control cuarentenario

5) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
CONTROL DE ARRIBO				El Transportista se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún				

5) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente				
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MAG/SENASA: INSPECCIÓN		Una vez finiquitado el trámite, recibe del agente de aduana el certificado debidamente firmado, junto a la demás documentación de la exportación	El funcionario de MAG/SENASA realiza la revisión documental Se verifica el número de marchamo declarado con el de la MT Se corrobora que tenga efectuado el pago De no haberse realizado el pago, se procede al cobro Se imprime y se firma el certificado, el cual se entrega al agente de aduana		El agente de aduana presenta la documentación al funcionario de control sanitario De no haberse efectuado el pago en las oficinas centrales, procede a efectuar el mismo Recibe del funcionario sanitario, el certificado debidamente firmado, el cual deberá presentar en la Aduana
ADUANA: SELECTIVO		El sistema TICA al verificar que el manifiesto está oficializado, procede a realizar el selectivo y asignar el tipo de revisión El Sistema TICA asigna criterio de revisión “Sin Revisión” y lo comunica al Agente de Aduana			El agente de aduana envía el mensaje de asociación del DUA con el Manifiesto Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercancía
ADUANA: AUTORIZACIÓN e INICIO DE LA DUT		El funcionario de aduana autoriza la DUT El funcionario de aduana da inicio a la DUT		El transportista se presenta a la Aduana para que le autoricen la DUT previamente registrada	
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro		El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente	

5) COSTA RICA – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA (CANAL VERDE) Y CON CONTROL CUARENTENARIO (se realiza el supuesto de que el DUA de Exportación se confecciona en la misma frontera)					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		de una multa			
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado Controla número del DUA, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida El funcionario de aduana realiza la cancelación de la Importación Temporal si es un medio de transporte con placas extranjeras		El Transportista se presenta en el portón de Salida del con el Comprobante del DUA Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro del medio de transporte y la MT del recinto aduanero	

4.1.3 TRÁNSITO

Gráfico 23. Flujograma tránsito de entrada Costa Rica

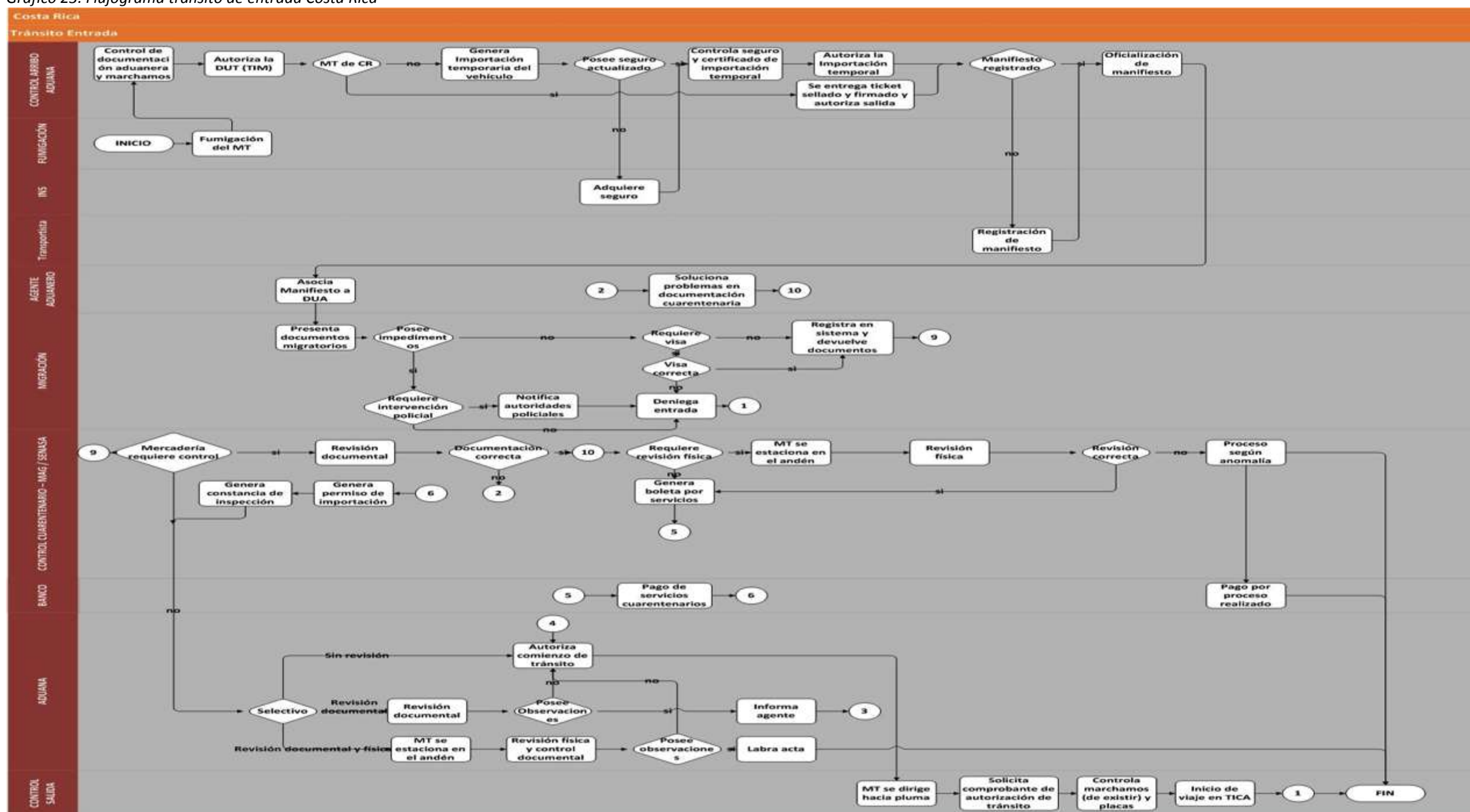


Tabla 35. Costa Rica. Tránsito de entrada sin control cuarentenario

6) COSTA RICA – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	El Transportista ingresa a territorio de CR y se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Una vez finalizado, se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO: CONTROL DE LA DUT		Si la aduana de destino del la DUT es correcta, la autoriza en el Sistema TIM, con lo cual automáticamente hace el cierre de la DUT en Panamá, en Sistema TICA genera un viaje hasta el lugar de destino y genera Importación Temporal del medio de transporte si tiene placa extranjera Da inicio a la DUT y continuará viaje con la misma hasta el lugar de destino Si la aduana de destino en la DUT está mal declarada, deberá finalizar la DUT y hacer un DUA de Tránsito		Si la aduana de destino de la DUT está mal declarada, lo comunicará al agente de aduana para que realice un DUA de Tránsito	Si la aduana de destino de la DUT está mal declarada, deberá transmitir un DUA de Tránsito al Sistema TICA
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el Sistema TICA genera la Importación temporal El funcionario verifica si tiene seguro vigente, caso contrario registra el seguro del INS presentado por el transportista El Sistema TICA autoriza la importación temporal Se entrega ticket sellado y firmado autorizando la salida del medio de transporte		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera y no tiene seguro actualizado, deberá adquirirlo en INS y presentarlo a la aduana. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte	
ENVÍO y OFICIALIZACIÓN DEL MANIFIESTO		El Sistema TICA recibe los datos del manifiesto y valida que la información sea correcta El sistema TICA verifica que el medio de transporte haya arribado y procede a la oficialización del manifiesto		El agente de carga procede al envío del manifiesto al Sistema TICA	

6) COSTA RICA – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
FINALIZA DUT – HACE DUA y ASOCIA MANIFIESTO		Si la aduana de destino en la DUT está mal declarada, deberá finalizar la DUT y hacer un DUA de Tránsito El Sistema TICA recibe el envío del DUA Tránsito y hace las validaciones necesarias para aceptarlo		El Transportista le comunica al agente de aduana que la DUT estaba mal declarada y que debe hacer un DUA Tránsito	El agente de aduana transmite al Sistema TICA un DUA de Tránsito Una vez enviado el manifiesto al Sistema TICA por parte del transportista, el agente de aduana realiza la asociación del DUA con el manifiesto
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento				

6) COSTA RICA – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
ADUANA: SELECTIVO		En caso de que por errores, se hubiera tenido que finalizar la DUT y hacer un DUA de Tránsito, el Sistema TICA asignará tipo de revisión El sistema TICA al verificar el arribo del medio de transporte y la solicitud del tipo de revisión, procede a realizar el selectivo El Sistema TICA asigna criterio de revisión “Sin Revisión” y lo comunica al Agente de Aduana			Envía el mensaje de solicitud del tipo de revisión (el mismo día de aceptación del DUA), en caso que no lo haya solicitado al numerar el DUA Consultará en la Web e imprimirá el Comprobante del DUA autorizando el inicio de la movilización del medio de transporte con la mercadería
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga el levante autorizado Controla número de la DUT o DUA según el caso, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte, entre otros datos Si todo es correcto ingresa los datos en el módulo de portones del Sistema TICA y autoriza el inicio del viaje Imprime en el Sistema TICA un comprobante que entrega al transportista		El Transportista se presenta en el portón de Salida con el Comprobante del DUA o la DUT Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, recibe del mismo un comprobante el cual deberá llevar durante todo el transcurso del viaje El Transportista puede proceder al inicio del tránsito hasta la aduana de destino	

Gráfico 24. Flujograma tránsito Salida Costa Rica

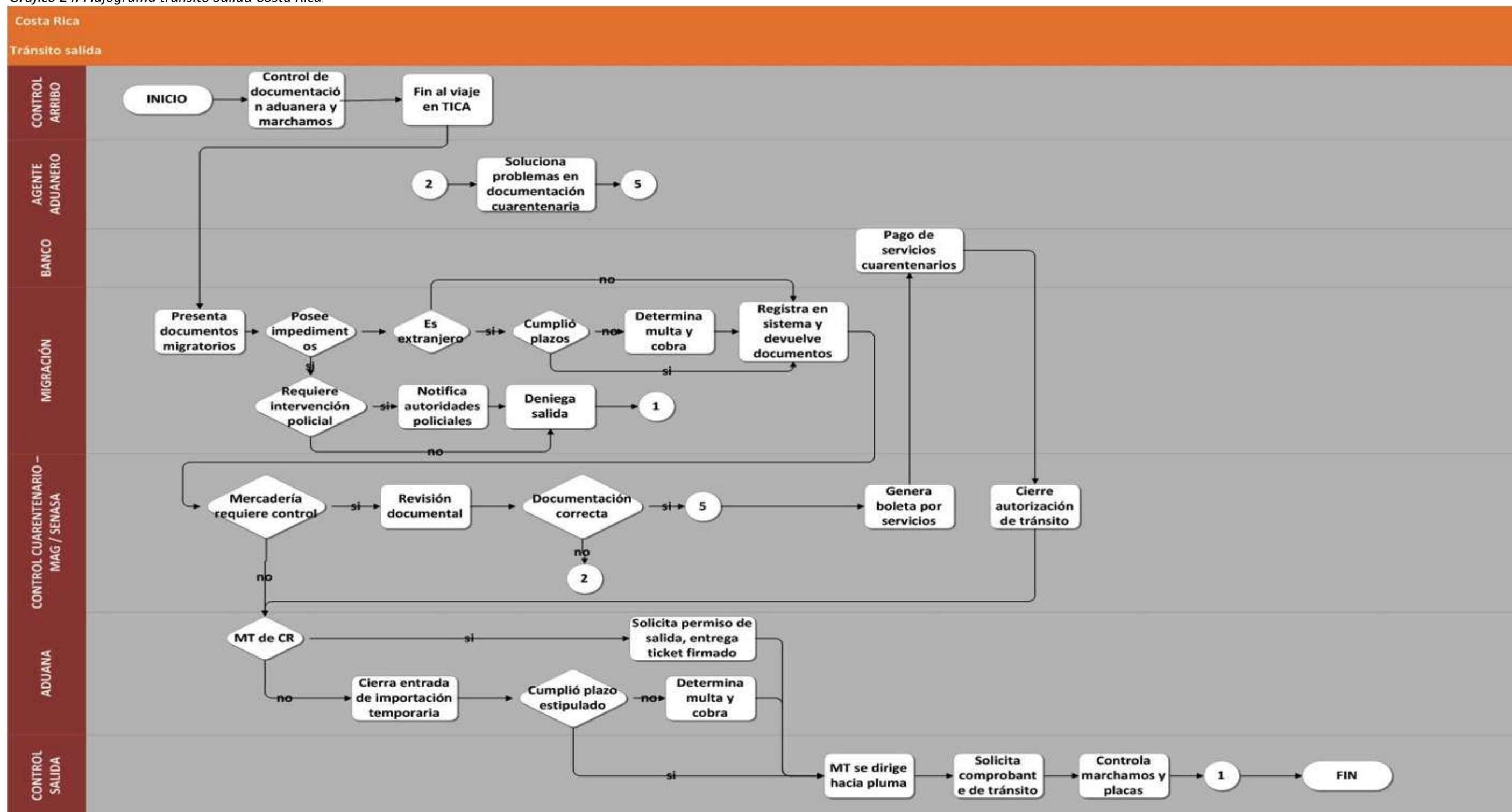


Tabla 36. Costa Rica. Tránsito de salida sin control cuarentenario

7) COSTA RICA – TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
CONTROL DE ARRIBO				El Transportista se dirige al portón de entrada del recinto aduanero	
INGRESO AL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de entrada controla la DUT o el DUA según el caso, la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos Da pre llegada al viaje en el Sistema TICA		El transportista estaciona el medio de transporte en el recinto aduanero	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún				

7) COSTA RICA – TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO						
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL	MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente					
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite				Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa			El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario del portón de salida controla la DUT, la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos Verifica que tenga dada la pre llegada en el Sistema TICA, de lo contrario la ingresa			El Transportista se presenta en el portón de Salida con la DUT Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro del medio de transporte y la MT del recinto aduanero	

4.2 CARGAS DE PANAMÁ

4.2.1 IMPORTACIONES

Gráfico 25. Flujograma Importaciones Panamá

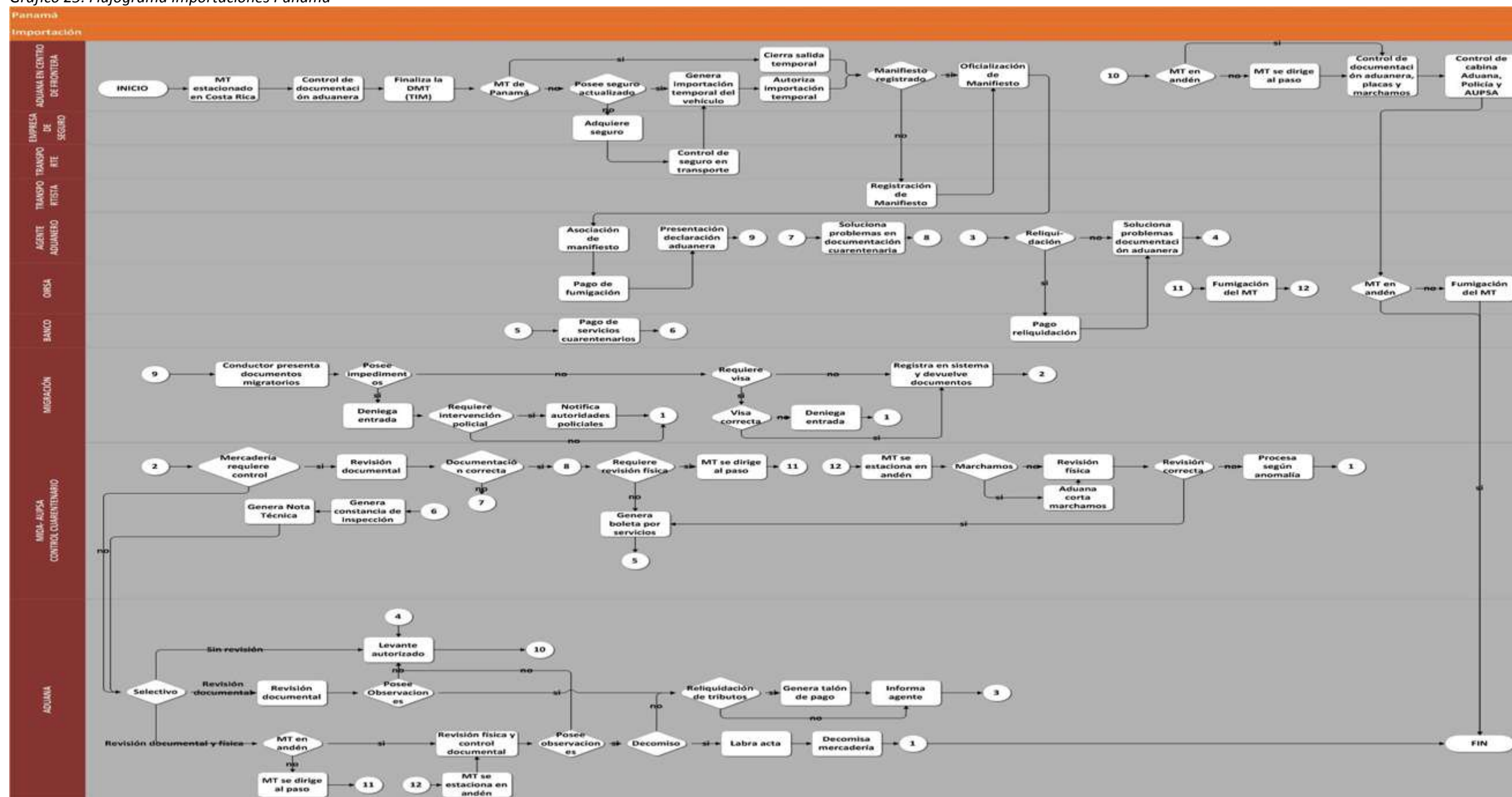


Tabla 37. Panamá. Importación sin revisión aduana y sin control cuarentenario.

1) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE COSTA RICA				El Transportista luego de finalizar los trámites en Costa Rica, deja estacionado el medio de transporte en la ruta Panamericana del lado de Costa Rica y se dirige caminando a la Aduana de Panamá a realizar los trámites pertinentes para la importación de la mercadería	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		El funcionario aduanero autoriza y finaliza la DUT, con lo cual hace el cierre de la DUT en Costa Rica Realiza el cobro correspondiente al registro de la DUT		Se dirige a la Aduana a realizar el trámite de autorización y finalización de la DUT Efectúa el pago a la aduana para que registre la DUT	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el funcionario de aduana realiza la Importación Temporal en el sistema de la Aduana El funcionario controla toda la documentación, así como la existencia de un seguro vigente para MT con matrícula extranjera Finalmente se autoriza la importación temporal y se entrega al transportista la documentación correspondiente		Si la matrícula del MT es extranjera, presenta a la aduana el seguro de alguna de las empresas aseguradoras autorizadas. Si no tiene seguro vigente tramita uno nuevo. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte Una vez concluido el trámite, recibe del funcionario de aduana la documentación de la importación temporal	
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar y oficializar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro	
PAGO DE LA FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación	El Transportista realiza el pago correspondiente a la fumigación	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de importación para su aforo Realiza la revisión documental y determina que no corresponde revisión física de la mercadería			El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de importación
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	

1) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana			Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
INGRESO DEL MEDIO DE TRANSPORTE A TERRITORIO		El funcionario aduanero en el andén controla la documentación aduanera, números de		El Transportista se dirige a Costa Rica a buscar el medio de transporte	

1) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
DE PANAMÁ		marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precinto.		Conduce el medio de transporte hacia el paso fronterizo, ingresa a Panamá y se estaciona bajo el andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	
FUMIGACIÓN			El funcionario comprueba que se haya realizado el pago de la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	Se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Sigue camino por la ruta ingresando a territorio panameño con la mercadería nacionalizada	

Tabla 38. Panamá. Importación sin revisión aduana y con control cuarentenario.

2) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE COSTA RICA				El Transportista luego de finalizar los trámites en Costa Rica, deja estacionado el medio de transporte en la ruta Panamericana del lado de Costa Rica y se dirige caminando a la Aduana de Panamá a realizar los trámites pertinentes para la importación de la mercadería	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		El funcionario aduanero autoriza y finaliza la DUT, con lo cual hace el cierre de la DUT en Costa Rica Realiza el cobro correspondiente al registro de la DUT		Se dirige a la Aduana a realizar el trámite de autorización y finalización de la DUT Efectúa el pago a la aduana para que registre la DUT	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el funcionario de aduana realiza la Importación Temporal en el sistema de la Aduana El funcionario controla toda la documentación, así como la existencia de un seguro vigente Finalmente se autoriza la importación temporal y se entrega al transportista la documentación correspondiente		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera, presenta a la aduana el seguro de alguna de las empresas aseguradoras autorizadas. Si no tiene seguro vigente debe tramitar uno nuevo. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte Una vez concluido el trámite, recibe del funcionario de aduana la documentación de la importación temporal	
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar y oficializar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro y oficialización	
PAGO DE LA FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación	El Transportista realiza el pago correspondiente a la fumigación	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de importación para su aforo Realiza la revisión documental y determina que no corresponde revisión física de la mercadería			El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de importación
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista	

2) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana			Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MIDA/AUPSA:			Dependiendo del tipo de mercadería la	El transportista se dirige a los funcionarios	

2) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS			inspección la realiza el MIDA o AUPSA AUPSA tiene un sistema que le indica las notificaciones a las que le debe realizar revisión física Se le comunica al transportista que corresponde revisión física	de MIDA/AUPSA y presenta los documentos para realizar el trámite y verificar si corresponde revisión física	
INGRESO DEL MEDIO DE TRANSPORTE A TERRITORIO DE PANAMÁ		El funcionario aduanero en el andén controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos El funcionario de aduana rompe el marchamo para que los funcionarios de MIDA/AUPSA puedan realizar la revisión de la carga		El Transportista se dirige a Costa Rica a buscar el medio de transporte Conduce el medio de transporte hacia el paso fronterizo, ingresa a Panamá y se estaciona bajo el andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
FUMIGACIÓN			El funcionario comprueba que se haya realizado el pago de la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	Se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Sigue camino por la ruta ingresando al andén de revisión	
MIDA/AUPSA: INSPECCIÓN			El funcionario inspecciona el marchamo y documentación de la importación	El transportista se estaciona en el andén donde se realiza la extracción de muestras	
MIDA/AUPSA: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS			El funcionario realiza la extracción de las muestras necesarias		
MIDA/AUPSA: ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS			<p>MIDA: para el caso de semillas, plantículas, flores, plantas vivas, entre otros, se realiza un análisis entomológico en el laboratorio del organismo</p> <p>MIDA: hay una cuarentena de 15 días para rumiantes y de 7 días para equinos, la cual debe ser solicitada con 1 semana de antelación</p> <p>AUPSA: en el caso de mercaderías de alto riesgo como las frutas y vegetales frescos, se realiza el análisis entomológico</p> <p>AUPSA: mercadería de CA que va a los puertos de Balboa o Colón, se realiza la revisión documental, se sella y se avisa a los inspectores del lugar de destino</p> <p>AUPSA: por falta de instalaciones para la</p>	<p>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras</p> <p>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras y a la finalización de la cuarentena</p> <p>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras</p> <p>El transportista espera a que se realice la revisión documental y que se selle el contenedor</p>	Para el caso de rumiantes y equinos, debe solicitar la cuarentena con 1 semana de antelación

2) PANAMÁ – IMPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
			revisión, mercadería que no es de alto riesgo viaja con sello hasta las instalaciones del importador, en calidad de retenida	El transportista espera a que se realice la revisión documental y que se selle el contenedor	
MIDA/AUPSA: RESULTADO DEL ANÁLISIS			Si no se detecta ninguna irregularidad, se procede al cobro correspondiente y a emitir el certificado a ser presentado en la Aduana Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento)	En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario cuarentenario para realizar el proceso indicado por éste	El agente de aduana efectúa el pago de los certificados, sellos y otros conceptos y retira los certificados para ser presentados en la Aduana
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

Tabla 39. Panamá. Importación con revisión física aduana y sin control cuarentenario.

3) PANAMÁ – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE COSTA RICA				El Transportista luego de finalizar los trámites en Costa Rica, deja estacionado el medio de transporte en la ruta Panamericana del lado de Costa Rica y se dirige caminando a la Aduana de Panamá a realizar los trámites pertinentes para la importación de la mercadería	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		El funcionario aduanero autoriza y finaliza la DUT, con lo cual hace el cierre de la DUT en Costa Rica Realiza el cobro correspondiente al registro de la DUT		Se dirige a la Aduana a realizar el trámite de autorización y finalización de la DUT Efectúa el pago a la aduana para que registre la DUT	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el funcionario de aduana realiza la Importación Temporal en el sistema de la Aduana El funcionario controla toda la documentación, así como la existencia de un seguro vigente Finalmente se autoriza la importación temporal y se entrega al transportista la documentación correspondiente		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera, presenta a la aduana el seguro de alguna de las empresas aseguradoras autorizadas. Si no tiene seguro vigente debe tramitar uno nuevo. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte Una vez concluido el trámite, recibe del funcionario de aduana la documentación de la importación temporal	
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar y oficializar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro y oficialización	
PAGO DE LA FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación	El Transportista realiza el pago correspondiente a la fumigación	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de importación para su aforo Queda a la espera de que le entreguen los certificados de MIDA/AUPSA debidamente autorizados, una vez que estos organismos realicen en control Realiza la revisión documental y determina que le corresponde revisión física de la mercadería Le comunica al agente de aduana que le corresponde revisión física		Una vez que le comunican que le corresponde revisión física, se dirige a la ruta Panamericana en Costa Rica donde está estacionado el medio de transporte	El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de importación
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el transportista Para los extranjeros controla:			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el	

3) PANAMÁ – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana			trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando				

3) PANAMÁ – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MIDA/AUPSA: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS			Dependiendo del tipo de mercadería la inspección la realiza el MIDA o AUPSA AUPSA tiene un sistema que le indica las notificaciones a las que le debe realizar revisión física Se le comunica al transportista que corresponde revisión física	El transportista se dirige a los funcionarios de MIDA/AUPSA y presenta los documentos para realizar el trámite y verificar si corresponde revisión física	
INGRESO DEL MEDIO DE TRANSPORTE A TERRITORIO DE PANAMÁ		El funcionario aduanero en el andén controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		Conduce el medio de transporte hacia el paso fronterizo, ingresa a Panamá y se estaciona bajo el andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
FUMIGACIÓN			El funcionario comprueba que se haya realizado el pago de la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	Se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Sigue camino por la ruta ingresando al andén de revisión	
MIDA/AUPSA: INSPECCIÓN		El funcionario de aduana que está en el andén de las instalaciones de los órganos de control rompe el marchamo para que los funcionarios de MIDA/AUPSA puedan realizar la revisión de la carga	Dependiendo del tipo de mercadería la inspección la realiza el MIDA o AUPSA AUPSA tiene un sistema que le indica las notificaciones a las que le debe realizar revisión física El funcionario inspecciona el marchamo y documentación de la importación	El transportista se dirige al andén donde se realiza la extracción de muestras	
MIDA/AUPSA: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS			El funcionario realiza la extracción de las muestras necesarias		
MIDA/AUPSA: ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS			MIDA: para el caso de semillas, plantículas, flores, plantas vivas, entre otros, se realiza un análisis entomológico en el laboratorio del organismo MIDA: hay una cuarentena de 15 días para rumiantes y de 7 días para equinos, la cual debe ser solicitada con 1 semana de antelación AUPSA: en el caso de mercaderías de alto	El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras y a la finalización de la cuarentena El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras	

3) PANAMÁ – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
			<p>riesgo como las frutas y vegetales frescos, se realiza el análisis entomológico</p> <p>AUPSA: mercadería de CA que va a los puertos de Balboa o Colón, se realiza la revisión documental, se sella y se avisa a los inspectores del lugar de destino</p> <p>AUPSA: por falta de instalaciones para la revisión, mercadería que no es de alto riesgo viaja con sello hasta las instalaciones del importador, en calidad de retenida</p>	<p>El transportista espera a que se realice la revisión documental y que se selle el contenedor</p> <p>El transportista espera a que se realice la revisión documental y que se selle el contenedor</p>	<p>Para el caso de rumiantes y equinos, debe solicitar la cuarentena con 1 semana de antelación</p>
MIDA/AUPSA: RESULTADO DEL ANÁLISIS			<p>Si no se detecta ninguna irregularidad, se procede al cobro correspondiente y a emitir el certificado a ser presentado en la Aduana</p> <p>Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento)</p>	<p>En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario cuarentenario para realizar el proceso indicado por éste</p>	<p>El agente de aduana efectúa el pago de los certificados, sellos y otros conceptos y retira los certificados para ser presentados en la Aduana</p>
ADUANA: REVISIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA - CONFORME		<p>El funcionario de Aduana asignado para realizar la revisión documental y física de la mercadería coordina con el agente de aduana la hora para realizar la misma</p> <p>Analiza la documentación correspondiente, incluida la de MIDA/AUPSA con las debidas autorizaciones que le fuera entregada por el agente de aduana</p> <p>Se dirige al andén para realiza la revisión física de la mercadería</p> <p>Si la revisión física es conforme, el funcionario encargado autoriza el retiro de la mercadería</p>		<p>El Transportista recibe del agente aduanero la declaración aduanera autorizada, para proceder a retirar la mercadería</p>	<p>Recibe los certificados de MIDA/AUPSA debidamente autorizados, los cuales entrega al funcionario de aduana</p> <p>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado para realizar la revisión documental y física de la mercadería</p> <p>Una vez finalizada la revisión física sin incidencias, entrega al transportista la declaración aduanera con la autorización para retirar la mercadería</p>
ADUANA: REVISIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA - NO CONFORMIDAD		<p>El funcionario de Aduana asignado para realizar la revisión documental y física de la mercadería coordina con el agente de aduana la hora para realizar la misma</p> <p>Analiza la documentación correspondiente, incluida la de MIDA/AUPSA con las debidas autorizaciones</p> <p>Se dirige al andén para realiza la revisión física de la mercadería</p> <p>Realiza la comprobación física de la mercadería</p> <p>Si la verificación física no es conforme, el</p>		<p>El Transportista recibe del agente aduanero el Comprobante del DUA autorizando el levante de la mercadería, para proceder a retirar la misma</p>	<p>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado para realizar la revisión documental y física de la mercadería</p> <p>Si acepta la no conformidad de la aduana, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda, caso contrario presentará los recursos correspondientes</p>

3) PANAMÁ – IMPORTACIÓN CON REVISIÓN FÍSICA ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO REVISIÓN FÍSICA

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		funcionario encargado lo comunicará al agente de aduana, indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda			
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

4.3 EXPORTACIONES

Gráfico 26. Flujograma Exportaciones Panamá

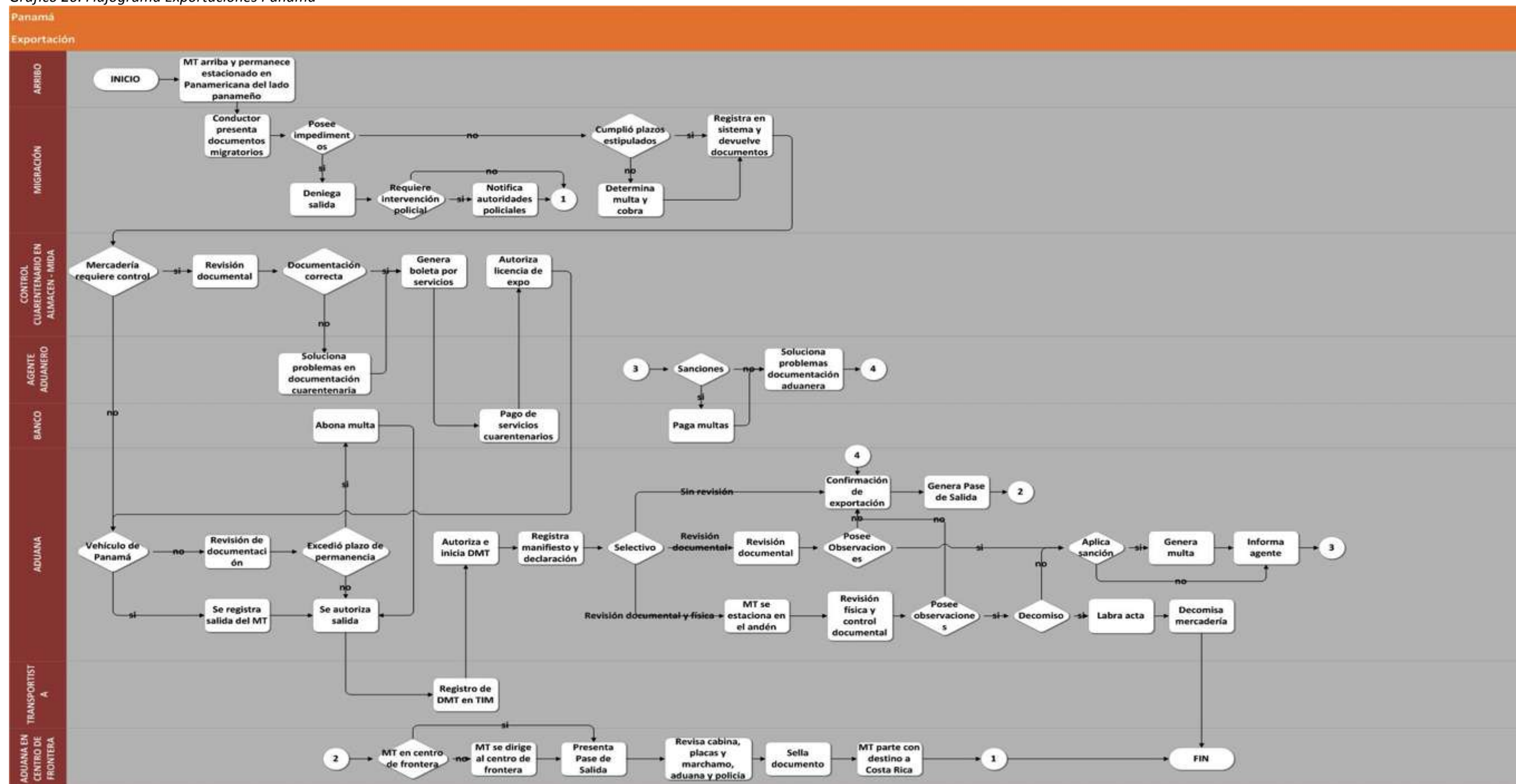


Tabla 40. Panamá. Exportación sin revisión aduana y sin control cuarentenario.

4) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN LA RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE PANAMÁ				El Transportista se estaciona en la ruta Panamericana, en las cercanías de la entrada a las oficinas de AUPSA y se dirige caminando al andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	<p>El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista</p> <p>Para los extranjeros controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana <p>Para los nacionales controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana 			<p>El Transportista se presenta en la Oficina de Migración</p> <p>Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana 	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	<p>El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo</p> <p>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa</p>			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	<p>El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales 				

4) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	<p>Si el interesado tiene algún impedimento</p> <p>Si la documentación está vencida</p> <p>Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</p>				
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salía, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			<p>Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite</p> <p>Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero</p>	
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		<p>Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo, incluido el pago ante la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) cuando la matrícula del MT sea panameña se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero</p> <p>Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa</p>		<p>El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo</p> <p>Si la matrícula del MT es panameña paga la tasa correspondiente en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT)</p> <p>Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente</p> <p>El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente</p>	
REGISTRO DE LA DUT				<p>El agente de carga procede al registro de la DUT en el Sistema TIM</p> <p>NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro puerto), no hay que hacer registro de la DUT en Paso Canoas</p>	
ADUANA: AUTORIZA e INICIA LA DUT		<p>El funcionario de aduana autoriza y da inicio a la DUT</p> <p>NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro</p>		<p>Cuando la mercadería continúa en tránsito, el transportista se presenta a la Aduana para que le autoricen y le den inicio a la DUT previamente registrada</p>	

4) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		puerto), no hay que autorizar la DUT en Paso Canoas (se autoriza en Costa Rica con lo cual se da el cierre de la DUT en Panamá)			
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de exportación para su aforo Realiza la revisión documental y determina que no corresponde revisión física de la mercadería			El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de exportación
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana en el andén controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se dirige a la ruta Panamericana a buscar el medio de transporte y conduce hasta el andén El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

Tabla 41. Panamá. Exportación sin revisión aduana y con control cuarentenario.

5) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN LA RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE PANAMÁ				El Transportista se estaciona en la ruta Panamericana, en las cercanías de la entrada a las oficinas de AUPSA y se dirige caminando al andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	<p>El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista</p> <p>Para los extranjeros controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana <p>Para los nacionales controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana 			<p>El Transportista se presenta en la Oficina de Migración</p> <p>Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana 	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	<p>El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo</p> <p>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa</p>			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	<p>El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales 				

5) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente				
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
MIDA/AUPSA: INSPECCIÓN			MIDA: se da la licencia de exportación en base al análisis de la documentación. No se hace revisión física de la mercadería. AUPSA no interviene en las exportaciones		
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo, incluido el pago ante la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) cuando la matrícula del MT sea panameña se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Si la matrícula del MT es panameña paga la tasa correspondiente en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente	
REGISTRO DE LA DUT				El agente de carga procede al registro de la DUT en el Sistema TIM NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro puerto), no hay que hacer registro de la DUT en Paso Canoas	
ADUANA: AUTORIZA e INICIA LA DUT		El funcionario de aduana autoriza y da inicio a la DUT NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro puerto), no hay		Cuando la mercadería continúa en tránsito, el transportista se presenta a la Aduana para que le autoricen y le den inicio a la DUT previamente registrada	

5) PANAMÁ – EXPORTACIÓN SIN REVISIÓN ADUANA Y CON CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		que autorizar la DUT en Paso Canoas (se autoriza en Costa Rica con lo cual se da el cierre de la DUT en Panamá)			
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de exportación para su aforo, así como los certificados de MIDA/AUPSA debidamente autorizados Realiza la revisión documental y determina que no corresponde revisión física de la mercadería			El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de exportación
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana en el andén controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

4.3.1 TRÁNSITO

Gráfico 27. Flujograma tránsito entrada Panamá

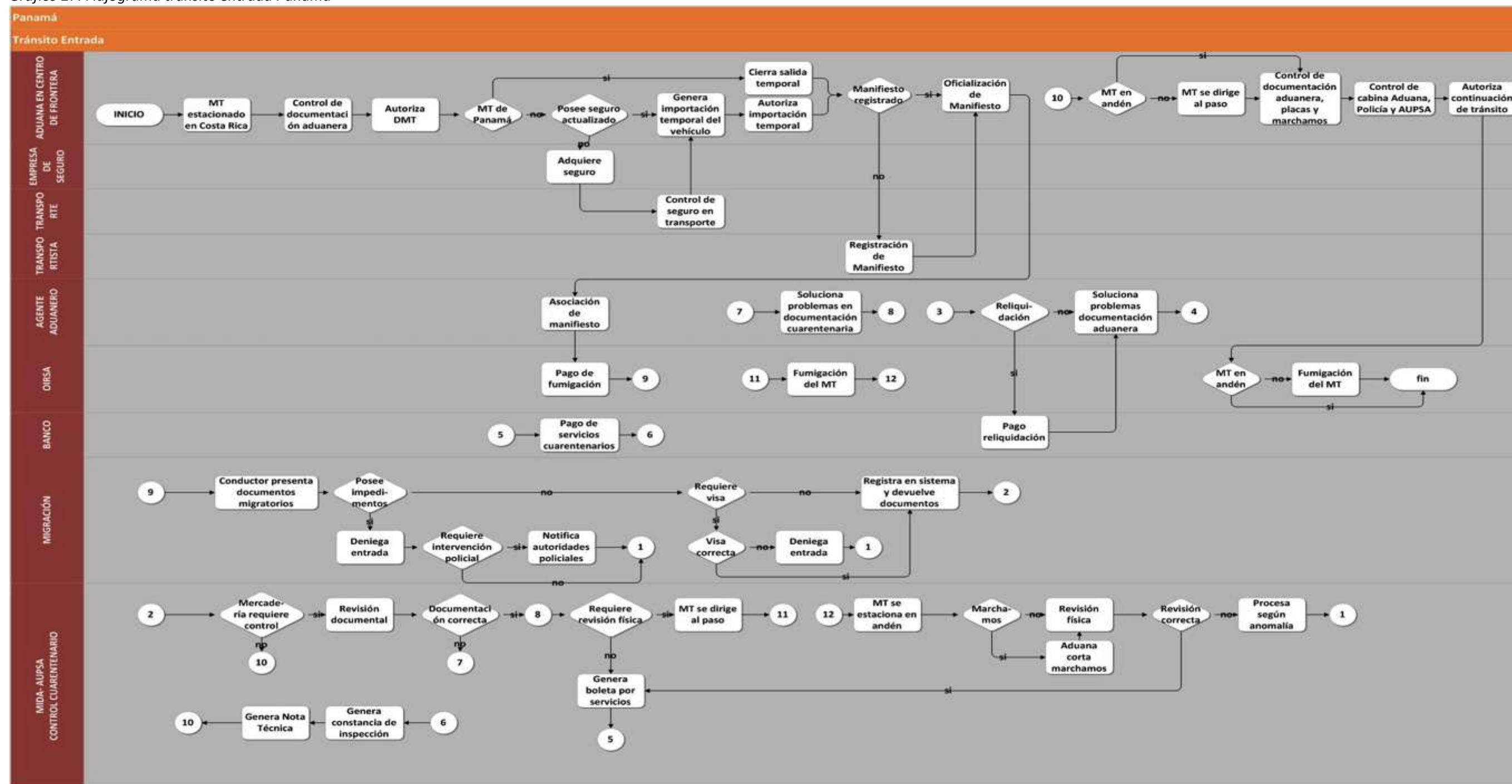


Tabla 42. Panamá. Tránsito de entrada sin control cuarentenario.

6) PANAMÁ – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE COSTA RICA				El Transportista luego de finalizar los trámites en Costa Rica, deja estacionado el medio de transporte en la ruta Panamericana del lado de Costa Rica y se dirige caminando a la Aduana de Panamá a realizar los trámites pertinentes para la importación de la mercadería	
ADUANA: AUTORIZA y FINALIZA LA DUT		El funcionario aduanero autoriza y finaliza la DUT, con lo cual hace el cierre de la DUT en Costa Rica Realiza el cobro correspondiente al registro de la DUT		Se dirige a la Aduana a realizar el trámite de autorización y finalización de la DUT Efectúa el pago a la aduana para que registre la DUT	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el medio de transporte es extranjero, el funcionario de aduana realiza la Importación Temporal en el sistema de la Aduana El funcionario controla toda la documentación, así como la existencia de un seguro vigente Finalmente se autoriza la importación temporal y se entrega al transportista la documentación correspondiente		Si la matrícula del medio de transporte es extranjera, presenta a la aduana el seguro de alguna de las empresas aseguradoras autorizadas. Si no tiene seguro vigente tramita uno nuevo. Presenta a la aduana la documentación del medio de transporte Una vez concluido el trámite, recibe del funcionario de aduana la documentación de la importación temporal	
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar y oficializar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro	
PAGO DE LA FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación	El Transportista realiza el pago correspondiente a la fumigación	
ADUANA: REGISTRO DE LA DECLARACIÓN		Recibe la documentación y declaración aduanera de Tránsito para su aforo Realiza la revisión documental y determina que no corresponde revisión física de la mercadería Entrega la declaración de Tránsito autorizada (Decreto 6), salvo cuando el destino es Zona Libre de Colón hacia donde viaja con la DUT		Recibe del agente de aduana la declaración de Tránsito (Decreto 6) debidamente autorizado, para que pueda continuar con el tránsito, salvo cuando el destino es Zona Libre de Colón hacia donde viaja con la DUT	El agente de aduana se dirige a la Aduana a entregar la declaración aduanera de Tránsito (Decreto 6) Recibe la declaración de Tránsito (Decreto 6) debidamente autorizado, el cual entrega al Transportista, salvo cuando el destino es Zona Libre de Colón hacia donde viaja con la DUT
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el transportista Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente			El Transportista se presenta en la Oficina de Migración Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio:	

6) PANAMÁ – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana			Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana VISA cuando corresponda	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte				
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si no tiene la VISA, cuando corresponda				
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la entrada, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	

6) PANAMÁ – TRÁNSITO DE ENTRADA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
INGRESO DEL MEDIO DE TRANSPORTE A TERRITORIO DE PANAMÁ		El funcionario aduanero en el andén controla la documentación aduanera, números de marchamo, número de contenedor, matrícula del medio de transporte y precintos		El Transportista se dirige a Costa Rica a buscar el medio de transporte Conduce el medio de transporte hacia el paso fronterizo, ingresa a Panamá y se estaciona bajo el andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercaderí	
FUMIGACIÓN			El funcionario comprueba que se haya realizado el pago de la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del medio de transporte	Se dirige al arco de fumigación y procede a desplazar el medio de transporte por el mismo Sigue camino por la ruta ingresando a territorio panameño con la mercadería nacionalizada	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada (Decreto 6 o DUT) Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

Gráfico 28. Flujograma tránsito salida Panamá

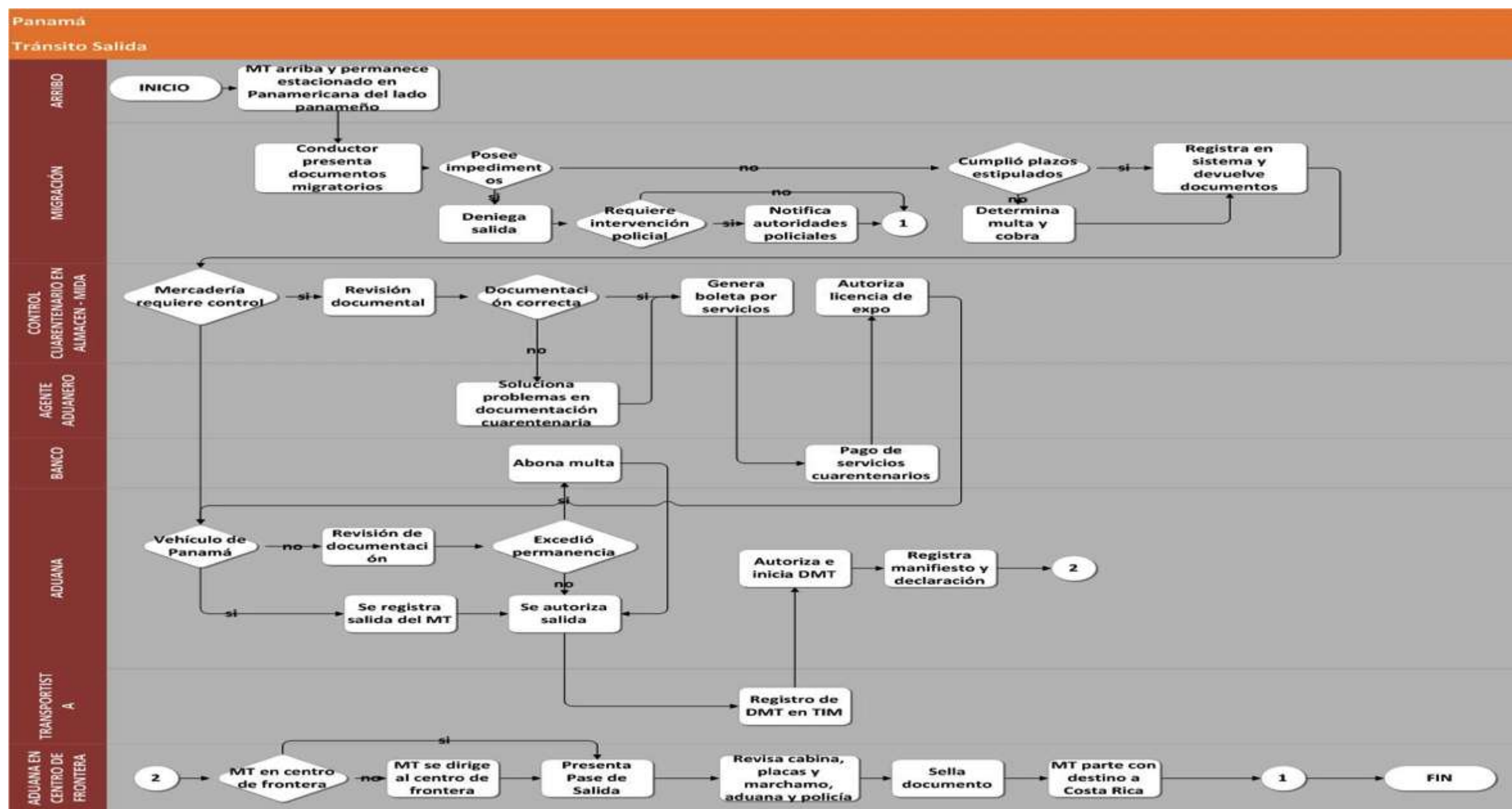


Tabla 43. Panamá. Tránsito de salida sin control cuarentenario.

7) PANAMÁ – TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
MEDIO DE TRANSPORTE SE ESTACIONA EN LA RUTA PANAMERICANA DEL LADO DE PANAMÁ				El Transportista se estaciona en la ruta Panamericana, en las cercanías de la entrada a las oficinas de AUPSA y se dirige caminando al andén de las instalaciones de los órganos de control panameños	
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	<p>El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el Transportista</p> <p>Para los extranjeros controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana <p>Para los nacionales controla:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Manifiesto de aduana 			<p>El Transportista se presenta en la Oficina de Migración</p> <p>Presenta al funcionario de Migración la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente Carné de Transportista Visa autorizada para transportista (en caso de no tener el carné) Manifiesto de aduana 	
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	<p>El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo</p> <p>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso</p> <p>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa</p>			Paga la multa correspondiente, en el caso de extranjeros que hayan permanecido en el país más tiempo del autorizado	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	<p>El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Si el interesado tiene una orden de 				

7) PANAMÁ – TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
	captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente				
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se pone en contacto con el agente de aduana a la espera de la finalización del trámite aduanero	
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL		Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo, incluido el pago ante la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) cuando la matrícula del MT sea panameña se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		El Transportista se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Si la matrícula del MT es panameña paga la tasa correspondiente en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente	
REGISTRO DE LA DUT				El agente de carga procede al registro de la DUT en el Sistema TIM NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro puerto), no hay que hacer registro de la DUT en Paso Canoas	
ADUANA: AUTORIZACIÓN DE LA DUT		El funcionario de aduana autoriza y da inicio a la DUT NOTA: Cuando el medio de transporte ya viene con DUT (por ejemplo cuando el origen es Zona Libre de Colón u otro		El transportista se presenta a la Aduana para que le autoricen y le den inicio a la DUT previamente registrada	

7) PANAMÁ – TRÁNSITO DE SALIDA SIN CONTROL CUARENTENARIO					
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		puerto), no hay que autorizar la DUT en Paso Canoas (se autoriza en Costa Rica con lo cual se da el cierre de la DUT en Panamá)			
ADUANA: REGISTRO DEL MANIFIESTO		El funcionario de aduana recibe el manifiesto de carga y procede a registrar el mismo en el sistema de la aduana		El agente de carga procede a entregar el manifiesto a la aduana para su registro	
SALIDA DEL RECINTO ADUANERO		El funcionario de Aduana en el andén controla que la mercancía tenga la autorización de aduana Controla número de la declaración aduanera, número de contenedor, marchamos y matrícula del medio de transporte Si todo es correcto autoriza la salida		El Transportista se dirige a la ruta Panamericana a buscar el medio de transporte y conduce hasta el andén El Transportista se presenta ante el funcionario de la aduana del andén con la declaración aduanera autorizada Una vez que el funcionario de Aduana realiza las comprobaciones necesarias y autoriza la salida del recinto aduanero, el Transportista puede proceder al retiro de la mercadería	

4.4 PERSONAS DE COSTA RICA

4.4.1 INGRESOS

Gráfico 29. Flujograma Peatón Ingreso Costa Rica

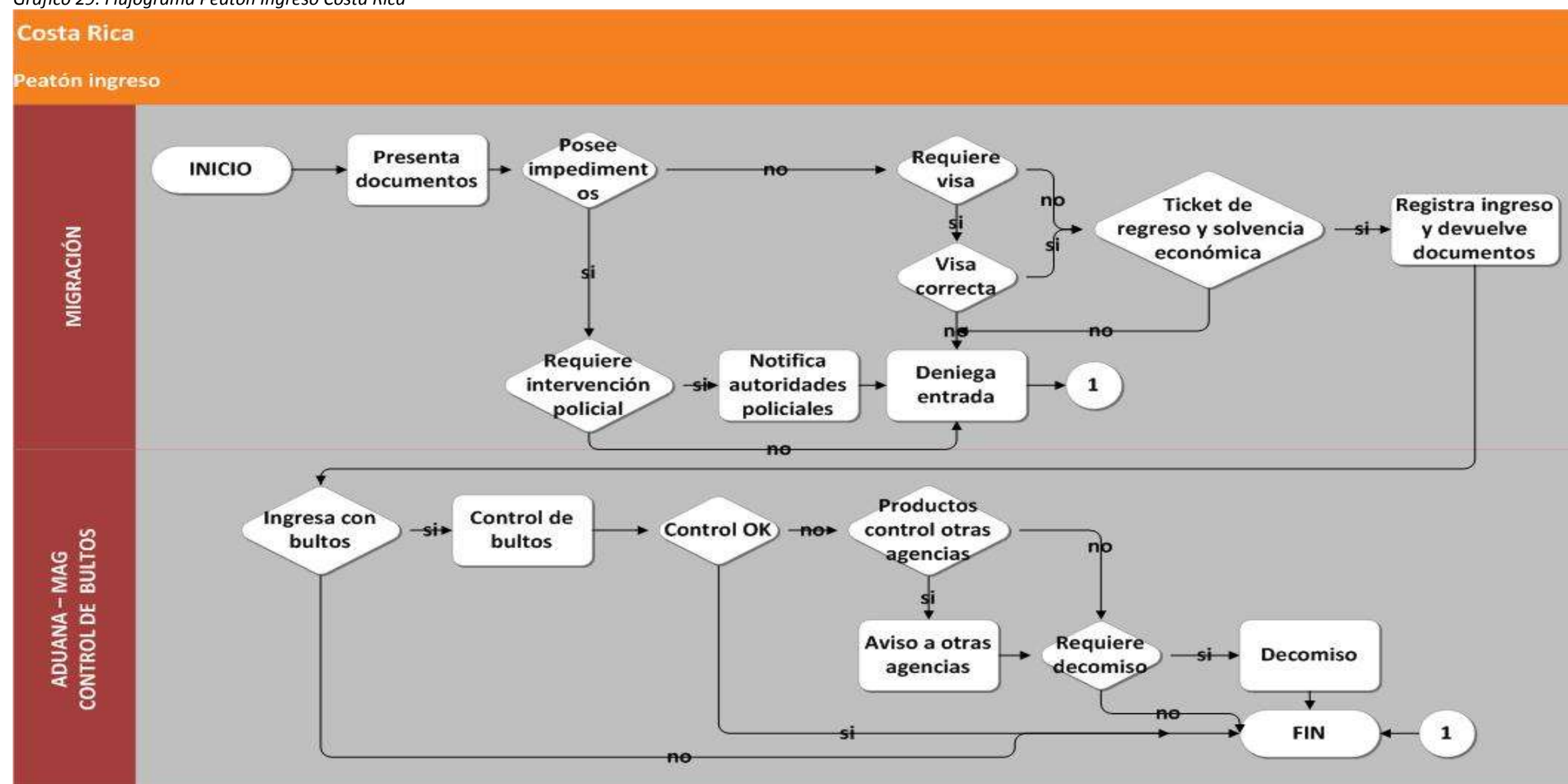


Tabla 44. Costa Rica. Ingreso de Peatones.

1) COSTA RICA – INGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA				El Peatón ingresa a territorio de Costa Rica y se dirige a la oficina de Migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	<p>El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón extranjero: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda</p> <p>El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón costarricense: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente</p>			<p>El Peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda</p>
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	<p>El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, analiza la situación particular para determinar si corresponde solicitar ticket de regreso y/o solvencia económica: si entiende que no son necesarios continúa el trámite, caso contrario lo solicita al interesado. Si no los tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte</p>			<p>Si el funcionario de Migración lo requiere, el ciudadano extranjero presenta ticket de regreso y demuestra solvencia económica mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito</p>
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	<p>El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si no tiene la VISA, cuando corresponda Si la documentación está vencida Si se solicita al interesado ticket de regreso y no lo tiene y/o que demuestre su solvencia económica y</p>			

1) COSTA RICA – INGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
	éste no puede realizarlo			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso de la persona, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MAG-SENASA, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los funcionarios que se encuentran en el área de revisión Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
CONTROL DE SALIDA				El peatón procede a ingresar al territorio costarricense

Gráfico 30. Flujograma Buses Ingreso Costa Rica

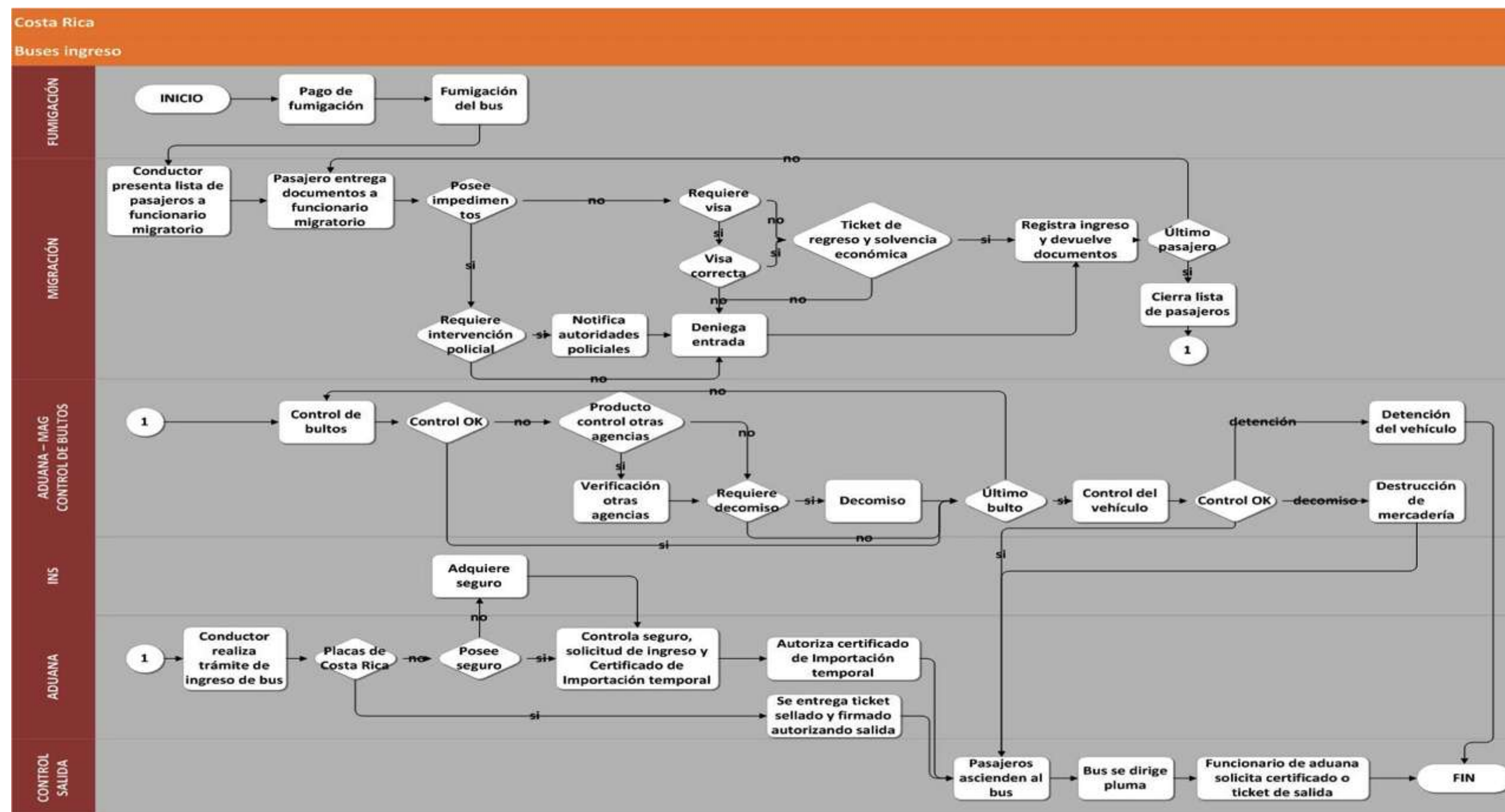


Tabla 45. Costa Rica. Ingreso de Buses.

2) COSTA RICA – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del bus	El Bus ingresa a territorio de Costa Rica y se dirige al arco de fumigación El conductor realiza el pago correspondiente a la fumigación El conductor desplaza el bus por el arco de fumigación Una vez finalizado, estaciona el bus en el área de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros Para los extranjeros controla: <ul style="list-style-type: none">○ Tarjeta migratoria debidamente completada○ Pasaporte vigente○ VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: <ul style="list-style-type: none">○ Tarjeta migratoria debidamente completada○ Pasaporte vigente			El conductor presenta la lista de pasajeros al funcionario de Migración El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: <ul style="list-style-type: none">○ Tarjeta migratoria debidamente completada○ Pasaporte vigente○ VISA cuando corresponda
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración controlará la lista de pasajeros con cada uno de las personas que se presentan a realizar el trámite, para verificar que todos los pasajeros realicen el mismo El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, analiza la situación particular para determinar si corresponde solicitar ticket de regreso y/o solvencia económica: si entiende que no son necesarios continúa el trámite, caso contrario lo solicita al interesado. Si no los tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte <ul style="list-style-type: none">• Con el último pasajero controla que la totalidad de los declarados en la lista de pasajeros hayan			Si el funcionario de Migración lo requiere, el ciudadano extranjero presenta ticket de regreso y demuestra solvencia económica mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito

2) COSTA RICA – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
	realizado el trámite migratorio, caso contrario notifica a las autoridades para realizar el control al momento que los pasajeros suban al bus a continuar el viaje			
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> • Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales • Si el interesado tiene algún impedimento • Si no tiene la VISA, cuando corresponda • Si la documentación está vencida • Si se solicita al interesado ticket de regreso y no lo tiene y/o que demuestre su solvencia económica y éste no puede realizarlo 			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS PASAJEROS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MAG-SENASA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana, en el área destinada para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DEL BUS		El funcionario de Aduanas realiza el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control aduanero De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MAG-SENASA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección del vehículo dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: <ol style="list-style-type: none"> se controla la documentación del mismo se registra el ingreso en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio costarricense 		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de ingreso del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si el seguro del INS estuviera vencido, deberá tramitar

2) COSTA RICA – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		Si el vehículo tiene placas extranjeras: d. se controla la documentación del mismo e. Se genera la Importación temporal en el Sistema TICA f. Se controla que tenga seguro vigente del INS, caso contrario se solicita el mismo y se lo registra en el Sistema TICA g. Se autoriza la Importación Temporal		uno nuevo
TRÁMITE DEL SEGURO				Si el bus no tiene seguro vigente, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas del INS
CONTROL DE SALIDA	Si hay pasajeros de la lista presentada por el chofer que no realizaron el trámite migratorio, el funcionario de migración notifica a las autoridades	El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: h. que el vehículo con placas extranjero tenga la Importación Temporal autorizada i. Que el vehículo con placas de Costa Rica tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero		El conductor y pasajeros ascienden al bus Si hubieran pasajeros de la lista que no realizaron el trámite migratorio, las autoridades realizarán en control correspondiente al momento que los pasajeros asciendan al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje por territorio costarricense

Gráfico 31. Flujograma Vehículos ingreso Costa Rica

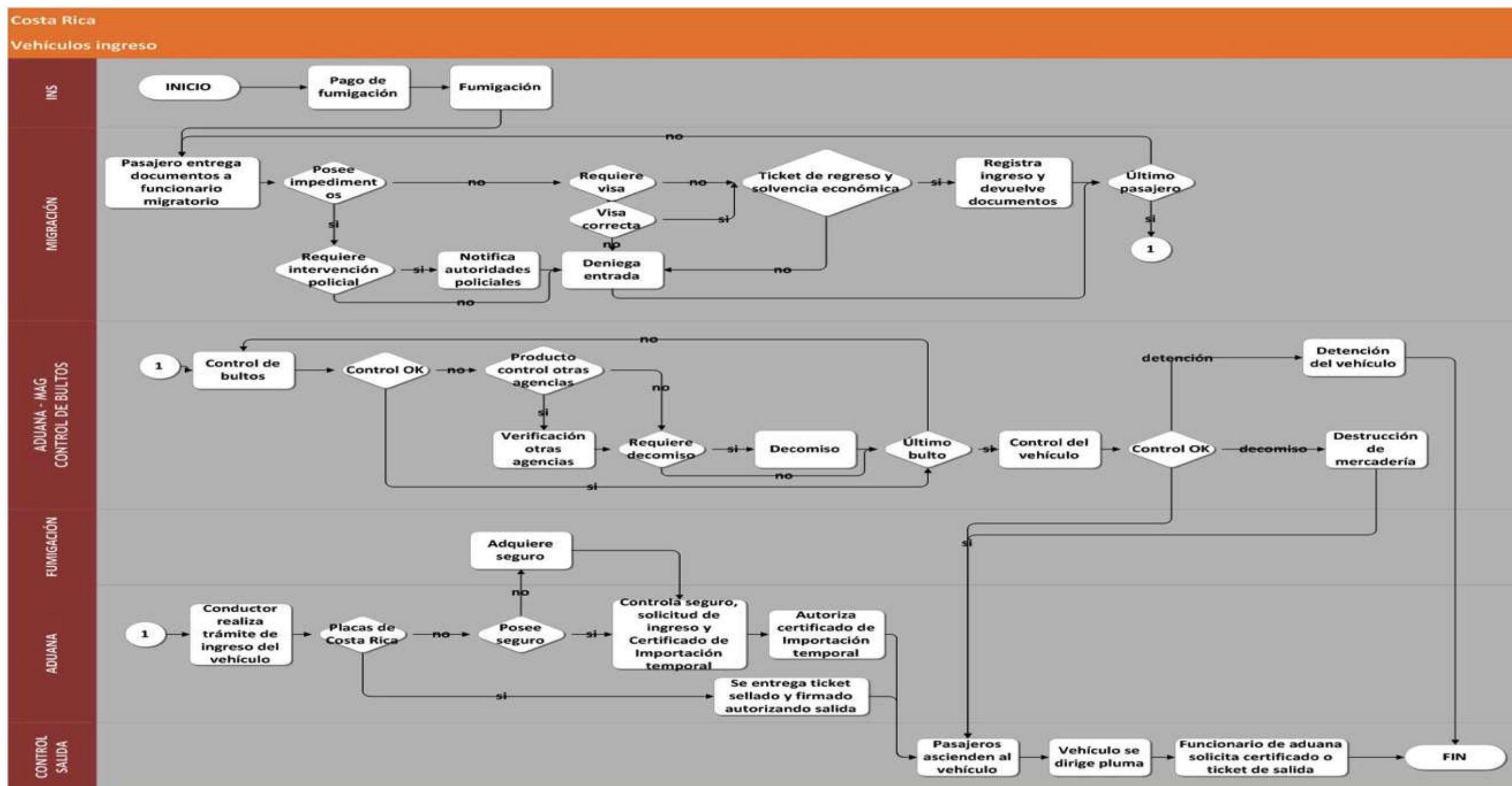


Tabla 46. Costa Rica. Ingreso de Vehículos particulares.

3) COSTA RICA – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A TERRITORIO DE COSTA RICA y FUMIGACIÓN			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del vehículo	El vehículo ingresa a territorio de Costa Rica y se dirige al arco de fumigación El conductor realiza el pago correspondiente a la fumigación El conductor desplaza el bus por el arco de fumigación Una vez finalizado, estaciona el vehículo en el área de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por los pasajeros Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, analiza la situación particular para determinar si corresponde solicitar solvencia económica: si entiende que no son necesarios continúa el trámite, caso contrario lo solicita al interesado. Si no los tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte			Si el funcionario de Migración lo requiere, el ciudadano extranjero deberá comprobar su solvencia económica, mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si no tiene la VISA, cuando corresponda			

3) COSTA RICA – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES

ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
	Si la documentación está vencida Si se solicita al interesado que demuestre su solvencia económica y éste no puede realizarlo			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para todos los pasajeros del vehículo			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS PASAJEROS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MAG-SENASA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana, en el área destinada para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DEL VEHÍCULO		El funcionario de Aduanas realiza el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por los pasajeros en el proceso de control aduanero De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MAG-SENASA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección del vehículo dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra el ingreso en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio costarricense Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se genera la Importación temporal en el modulo VEHITUR del Sistema TICA Se controla que tenga seguro vigente del INS, caso contrario se solicita el mismo y se lo registra en el Sistema Se autoriza la Importación Temporal		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de ingreso del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si el seguro del INS estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo
TRÁMITE DEL SEGURO				Si no tiene seguro vigente, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas del INS
CONTROL DE SALIDA		El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará:		Los pasajeros ascienden al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto

3) COSTA RICA – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		que el vehículo con placas extranjero tenga la Importación Temporal autorizada Que el vehículo con placas de Costa Rica tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero		aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje por territorio costarricense

4.5 EGRESOS

Gráfico 32. Flujograma Peatón egreso Costa Rica

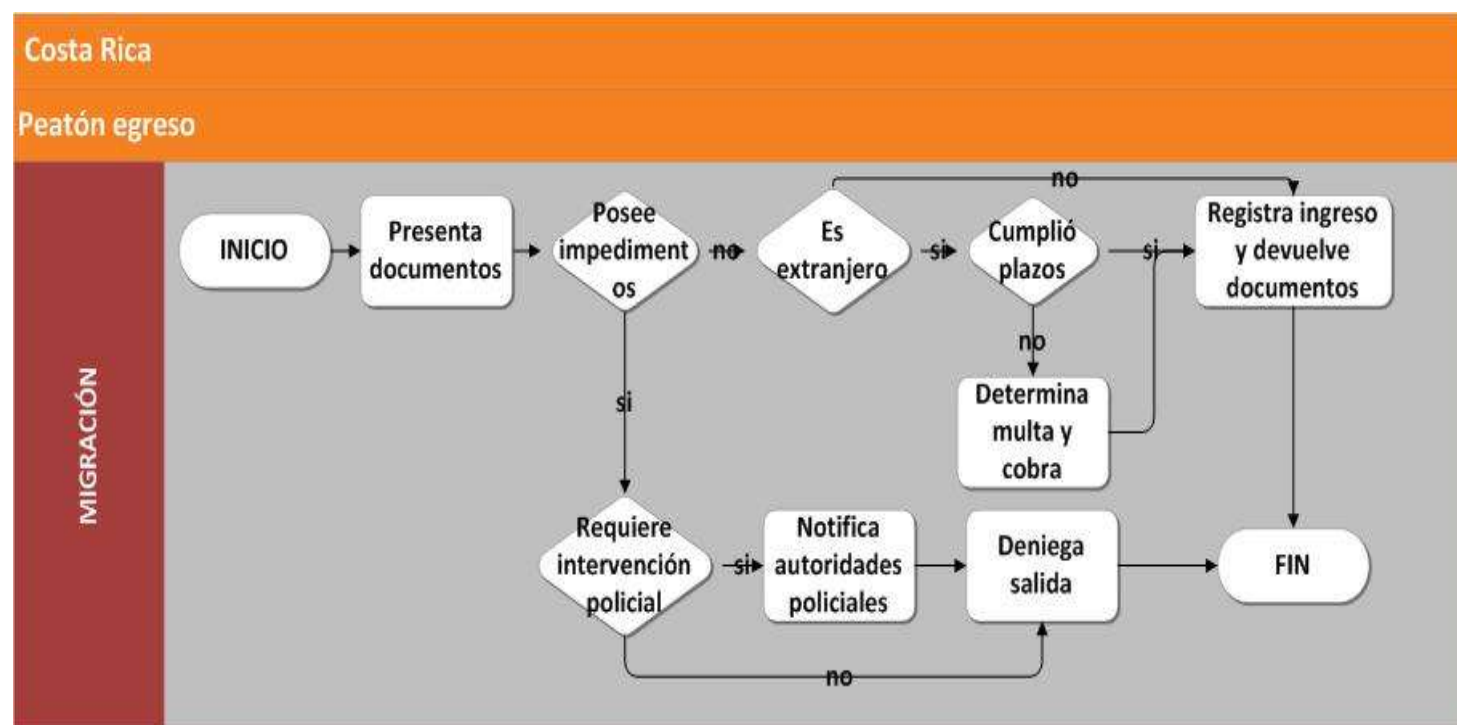


Tabla 47. Costa Rica. Egreso de Peatones.

4) COSTA RICA – EGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
EGRESO DEL TERRITORIO DE COSTA RICA				El Peatón llega a la frontera y se dirige a la oficina de Migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA LA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida de la persona, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige al país de ingreso a realizar los trámites de entrada correspondientes

Gráfico 33. Flujograma buses egreso Costa Rica

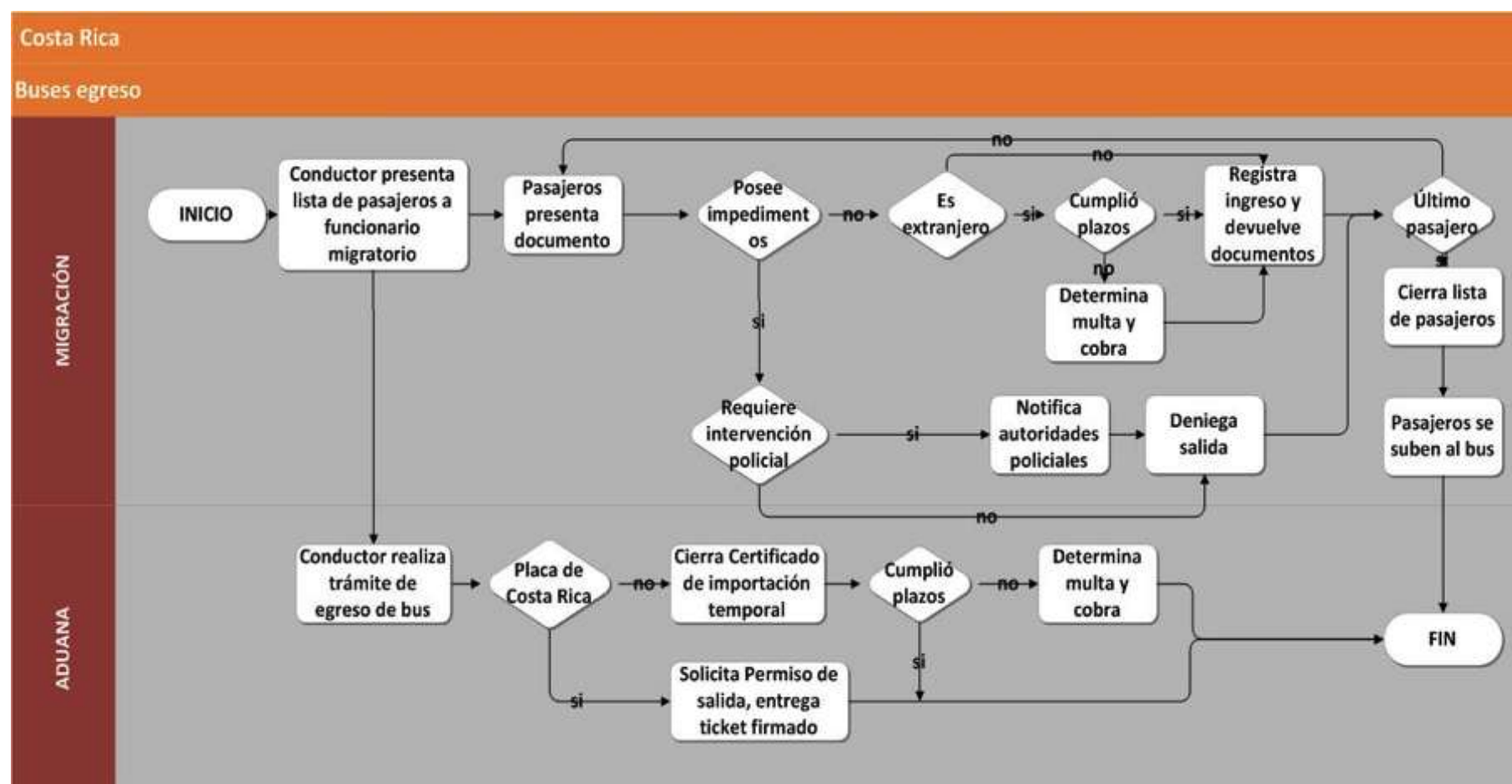


Tabla 48. Costa Rica. Egreso de Buses.

5) COSTA RICA – EGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EGRESO DE TERRITORIO DE COSTA RICA				El conductor llega a la frontera y estaciona el bus en el área correspondiente de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El conductor presenta la lista de pasajeros al funcionario de Migración El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración controlará la lista de pasajeros con cada uno de las personas que se presentan a realizar el trámite, para verificar que todos los pasajeros realicen el mismo El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa Con el último pasajero controla que la totalidad de los declarados en la lista de pasajeros hayan realizado el trámite migratorio, caso contrario notifica a las autoridades para realizar el control al momento que los pasajeros suban al bus a continuar el viaje			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve a l			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el

5) COSTA RICA – EGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
DOCUMENTOS	interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros			trámite Se dirige a la Aduana para realizar el trámite de salida del vehículo
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente
CONTROL DE SALIDA	Si hay pasajeros de la lista presentada por el chofer que no realizaron el trámite migratorio, el funcionario de migración notifica a las autoridades	El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga cancelada la Importación Temporal y autorizada la salida hacia territorio extranjero Que el vehículo con placas de Costa Rica tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero		El conductor y pasajeros ascienden al bus Si hubieran pasajeros de la lista que no realizaron el trámite migratorio, las autoridades realizarán en control correspondiente al momento que los pasajeros asciendan al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje hacia el territorio extranjero

Gráfico 34. Flujograma Vehículos egreso Costa Rica

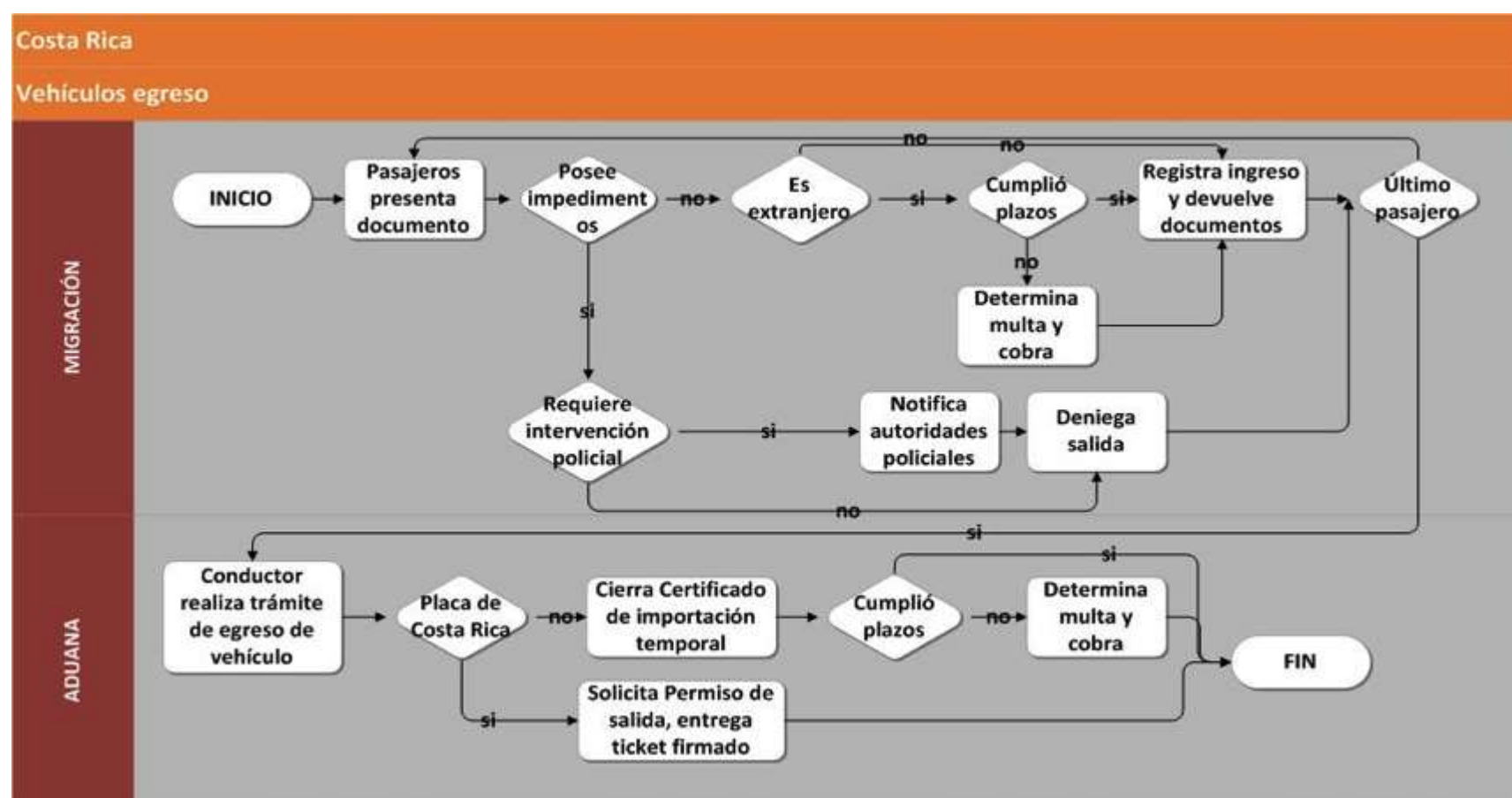


Tabla 49. Costa Rica. Egreso de vehículos particulares.

6) COSTA RICA – EGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EGRESO DE TERRITORIO DE COSTA RICA				El conductor llega a la frontera y estaciona el vehículo en el área correspondiente de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por los pasajeros: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			Los pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para todos los pasajeros del vehículo			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el trámite de salida del vehículo
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el vehículo tiene placas de Costa Rica: se controla la documentación del mismo se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero Si el vehículo tiene placas extranjeras:		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional,

6) COSTA RICA – EGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MAG / SENASA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		debe pagar la multa correspondiente
CONTROL DE SALIDA		El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga cancelada la Importación Temporal y autorizada la salida hacia territorio extranjero Que el vehículo con placas de Costa Rica tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero		Los pasajeros ascienden al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje hacia el territorio extranjero

4.6 PERSONAS DE PANAMÁ

Gráfico 35. Flujograma Ingreso peatones Panamá

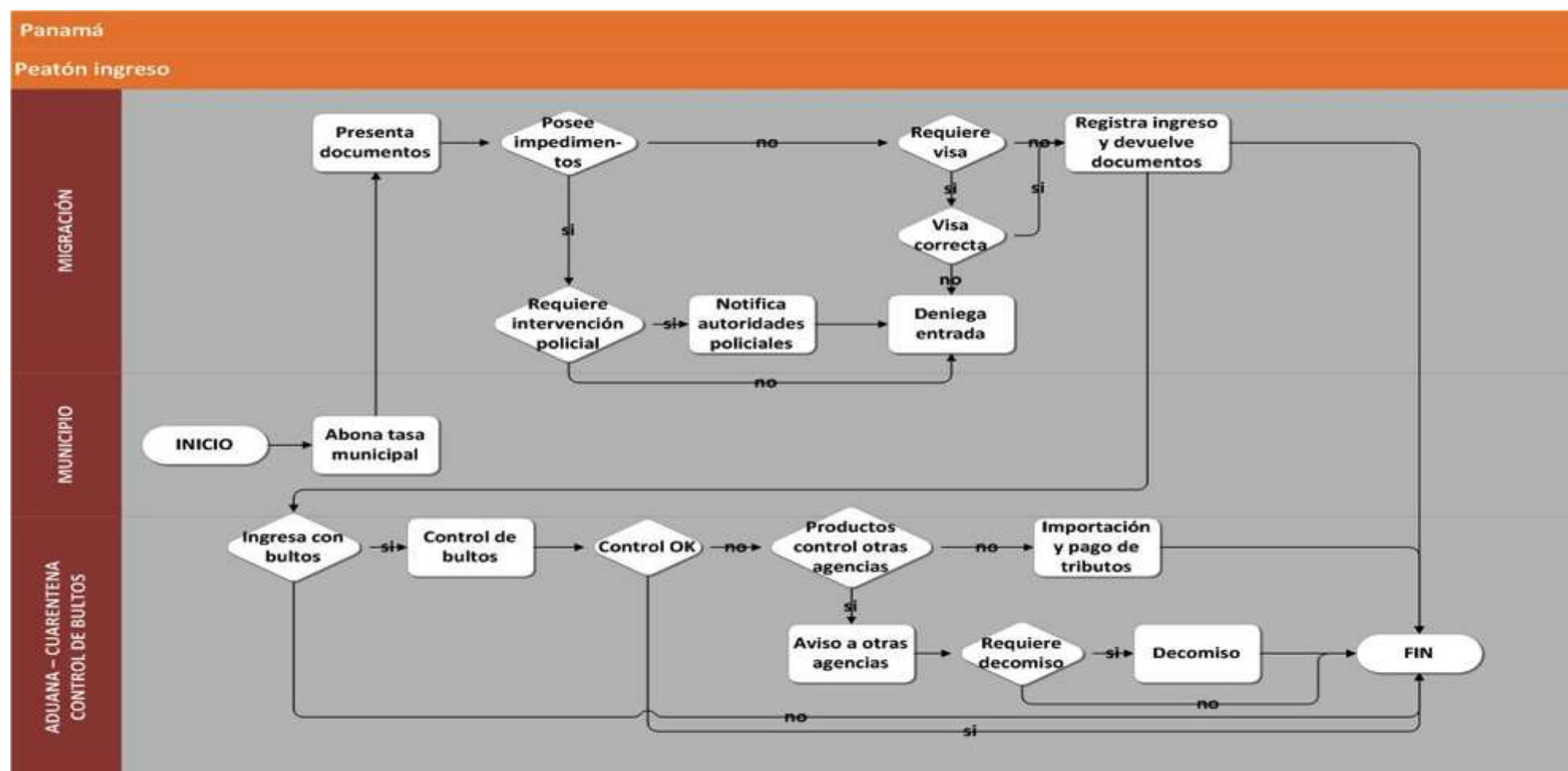


Tabla 50.. Ingreso de Peatones. Panamá

PANAMÁ – INGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
INGRESO A TERRITORIO DE PANAMÁ				El Peatón ingresa a territorio de Panamá y se dirige a la oficina de Migración
PAGO DE LA TASA MUNICIPAL				Paga la tasa municipal al funcionario municipal que lo solicita al momento de dirigirse a la ventanilla de migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón extranjero: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica Ticket de regreso El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón panameño: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica y ticket de regreso cuando corresponda
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, solicita que demuestre solvencia económica (el monto varía según la nacionalidad) mediante efectivo o tarjeta de crédito y que presente un ticket de regreso. Si no los tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte			El ciudadano extranjero presenta ticket de regreso y demuestra solvencia económica mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si no tiene la VISA, cuando corresponda			

🇵🇦 PANAMÁ – INGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
	Si la documentación está vencida Si el interesado no tiene ticket de regreso Si el interesado no demuestra solvencia económica			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso de la persona, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos. De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MIDA-AUPSA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana para realizar el control de equipaje y bultos
CONTROL DE SALIDA				El peatón procede a ingresar al territorio panameño

Gráfico 36. Flujograma Ingreso buses Panamá

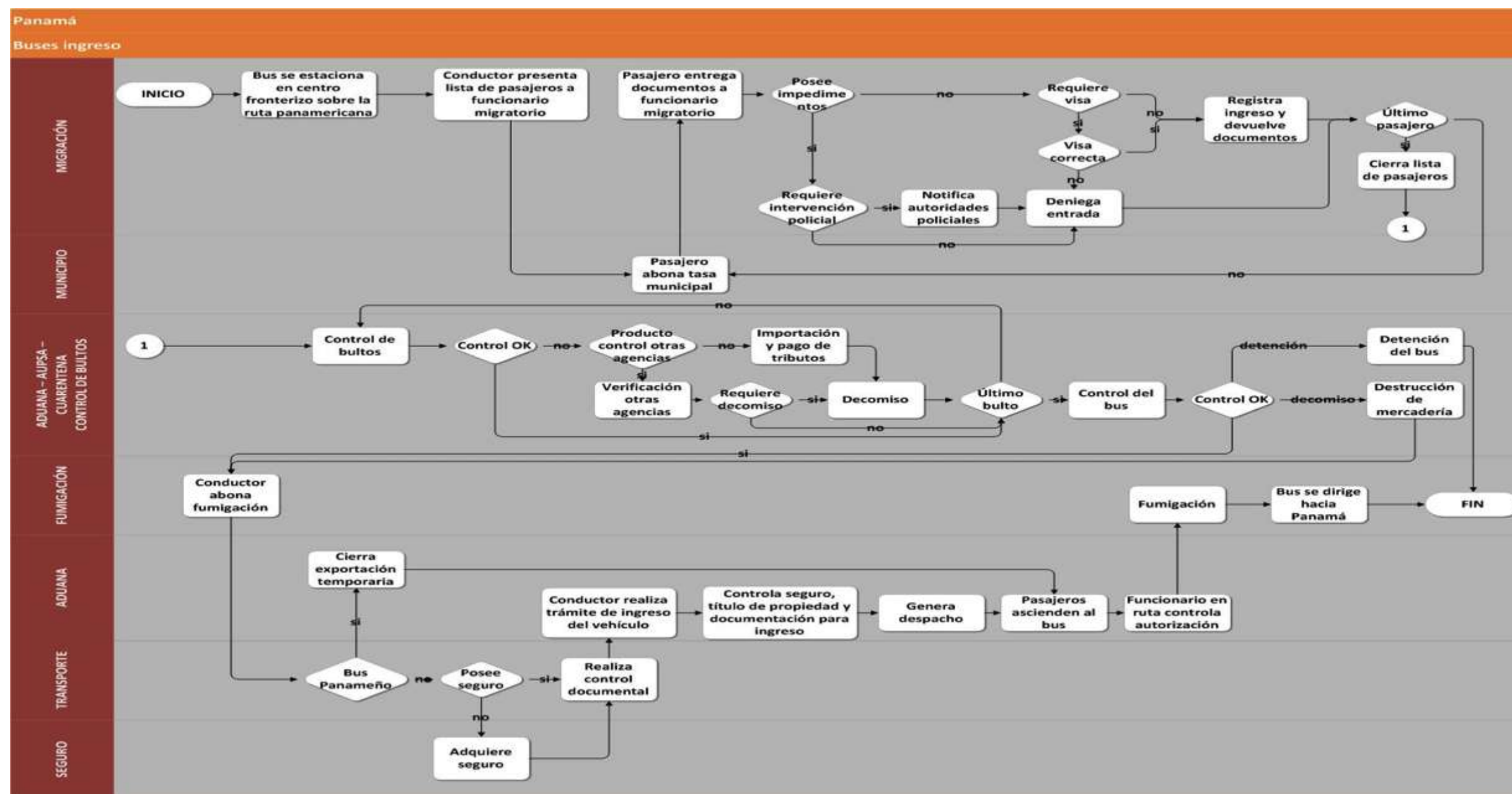


Tabla 51. Ingreso de Buses. Panamá.

PANAMÁ – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A TERRITORIO DE PANAMÁ				El Bus ingresa a territorio de Panamá y se estaciona en el andén de control aduanero
PAGO DE LA TASA MUNICIPAL				Paga la tasa municipal al funcionario municipal que lo solicita al momento de dirigirse a la ventanilla de migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica Ticket de regreso Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El conductor presenta la lista de pasajeros al funcionario de Migración El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica y ticket de regreso cuando corresponda
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración controlará la lista de pasajeros con cada uno de las personas que se presentan a realizar el trámite, para verificar que todos los pasajeros realicen el mismo El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, solicita que demuestre solvencia económica (el monto varía según la nacionalidad) mediante efectivo o tarjeta de crédito y que presente un ticket de regreso. Si no los tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte Con el último pasajero controla que la totalidad de los declarados en la lista de pasajeros hayan realizado el trámite migratorio, caso contrario notifica a las			El ciudadano extranjero presenta ticket de regreso y demuestra solvencia económica mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito

PANAMÁ – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
	autoridades para realizar el control al momento que los pasajeros suban al bus a continuar el viaje			
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si no tiene la VISA, cuando corresponda Si la documentación está vencida Si el interesado no tiene ticket de regreso Si el interesado no demuestra solvencia económica			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige al área correspondiente de la aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS PASAJEROS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MIDA-AUPSA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana, en el área destinada para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DEL BUS		El funcionario de Aduanas realiza el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control aduanero De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MIDA-AUPSA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección del vehículo dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS		Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo se registra el ingreso en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio panameño Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se genera la Importación temporal en el Sistema de la Aduana		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de ingreso del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en algunas de las empresas de seguros establecidas en el paso de frontera

🇵🇦 PANAMÁ – INGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		Se controla que tenga seguro vigente, caso contrario se solicita el mismo Se autoriza la Importación Temporal		
TRÁMITE DEL SEGURO				Si el bus no tiene seguro vigente, deberá tramitar uno nuevo en algunas de las empresas de seguros establecidas en el paso de frontera
CONTROL DE SALIDA	Si hay pasajeros de la lista presentada por el chofer que no realizaron el trámite migratorio, el funcionario de migración notifica a las autoridades	El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga la Importación Temporal autorizada Que el vehículo con placas de Panamá tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero		El conductor y pasajeros ascienden al bus Si hubieran pasajeros de la lista que no realizaron el trámite migratorio, las autoridades realizarán en control correspondiente al momento que los pasajeros asciendan al vehículo El vehículo se dirige al arco de fumigación, luego de efectuado el pago de la misma
FUMIGACIÓN DEL BUS			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del bus	El conductor realiza el pago correspondiente a la fumigación El Bus se retira del andén de aduana y se dirige al arco de fumigación El conductor desplaza el bus por el arco de fumigación Una vez finalizado, continúa el viaje por territorio panameño

Gráfico 37. Flujograma Ingreso Vehículos Panamá

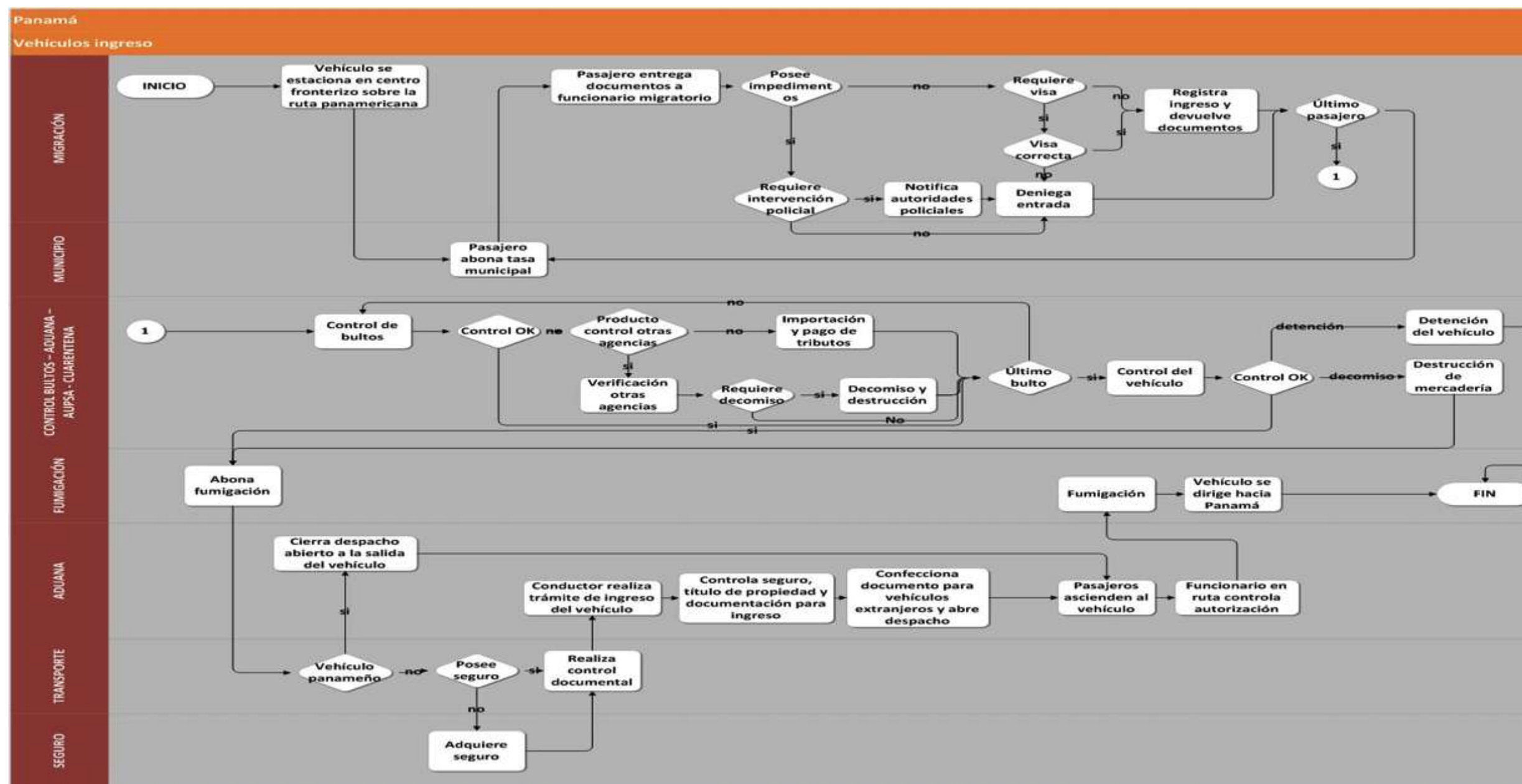


Tabla 52. Ingreso de Vehículos particulares. Panamá.

PANAMÁ – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A TERRITORIO DE PANAMÁ				El vehículo ingresa a territorio de Panamá y se estaciona en el andén de control aduanero
PAGO DE LA TASA MUNICIPAL				Paga la tasa municipal al funcionario municipal que lo solicita al momento de dirigirse a la ventanilla de migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por los pasajeros Para los extranjeros controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica Para los nacionales controla: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Solvencia económica cuando corresponda
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración verifica que tenga en el pasaporte el sello de salida del país de donde proviene El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada En el caso de extranjeros, solicita que demuestre solvencia económica (el monto varía según la nacionalidad) mediante efectivo o tarjeta de crédito. Si no la tiene, deniega entrada En el caso de nacionales, verifica en el sistema que tenga ingresada la salida del país y el correspondiente sello en el pasaporte			Si el funcionario de Migración lo requiere, el ciudadano extranjero deberá comprobar su solvencia económica, mediante dinero en efectivo o tarjeta de crédito
MIGRACIÓN: DENIEGA ENTRADA	El funcionario de Migración deniega la entrada en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si no tiene la VISA, cuando corresponda Si la documentación está vencida			

PANAMÁ – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
	Si el interesado no demuestra solvencia económica			
MIGRACIÓN: REGISTRA INGRESO Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra el ingreso, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para todos los pasajeros del vehículo			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige al área correspondiente de la aduana para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DE BULTOS PASAJEROS		El funcionario de Aduana realiza el control de equipaje y bultos De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MIDA-AUPSA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	Se presenta en el control de la Aduana, en el área destinada para realizar el control de equipaje y bultos
ADUANA: CONTROL DEL VEHÍCULO		El funcionario de Aduanas realiza el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por los pasajeros en el proceso de control aduanero De existir anomalías decomisa la mercadería De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo MIDA-AUPSA, da aviso a los funcionarios de las mismas	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección del vehículo dará aviso a los mismos Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	
ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo se registra el ingreso en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio panameño Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo se genera la Importación temporal en el Sistema de la Aduana se controla que tenga seguro vigente, caso contrario se solicita el mismo se autoriza la Importación Temporal		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de ingreso del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en algunas de las empresas de seguros establecidas en el paso de frontera
TRÁMITE DEL SEGURO				Si el vehículo no tiene seguro vigente, deberá tramitar uno nuevo en algunas de las empresas de seguros establecidas en el paso de frontera
CONTROL DE SALIDA		El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga la Importación Temporal autorizada		Los pasajeros ascienden al vehículo El vehículo se dirige al arco de fumigación, luego de efectuado el pago de la misma

🇵🇦 PANAMÁ – INGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		que el vehículo con placas de Panamá tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero		
FUMIGACIÓN DEL VEHÍCULO			El funcionario realiza el cobro correspondiente a la fumigación Procede a iniciar el proceso de fumigación del vehículo	El conductor realiza el pago correspondiente a la fumigación El vehículo se retira del andén de aduana y se dirige al arco de fumigación El conductor desplaza el vehículo por el arco de fumigación Una vez finalizado, continúa el viaje por territorio panameño

Gráfico 38. Flujograma Egreso Peatones Panamá

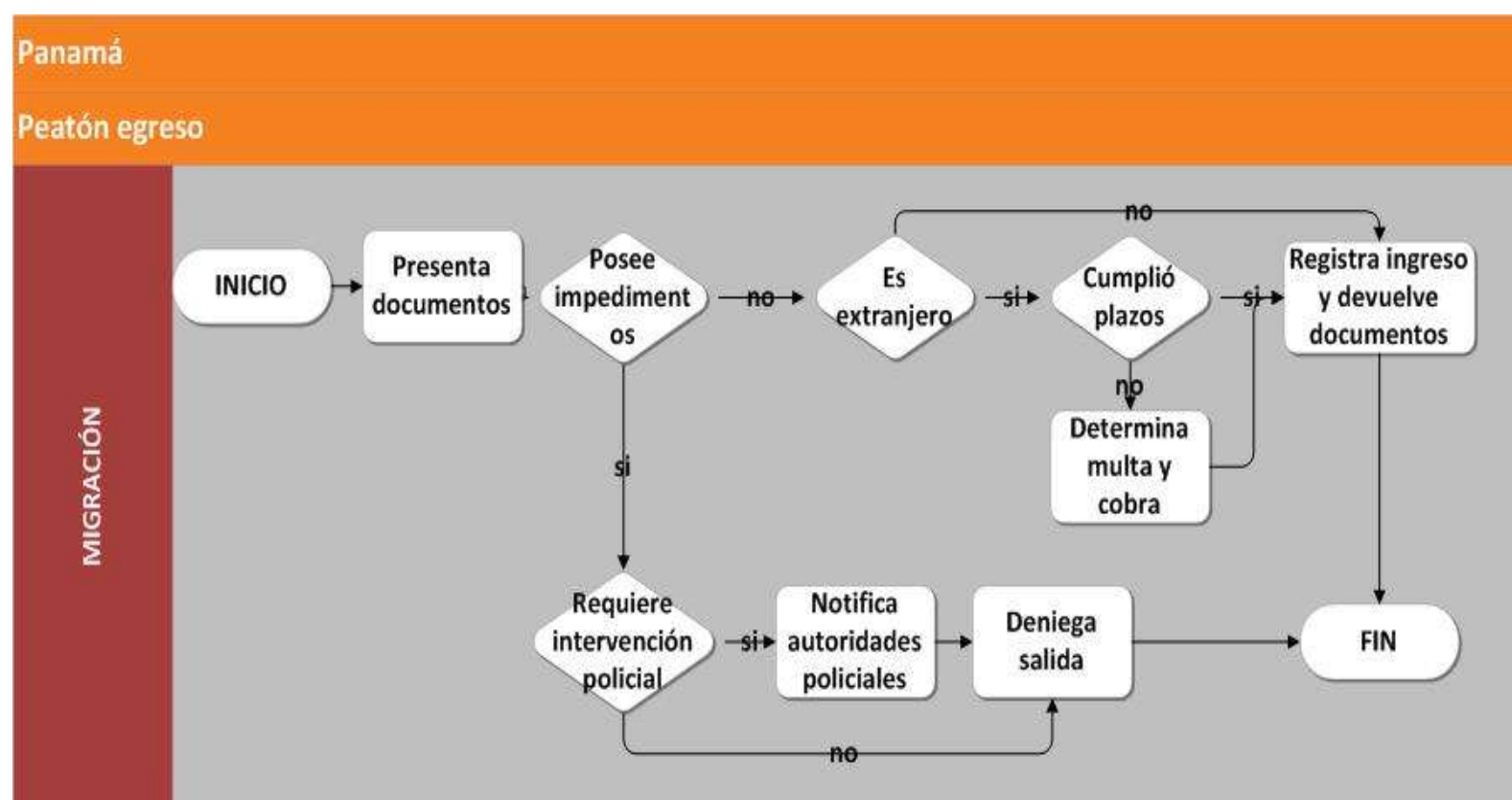


Tabla 53. Egreso de Peatones. Panamá.

PANAMÁ – EGRESO DE PEATONES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL PEATÓN
EGRESO DEL TERRITORIO DE PANAMÁ				El Peatón llega a la frontera y se dirige a la oficina de Migración
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el peatón: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El Peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA LA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida de la persona, sella el pasaporte y devuelve al interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige al país de ingreso a realizar los trámites de entrada correspondientes

Gráfico 39. Flujograma Egreso Buses. Panamá

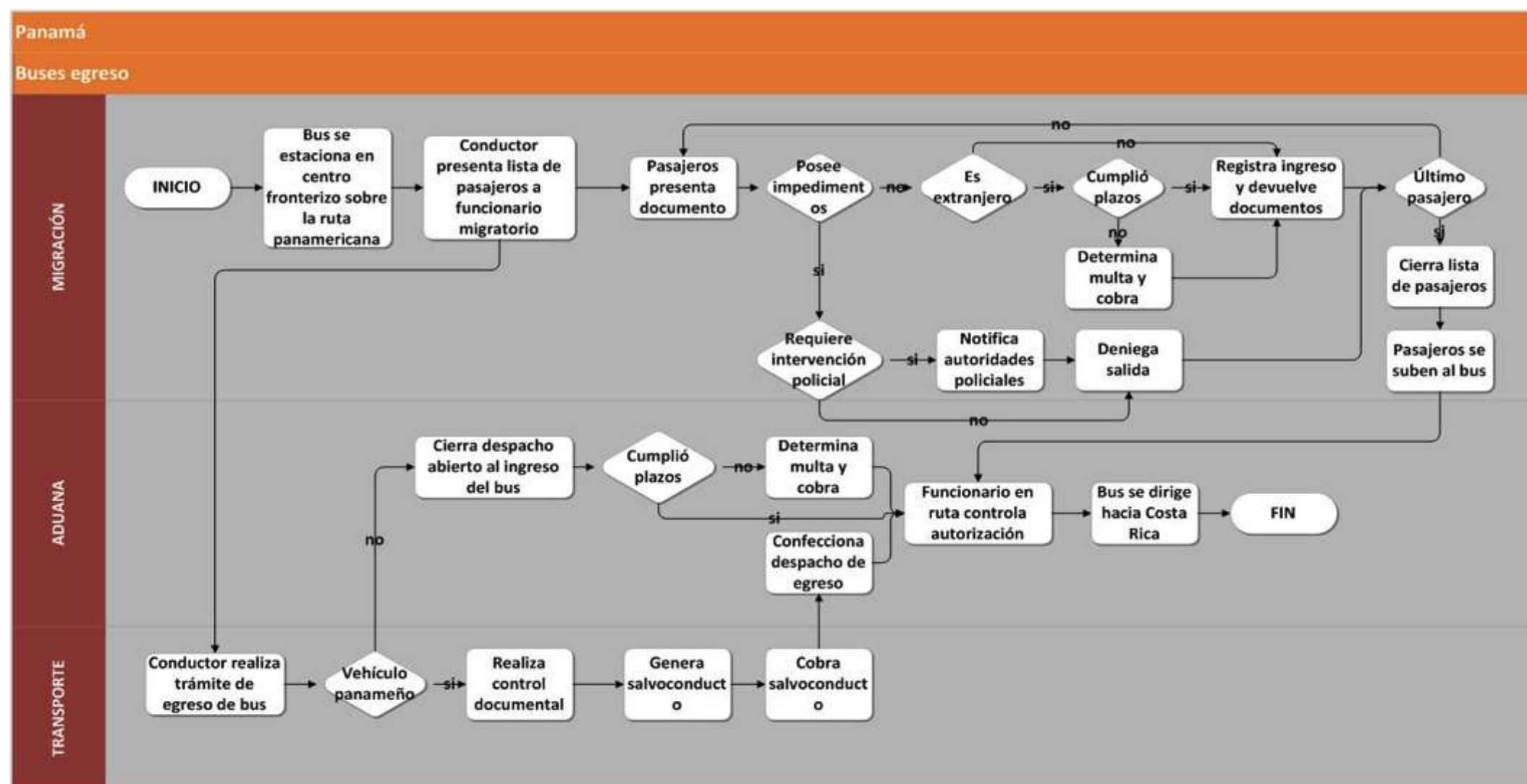


Tabla 54. Egreso de Buses. Panamá.

PANAMÁ – EGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EGRESO DE TERRITORIO DE PANAMÁ				El conductor llega a la frontera y estaciona el bus en el área correspondiente de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			El conductor presenta la lista de pasajeros al funcionario de Migración El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración controlará la lista de pasajeros con cada uno de las personas que se presentan a realizar el trámite, para verificar que todos los pasajeros realicen el mismo El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa Con el último pasajero controla que la totalidad de los declarados en la lista de pasajeros hayan realizado el trámite migratorio, caso contrario notifica a las autoridades para realizar el control al momento que los pasajeros suban al bus a continuar el viaje			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el trámite de salida del

🇵🇦 PANAMÁ – EGRESO DE BUSES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
	Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros			vehículo
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS		<p>Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo, incluido el pago ante la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) cuando la matrícula del bus sea panameña se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero</p> <p>Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa</p>		<p>El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si la matrícula del bus es panameña paga la tasa correspondiente en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) El conductor de un vehículo de placas extranjeras que excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente</p>
CONTROL DE SALIDA	Si hay pasajeros de la lista presentada por el chofer que no realizaron el trámite migratorio, el funcionario de migración notifica a las autoridades	<p>El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga cancelada la Importación Temporal y autorizada la salida hacia territorio extranjero Que el vehículo con placas de Panamá tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero</p>		<p>El conductor y pasajeros ascienden al bus Si hubieran pasajeros de la lista que no realizaron el trámite migratorio, las autoridades realizarán en control correspondiente al momento que los pasajeros asciendan al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje hacia el territorio extranjero</p>

Gráfico 40. Flujograma Egreso Vehículos. Panamá

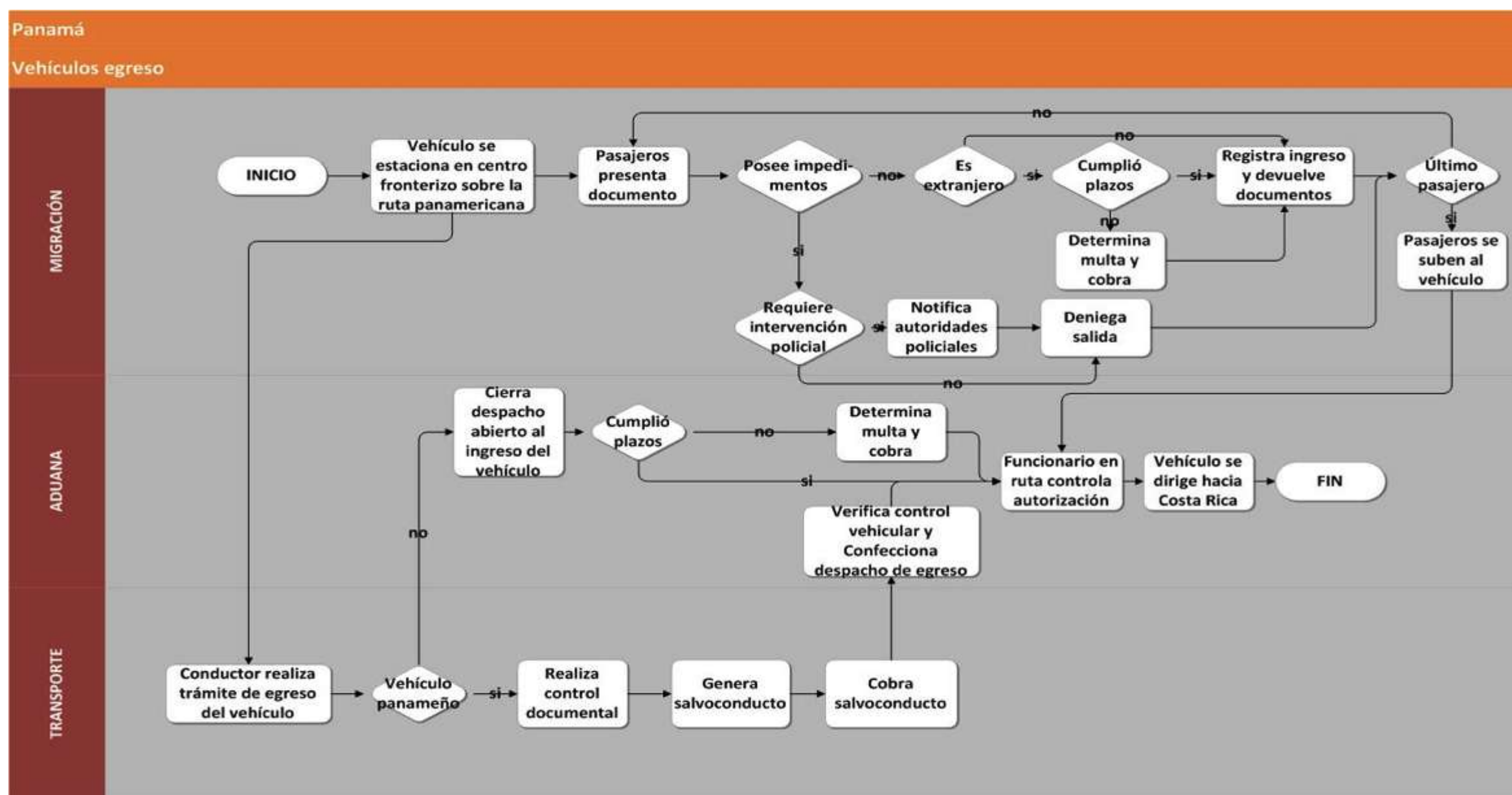


Tabla 55. Egreso de Vehiculos Panamá.

PANAMÁ – EGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EGRESO DE TERRITORIO DE PANAMÁ				El conductor llega a la frontera y estaciona el vehículo en el área correspondiente de control aduanero
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	El funcionario de Migración recibe la documentación entregada por los pasajeros: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente			Los pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio: Tarjeta migratoria debidamente completada Pasaporte vigente
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	El funcionario de Migración escanea el pasaporte y verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica en el sistema que tenga ingresada la entrada al país y el correspondiente sello de ingreso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa			Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	El funcionario de Migración deniega la salida en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente			
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida, sella el pasaporte y devuelve a l interesado toda la documentación solicitada durante el trámite Este trámite lo realiza para todos los pasajeros del vehículo			Recibe el pasaporte sellado y toda la documentación entregada al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige a la Aduana para realizar el trámite de salida del vehículo
ADUANA: CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO		Si el vehículo tiene placas de Panamá: se controla la documentación del mismo, incluido el pago ante la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) cuando la matrícula del vehículo sea panameña se registra la salida en forma manual se autoriza la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero		El conductor se presenta en la Aduana a realizar el trámite de salida del vehículo Entrega al funcionario aduanero la documentación correspondiente Si la matrícula del vehículo es panameña paga la tasa correspondiente en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) El conductor de un vehículo de placas extranjeras que

🇵🇦 PANAMÁ – EGRESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES				
ACTIVIDAD	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL MIDA / AUPSA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		Si el vehículo tiene placas extranjeras: se controla la documentación del mismo Se controla el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional. Si excedió el mismo se procede al cobro de una multa		excedió el plazo de permanencia en el territorio nacional, debe pagar la multa correspondiente
CONTROL DE SALIDA		El funcionario de aduana de la pluma de salida controlará: que el vehículo con placas extranjero tenga cancelada la Importación Temporal y autorizada la salida hacia territorio extranjero Que el vehículo con placas de Panamá tenga el ticket firmado y autorizada la salida del recinto aduanero hacia territorio extranjero		Los pasajeros ascienden al vehículo El vehículo se dirige a la pluma de salida del recinto aduanero El vehículo sale del recinto aduanero y continúa viaje hacia el territorio extranjero

4.7 DOTACIONES DE PERSONAL Y ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LAS AGENCIAS PRESENTES EN PASO CANOAS

4.7.1 DOTACIÓN DE PERSONAL

La cantidad del personal que presta servicios en Paso Canoas, asignados a las tareas de control fronterizo de cargas y pasajeros, se obtuvo de los relevamientos realizados durante las entrevistas mantenidas con los responsables de los organismos en las tareas de campo desarrolladas en el Paso.

De acuerdo a los mismos¹⁹ la dotación actual de los servicios de aduana, migraciones, controles sanitarios y transporte²⁰ totaliza 183 personas con la siguiente desagregación por organismo y cabecera.

Tabla 56. Dotaciones de personal actual

DOTACIONES DE PERSONAL EN LA SITUACIÓN ACTUAL POR CABECERA Y ORGANISMO			
Cabecera Panamá		Cabecera Costa Rica	
Entidad	Personal	Entidad	Personal
AUPSA	16	SENASA	12
MIDA	12	SFE	9
Aduana ²¹	51	Aduana ²²	42
Migración	12	Migración	16
Transporte	3	Salud	3
OIRSA	7		
TOTAL	101		82

Fuente: Elaboración propia con base en datos de relevamiento en frontera

El personal informado en el relevamiento es el directamente afectado a las labores de control. No se cuenta con información respecto al personal que

¹⁹ S.e.u.o.

²⁰ Sólo en cabecera Panamá

²¹ NO Incluye 17 de Servicio Especial de control y Vigilancia Aduanera afectado a Tiendas Libres de impuestos

²² No incluye personal destacado en Golfito

realiza servicios de limpieza y mantenimiento rutinario de las instalaciones y equipamiento. Tampoco pudo obtenerse el número de personal afectado a las tareas de seguridad.

4.7.2 COSTOS DE OPERACIÓN

En este aspecto hubo dificultades para acceder a información de los actuales costos de operación y mantenimiento de los diferentes organismos de control con intervención directa en los controles fronterizos. A efectos de subsanarlo se decidió utilizar la información disponible de algunos de los entes de control y servicios del sistema y adaptarlos a aquellos donde no se disponía de información fidedigna.

En tal sentido se contó con información total o parcial, originada en organismos de Costa Rica. (SENASA, SFE y Migración) y de Panamá (Migración).

Si bien la misma muestra una singular dispersión en materia de remuneraciones del personal y contabiliza los gastos operativos y de mantenimiento incurridos y no quizás los necesarios, se adopta un valor promedio de referencia. En caso de contarse con una información más comprensiva se incorporará esta en el Informe Final de este trabajo

Con base en la información aludida se adopta un salario bruto mensual promedio por funcionario de 1000 dólares estadounidenses que, con cargas patronales, extras, vacaciones y seguros de trabajo se incrementa en un 28.6% totalizando por ende una erogación anual de us\$ 15.432.

Se supone asimismo que el gasto en personal representa el 75% de las erogaciones y que el 25% restante se distribuye en gastos de operación (20%) y mantenimiento (5%).

De esta forma el costo anual en la situación actual que englobe los gastos de mano de obra + operación + mantenimiento prorrateado por persona ocupada alcanza a us\$ 20.576 anuales.

5 SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS DESTACABLES DEL DIAGNÓSTICO

Este capítulo resume e integra los aspectos más significativos del Diagnóstico, tanto aquellos aspectos y problemas comunes a ambas cabeceras, como aquellos específicos o particulares de cada una de ellas.

5.1 ASPECTOS COMUNES A AMBAS CABECERAS

5.1.1 INSTITUCIONALES

- No existe una instancia de coordinación general que con una mirada comprensiva y que junto a las agencias de control desarrolle procesos de mejoras continuas.
- Las instancias de coordinación en cada cabecera son valorables, pero aun incipientes y sin un claro liderazgo.
- Escasa coordinación entre agencias en un mismo proceso de control.
- Disparidad en las dotaciones, equipamientos y facilidades tecnológicas entre las agencias de control.
- Todas las agencias informan adolecer de falta de personal y selectivamente de infraestructura y equipamientos adecuados para su labor.
- Faltan programas de capacitación para funcionarios y usuarios.

5.1.2 DEMANDA DIRIGIDA AL PASO

CARGAS

- Principal paso de frontera utilizado en el comercio bilateral entre Panamá y Costa Rica.
- Paso del comercio bilateral carretero de Panamá con los países del Corredor Pacífico (CP).
- Vinculación utilizada para una parte del comercio de Costa Rica con terceros países.

Volúmenes transportados y direccionalidad

- En 2011 flujos comerciales por aproximadamente 769.000 toneladas.
- Marcada asimetría por sentido de marcha.
 - Sentido CR – PA: 546.000 Ton. (71%)
 - Sentido PA – CR: 223.000 Ton. (29%)

Principales productos

- 10 capítulos del nomenclador, en cada dirección, engloban el 82.5% y 70.9% de los productos del comercio bilateral en el sentido CR –PA y PA – CR, respectivamente

Estacionalidad de los despachos

- Los meses de mayor demanda, en ambos sentido, son los de marzo, mayo y octubre que concentran el 33% de los flujos anuales hacia Panamá y el 30% de los ingresados a Costa Rica.

Medios de transporte

- El promedio mensual de los medios de transporte por sentido alcanza a aproximadamente 2950 unidades por sentido, equivalentes a aproximadamente 35.500 unidades anuales.
- Promedio diario de 194 medios de transporte (cargados + vacíos) en ambos sentidos
- La asimetría en los flujos de carga por sentido y las restricciones imperantes en la Zona libre de Colón, se manifiestan en los porcentajes de camiones cargados respecto del total. Mientras que en sentido CR – PA el porcentaje de medios de transporte cargados asciende al 84.3% del total, en sentido contrario sólo representa el 40.8%.

Estacionalidad semanal y diaria de los medios de transporte

- El miércoles es el día de mayor cantidad de vehículos cargados, que decrece en forma significativa los sábados y domingos.
- En el día de mayor demanda se verifican algo más de 140 unidades, de las cuales aproximadamente 120 son cargados.
- En sentido PA – CR los viernes y sábados constituyen los días de mayor afluencia de vehículos cargados y los domingos muestran más cantidad de vehículos (cargados y vacíos) que los lunes (día de menor afluencia).
- En el día del mes de mayor demanda la cantidad de medios de transporte alcanzó a aproximadamente 160 unidades, con cifras similares para cargados y vacíos.

Estacionalidad horaria

- En sentido CR PA, en las cinco primeras horas de atención de la aduana se concentra el ingreso de poco más del 50% de los medios de transporte, mientras que en los egresos muestran los mayores valores a las 11 horas y entre las 14 y 16 horas, concentrado en esos segmentos el 37.1% de los MT
- En sentido PA – CR los flujos de entrada son más parejos entre las 6 y las 13 horas (64.3% del total) y a partir de allí decrecen en forma constante. Los egresos entre las 9 y las 16 horas concentran por su parte el 66.8% de los vehículos cargados.

Tabla 57. Síntesis de estacionalidad de medios de transportes

TRANSPORTE DE CARGAS – NÚMERO DE MT POR SENTIDO - 2011		
Unidad de medida	Sentido de marcha	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	97	97
Día promedio _mes pico	139	117
Día pico _mes pico	223	210
Hora promedio _año	6	6
Hora promedio _mes pico	8	7
Hora pico _mes pico	16	11
Hora pico _mes pico _día pico	26	20

Composición de los despachos

- En la cabecera panameña del paso, los flujos que ingresan al país son mayoritariamente tránsitos. Sólo el 14% de vehículos nacionalizan la carga en frontera.
- En sentido contrario, también resultan mayoritarios los tránsitos. El 68% de los vehículos cargados en promedio arriba al paso bajo esta modalidad, mientras que el 32% restante formaliza exportaciones en frontera.
- En la cabecera de Costa Rica del paso aproximadamente el 35% de los vehículos cargados corresponden a importaciones y el resto a tránsitos con destino a Costa Rica o terceros países.
- En sentido contrario las exportaciones explican aproximadamente el 85% de los despachos, siendo el resto tránsitos.
- La cantidad de vehículos vacíos alcanza al 37.9% del total mensual de MT

Tabla 58. Composición de los despachos por cabecera (2012)

COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS POR CABECERA- EN CANTIDAD DE MT PROMEDIO MENSUAL 2012				
Tipo de despacho	Cabecera			
	Panamá		Costa Rica	
	MT	%	MT	%
Importación	190	3,2%	197	3,3%
Importación con intervención sanitaria	87	1,5%	142	2,4%
Importación con canal rojo aduanero	69	1,2%	85	1,4%
Exportación	291	4,9%	1755	29,7%
Exportación con intervención sanitaria	97	1,6%	331	5,6%
Tránsito de salida	824	14,0%	368	6,2%
Tránsito de entrada	2108	35,7%	788	13,4%
Vacíos salida	1729	29,3%	507	8,6%
Vacíos entrada	507	8,6%	1729	29,3%
Total promedio mes	5902	100,0%	5902	100,0%

Proyecciones tendenciales - 2032

- Volúmenes anuales en Tn.
 - Sentido CR – PA: 1.246.000 (3.9% anual acumulado)
 - Sentido PA – CR: 438.000 (3.2% anual acumulado)
 - Tasa anual acumulada de los flujos totales: 3.7%
- Medios de transporte promedio día:
 - Sentido CR – PA: 226 (39 vacíos)
 - Sentido PA – CR: 226 (145 vacíos)

PASAJEROS

- Pasajeros internacionales en vehículos ligeros, buses y peatones²³

Demanda de pasajeros

- 2011 402.000 pasajeros (47% y 52% para los sentidos PA – CR y CR – PA, respectivamente).
- Crecimiento 2005 – 2011: 52.7%; 7.7% anual acumulado.

Estacionalidad Mensual

²³ Existen Pasajeros nacionales sin interés migratorio pero si aduanero y de seguridad cuya cuantía será incorporada al momento de dimensionar las instalaciones que se propongan.

- Diciembre, Enero y Julio meses de mayor afluencia en ambos sentidos. Concentran el 35.9% del flujo anual sentido PA – CR y el 34.9% del movimiento CR – PA

Distribución de los pasajeros por movilidad

- Pasajeros en Buses 58.9% de los pasajeros totales
- Vehículos ligeros 11.5%
- Peatones: 29.5% (arriban y egresan del paso en buses locales)

Tabla 59. Síntesis de estacionalidad de los pasajeros

TRANSPORTE DE PASAJEROS - NÚMERO DE PASAJEROS POR SENTIDO - 2011		
Unidad de medida	Sentido de marcha	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	583	516
Día promedio _mes pico	909	860
Día pico _mes pico	2923	2732
Hora promedio _año	34	30
Hora promedio _mes pico	53	51
Hora pico _mes pico	125	82
Hora pico _mes pico _día pico	403	262

Flujos de vehículos de pasajeros

- En 2011: 24387 vehículos; 16117 ligeros y 8270 buses
- Incremento del 13% respecto a 2010 y porcentaje levemente superior al experimentado por los pasajeros totales en igual lapso.
- La conformación por sentido muestra una ligera preeminencia de los flujos que egresan de Costa Rica.

Proyecciones tendenciales - 2032

- Pasajeros anuales 856.578
 - Sentido CR – PA: 456.498 (3.9% anual acumulado)
 - Sentido PA – CR: 400.080 (3.8% anual acumulado)
- Vehículos promedio día ambos sentidos: 160
 - Vehículos ligeros: 107
 - Buses y minibuses: 53.

5.1.3 INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

- El paso cuenta con buena accesibilidad y forma parte de la red vial que conforma el Corredor Pacífico de la RICAM.

- Existen vías de circulación alternativas en la ciudad por las que pueden circular vehículos que evadan los centros de control de ambos países.
- No se cuenta con balanzas para el pesaje de los vehículos de carga ni con elementos de control no intrusivo para el equipaje acompañado de pasajeros.
- Existe una estación de pesas a unos 800 mts del paso del lado panameño sobre la ruta Panamericana, en el carril de ingreso a Panamá. La misma pertenece a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestres, y no brinda información a la aduana.
- No se cuenta con escáner para camiones ni para vehículos livianos y buses. En las cercanías de las instalaciones de la balanza panameña, antes citada, se encuentra instalado un escáner fijo de Rayos X para vehículos de carga cuya operatoria no se encuentra integrada a los procesos de aduana de PA.
- No se cuenta con equipamiento de revisión no intrusiva para el equipaje y bultos acompañados de los pasajeros.
- No se cuenta con espacios especiales para cargas refrigeradas o peligrosas. Tampoco se dispone de andenes especiales para la revisión de cargas que requieran aislamiento.
- No existen elementos de seguridad adecuados para hacer frente a probables siniestros.
- En las instalaciones de control no existen servicios y comodidades adecuadas para los usuarios del paso.
- No existen salas de atención sanitaria.

5.1.4 PROCESOS

- La dinámica comercial de la ciudad y la amplia disponibilidad de paso entre ambos territorios hace que el control a los pasajeros, dependa de la voluntad de estos en realizarlos.
- Ambos países cuentan o proyectan controles interiores (migratorios, aduaneros y de seguridad) para compensar esta pérdida de integridad, aunque su resultado final no resulta claro.
- El flujo de compradores costarricenses que no egresa formalmente del país para realizar sus compras en los comercios panameños, no es objeto de preocupación para las autoridades migratorias de Panamá.
- Los compradores nacionales son objeto de control por parte de aduana de Costa Rica, aunque el mismo no es sistemático.
- No se dispone de un sistema de control de gestión del paso que permita coleccionar estadísticas para evaluar el desempeño y garantizar la integridad de los controles.

- La falta de coordinación entre las agencias nacionales, redundante en una visión desintegrada de los procesos de control.
- Esta visión de los procesos avanza sobre los sistemas informáticos de las diferentes agencias y el intercambio de información entre las mismas.
- Existen sistemas secundarios manuales utilizados para complementar los controles o que no se encuentran adecuadamente informatizados e integrados a los sistemas centrales.
- No existen planes de contingencia que abarquen a todas las agencias.
- En el orden binacional no existe ningún grado de integración de los controles y la coordinación actual entre los dos países se restringe a la solución de problemas puntuales.
- No se encuentra generalizado el uso de elementos de seguridad en los recintos (cámaras de vigilancia, cerco perimetral apropiado, iluminación, etc.), ni un adecuado control de acceso a personas ajenas a las operaciones que se realizan en ellos.
- Los recintos se encuentran ubicados dentro del casco de la ciudad de Paso Canoas y su ubicación permite eludirlos con facilidad.
- No existen elementos tecnológicos aplicados al control.
- Los controles fitosanitarios a los pasajeros, vehículos (autos, buses) en cabina y compartimientos de camiones no se realizan en forma sistemática, salvo los medios de transporte en la cabecera panameña.
- No se lleva registro informatizado de los medios de transporte de carga que circulan vacíos, así como de los buses y vehículos particulares que ingresan a las áreas primarias.
- Las áreas de control no se encuentran “esterilizadas”, estando invadidas por actividades comerciales y personas ajenas al proceso de control, particularmente en el recinto panameño y en el área de pasajeros en Costa Rica.
- Marcadas deficiencias en la señalización e información sobre los distintos trámites para los usuarios. Proliferación de “facilitadores” de trámites informales.
- Los controles aduaneros a vehículos y pasajeros son en general fácilmente evitables.
- Las agencias migratorias realizan una serie de trámites administrativos que no están ligados a los procesos de control.

5.1.5 DOTACIONES DE PERSONAL Y ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LAS AGENCIAS PRESENTES EN PASO CANOAS

Tabla 60. Dotaciones de personal en la situación actual

DOTACIONES DE PERSONAL EN LA SITUACIÓN ACTUAL POR CABECERA Y ORGANISMO			
Cabecera Panamá		Cabecera Costa Rica	
Entidad	Personal	Entidad	Personal
AUPSA	16	SENASA	12
MIDA	12	SFE	9
Aduana ²⁴	51	Aduana ²⁵	42
Migración	12	Migración	16
Transporte	3	Salud	3
OIRSA	7		
	101		82

El costo anual en la situación actual que engloba los gastos de mano de obra + operación + mantenimiento prorrateado por persona ocupada alcanza a us\$ 20.576 anuales.

5.1.6 TIEMPOS MEDIOS ESTIMADOS

Cargas

- Los tiempos estimados, no se refieren únicamente al tiempo que demandan las distintas actividades o procesos de control sino que añaden a estos, los resultantes de la configuración actual de la infraestructura y los tiempos evitables atribuibles a los agentes privados (pautas operativas y /o falencia en la documentación y pago oportuno de los derechos).
- Las estimaciones de tiempo medio por tipo de despacho se discriminaron para los casos de ingreso y egreso del paso en el mismo día y en ingreso y egreso de hasta dos días.

²⁴ NO Incluye 17 de Servicio Especial de control y Vigilancia Aduanera afectado a Tiendas Libres de impuestos

²⁵ No incluye personal destacado en Golfito

Tabla 61. Tiempos medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS -				
SENTIDO CR - PA	Vehículos totales promedio mes	%	Tiempo medio estimado	
			Total de casos	Casos con ingresos y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	190	6,4%	209	165
Expo - Imp. con canal rojo	69	2,3%	299	255
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	87	2,9%	324	280
Expo - Tránsito	1496	50,5%	209	165
Expo c/ Inter. sanitaria - Tránsito	244	8,2%	254	210
Tránsito - Tránsito	368	12,4%	130	122
Vacíos hacia PA	507	17,1%	70	70
Total Sentido CR - PA	2961	100,0%		

Tabla 62. Tiempos medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS -				
SENTIDO PA - CR	Vehículos totales promedio mes	%	Tiempo medio estimado con	
			Total de casos	Casos con ingresados y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	205	7,0%	465	305
Expo - Imp. con canal rojo	85	2,9%	585	425
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	78	2,7%	625	465
Expo c/ Inter. sanitaria - Tránsito	20	0,7%	209	165
Tránsito - Imp. c/ Inter sanitaria	142	4,8%	475	315
Tránsito - Tránsito	682	23,2%	183	136
Vacíos hacia CR	1729	58,8%	60	60
Total	2941	100,0%		

Tabla 63. Tiempos medios unitarios por usuario según movilidad y temporada

TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR USUARIO SEGÚN MOVILIDAD Y TEMPORADA - EN MINUTOS -				
Concepto	Sentido CR -PA		Sentido PA - CR	
	Cabecera CR	Cabecera PA	Cabecera PA	Cabecera CR
	Temporada Baja			
Pasajeros Auto	17,9	32,5	14,5	28,2
Pasajeros Bus	47,1	66,3	43,5	68,7
Pasajero Peatón	10,9	13,2	10,2	15,6
Temporada alta				
Pasajeros Auto	22,2	37,9	18,5	34,8
Pasajeros Bus	51,4	71,7	47,5	75,3
Pasajero Peatón	15,2	18,6	14,2	22,2

5.1.7 ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

Paso Canoas, desde la creación del Depósito Libre de Golfito, se ha consolidado como un destino de atractivo comercial para los ciudadanos de Costa Rica y en mucha en menor medida de Panamá. Este activo desarrollo comercial y el libre movimiento que de hecho tienen las personas en la zona fronteriza, ha transformado al conglomerado urbano de ambos países en una suerte de ciudad binacional, que en forma paralela a su crecimiento ha tornado obsoleta e inapropiada la ubicación de las instalaciones de control fronterizo de ambos países. La población aledaña al paso en los dos países registra niveles superiores de ingreso que los de las regiones a las que pertenecen. No se cuenta con las instalaciones adecuadas para el cumplimiento de las normas medio ambientales en materias de cargas peligrosas. No existe control sanitario sobre buena parte de los alimentos que se venden en las zonas primarias y sus cercanías. Existen problemas sociales, tales como prostitución, tráfico de drogas, y trata de personas, entre otros.

5.1.8 OTROS ASPECTOS

Agentes Privados

Carencias en la completitud y exactitud de la información presentada por los transportistas, generan demoras adicionales en los trámites. En igual sentido se ubican la falta de pago oportuno de tasas y derechos. Falencias de capacitación de agentes aduanales y transportistas. Horarios de trabajo no siempre alineados con las agencias de control. Pautas operativas que no coadyuvan a la eficiencia.

Circulación

Ambas cabeceras presentan problemas de circulación de vehículos livianos, de carga, buses y peatones, sin segregación física, generando inseguridad para los usuarios. Esta situación suma a la gran cantidad de vías que confluyen en inmediaciones del centro de control, generando cruces conflictivos sin control. Falta de personal para el control de tránsito; particularmente en Costa Rica.

Varios

- No existe presencia de las instituciones de promoción del turismo.

5.2 CABECERA COSTA RICA

5.2.1 INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

El edificio de control de pasajeros presenta un estado deficitario, no posee cerco perimetral, y se encuentra invadido por vendedores, cambistas y “facilitadores”.

Existen dos áreas primarias (una por sentido) con cerco perimetral y dos plumas de acceso para ingreso y egreso de los medios de transporte (MT). Las carencias de infraestructura en el lado panameño determina que los vehículos con sentido CR – PA, permanezcan sobre el bordillo de la ruta en CR hasta cumplimentar la totalidad de los trámites en Panamá.

La aduana, en el recinto de los flujos con sentido PA – CR no posee un espacio adecuado para la revisión de las unidades de transporte debiendo utilizar las dársenas de revisión del MAG o desplazar el medio de transporte hasta las instalaciones del recinto de salida.

Las instalaciones de las agencias de control son completamente inadecuadas, con equipamiento obsoleto, falta de espacio, iluminación y mobiliario en el recinto ubicado en sentido PA – CR con excepción del recinto aduanero para los flujos de salida de reciente construcción.

El sistema de ambientación dentro del inmueble no es adecuado para la eficiente prestación de los servicios.

La señalización y rotulación de las instalaciones es prácticamente inexistente.

No se encuentra debidamente iluminadas las áreas de atención.

No existe un espacio físico para los auxiliares o agentes aduaneros.

El recinto dispone de servicios para los usuarios, pero estos no se encuentran en buen estado de conservación.

Las instalaciones donde se encuentran la pluma de control de entrada a Costa Rica, ubicada sobre la ruta Panamericana no son adecuadas y obligan a los funcionarios a trabajar a la intemperie.

El patio se inunda y la carpeta está en muy mal estado.

La disponibilidad de estacionamientos para autos particulares o buses en torno al edificio es muy limitada, a lo que debe sumarse el pésimo estado de la vialidad.

5.2.2 PROCESOS

Existen problemas de conexión de los sistemas y caídas en la provisión de energía, la mayor parte de ellos externos al complejo.

Los días y horarios de trabajo de las agencias aduanales no están alineados con los de las agencias de control.

El sistema de control fitosanitario no se encuentra adecuadamente integrado con el sistema aduanero (requisito de asociación al DUA en forma posterior a la revisión fitosanitaria).

No existen sitios de parqueo adecuadamente identificados y asociados unívocamente a un vehículo.

No existe integración entre las instituciones de control para el caso de revisiones físicas de mercaderías.

No existe accesibilidad al sistema del MAG en el momento de oficializar el manifiesto en el acceso al recinto de entrada a Costa Rica.

Parte de las instalaciones fito y zoonosanitarias se encuentran en edificios alejados del recinto.

Incumplimiento de requisitos sanitarios por falencias de los agentes privados.

El espacio destinado como zona de atención a usuarios (sala de abordaje) no es apropiada y genera la aglomeración de los usuarios en las ventanillas de atención.

5.2.3 ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

La tenencia en el Paso de Frontera es propiedad estatal, bajo administración del IDA

En el sector urbano de Paso Canoas no existe un sistema de Alcantarillado Sanitario ni pluvial:

La dotación de agua potable es adecuada y es suministrada por medio de acueducto.

Por la cercanía con la Cabecera del Cantón, la Municipalidad brinda el servicio de Recolección y Disposición final.

No hay incinerador para residuos peligrosos.

No hay espacios diferenciados para trasiego de sustancias peligrosas. Existe un sistema de arco de fumigación pero carece de trampa para excedentes.

El arco de fumigación está ubicado sobre la ruta Panamericana previo al área primaria y fuera de ésta, dentro de la zona urbana. Su evasión es posible en particular para los vehículos de pasajeros y buses. No tiene captor de desechos.

No existen facilidades para cumplir con la normativa del Reglamento Sanitario Internacional para pasajeros.

5.2.4 OTROS ASPECTOS

Señalización vial deficiente e ínfima presencia de oficiales de tránsito que regulen el flujo vehicular en la zona

La ubicación del edificio de control sobre uno de los lados de la vía en el sentido de ingreso a Costa Rica, la cercanía de la ciudad, el tránsito que la actividad comercial provoca y las vías alternativas de circulación que

permiten evitar la cabecera dificultan un adecuado control del ingreso y egreso de mercadería y pasajeros.

5.3 CABECERA PANAMÁ

5.3.1 INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

El edificio de control en la cabecera panameña no posee cerco perimetral. Su estado puede catalogarse como bueno, aunque denota falta de mantenimiento.

La falta de un patio para los camiones (al discontinuarse la operación de los almacenes privados) genera el estacionamiento en los bordillos de la ruta del lado costarricense antes de ingresar a Panamá o en el recinto aduanero de salida de CR, obligando a transportistas y a trasladarse cientos de metros entre el sitio de parqueo y las oficinas aduanales y arribar a la cabecera sólo cuando sus trámites se encuentran finalizados.

El área donde se lleva a cabo la revisión física por selectivo aduanero son las vías ampliadas de la ruta panamericana. La acumulación de vehículos en este espacio provoca interrupciones en el flujo vehicular de la ruta

El equipamiento para la revisión física de medios de transporte es muy deficitario

No existe espacio físico para los agentes aduaneros.

Si bien no existen viviendas en el paso de frontera (salvo las de SENAFRONT) se considera que con la probable extensión de los horarios de atención estas serán indispensables.

El recinto dispone de servicios para los usuarios, pero estos no se encuentran en buen estado de conservación.

La señalización y rotulación de las vías e instalaciones es muy deficiente.

El incinerador para la carga decomisada se encuentra en la ciudad de capital de la provincia, distante a unos 50 Km..

La instalación donde se llevan a cabo los controles sanitarios es el sitio donde antaño iba a emplazarse el scanner para camiones y no cuenta con los mínimos elementos para el desarrollo de las tareas.

5.3.2 PROCESOS

Se verifican cortes prolongados y frecuentes de energía que dificultan la operatoria y caídas constantes y lentitud en los accesos a los sistemas informáticos y sus aplicaciones.

El control migratorio se lleva a cabo en forma eficaz, registrándose todos los usuarios, salvo los tripulantes de los transportes de carga. Los pasajeros deben pagar una tasa de municipal para el ingreso al país.

El recinto no posee parqueos de ningún tipo. Los conductores de los medios de transporte que quieren ingresar a Panamá, deben dejar su

vehículo estacionado en Costa Rica hasta culminar sus trámites en Panamá. En sentido contrario lo hacen sobre el bordillo de la Ruta Panamericana antes de llegar al recinto de control panameño.

La falta de parqueo obliga a una dispersión de los procesos de control entre el recinto y distintas locaciones en los casos de mercadería que requiere control sanitario.

Las instalaciones fito y zoonosanitarias se encuentran en edificios alejados del recinto.

Existe una incipiente coordinación entre las agencias cuarentenarias y aduana para realizar revisiones conjuntas.

Los horarios de trabajo de agentes aduanales no se encuentran alineados con los de las agencias de control.

Si bien la aduana tiene planes de contingencia para los problemas de energía no ocurre lo mismo con otras reparticiones lo que demora los trámites en esas circunstancias.

El sitio de control migratorio se encuentra cubierto. Su tamaño es reducido lo que genera aglomeración de personas en torno a las ventanillas de atención.

5.3.3 ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

No se registran amenazas por desbordamiento del río Chiriquí Viejo en las inmediaciones de la carretera Panamericana

El edificio de control se encuentra invadido por vendedores, cambistas y “facilitadores”. El desorden es importante.

Los servicios básicos agua, electricidad y telecomunicaciones son brindados por el estado, no existen servicios de alcantarillado sanitario, ni tratamiento de aguas residuales.

El arco de fumigación está ubicado luego de la cabecera, cercano al área primaria, dentro de la zona urbana y en un espacio en donde obstruye la circulación de los vehículos por la ruta Panamericana. No cuenta con recolección de excedentes.

5.3.4 OTROS ASPECTOS

- Los servicios a los transportistas son escasos y a las cargas nulos.

SECCION II

6 ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL Y MANUAL DE PROCESOS PROPUESTOS

En este capítulo se incluyen los criterios considerados en la elaboración de la propuesta de organización física y funcional para los Centro de Control Integrados en la vinculación fronteriza Paso Canoas – Paso Canoas (Costa Rica – Panamá) y se presenta el manual de procesos propuesto para los controles integrados definidos.²⁶

En la elaboración de la propuesta se tuvieron en consideración una serie de premisas de carácter general y otros específica según se trate de transporte de cargas o pasajeros. Asimismo se han identificado una serie de condiciones de borde necesarias para garantizar la factibilidad técnica de la propuesta.

6.1 PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL

Los países han acordado que como criterio de reorganización y modernización del paso, se implementará un esquema de integración de controles fronterizos bajo la modalidad de Centro de Control Integrado con especialización en cargas y pasajeros y doble cabecera, con el criterio de país de entrada, país sede de los controles y bajo la modalidad funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”).

En la misma línea, los países han decidido localizar las instalaciones de control integrado fuera del ejido urbano de Paso Canoas y adyacentes a la ruta Panamericana.

Esta situación genera de hecho una conceptualización de Paso Canoas como una ciudad binacional, en cuyos límites operará la libre movilidad de personas y mercancías.

El tramo de carretera que medie entre los dos núcleos de CCI en Panamá y Costa Rica, también formará parte del paso de frontera a los efectos de su

²⁶ La propuesta de mejora de eficiencia en el funcionamiento del paso de frontera aplica para todas las categorías de usuarios (cargas y pasajeros) y en materia de cargas para toda la gama de despachos para los cuales el paso se encuentra habilitado

gestión y a los efectos normativos y jurídicos (por lo que en el trayecto pudiesen ocurrir sobre los medios de transporte, vehículos, pasajeros o mercancías mientras circulan entre ambos extremos).

La propuesta de organización física contempla los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios concernidos y no generar impactos negativos económicos, sociales y ambientales para las personas que residen en ellos.

La propuesta de mejora de eficiencia en el funcionamiento del paso de frontera aplica para todas las categorías de usuarios (cargas y pasajeros) y en materia de cargas para toda la gama de despachos para los cuales el paso se encuentra habilitado.

Todas las personas o medios de transporte con independencia de su estatus migratorio o aduanero que se desplacen por la ruta Panamericana hasta un punto interior localizado más allá de los CCI, deberán ingresar a estos para satisfacer los control que les resulten aplicables.

El segmento de la ruta Panamericana que media entre el ingreso y egreso de cada CCI estará esterilizado, admitiendo su utilización sólo por vehículos de seguridad, ambulancias, casos de urgencia u otros debidamente habilitados.

La propuesta propende a garantizar la integridad del proceso de control para las cargas y desplazamientos de personas de carácter internacional y solventar los requerimientos de control aduanero y de seguridad para el caso de los ciudadanos nacionales o residentes que arriban al paso por motivo compras y si bien se movilizan a ambos bordes de la frontera, no egresan formalmente del país.

La permeabilidad de la frontera en el entorno de Paso Canoas, recomienda la instalación de puestos de control secundarios para evitar el desplazamiento indebido de vehículos de cargas o pasajeros que deben ingresar al CCI.

Ambos núcleos de CCI podrán ser complementados por puestos de control en zona secundaria a una distancia prudente de la frontera, en lo que pudiese identificarse como un segundo cono de convergencia de la red vial.

Ambos núcleos de CCI deben tener previsto, en su infraestructura vial, la posibilidad de retorno al país de procedencia en caso de operar, sobre esos usuarios, causal de impedimento de salida o de restricción de entrada; según correspondiere.

Se ha contemplado la disponibilidad de servicios adecuados para los usuarios, de hábitat de trabajo para los funcionarios y la utilización de equipamiento de control no intrusivo, tecnologías inteligentes y sistemas que soporten y controlen la gestión y permitan su evaluación.

La organización física y funcional de los CCI apunta a evitar la existencia de tiempos evitable – distintos del tiempo necesario para los controles – generados por los usuarios y agentes privados y garantizar la ausencia de intrusiones de personas o actividades ajenas al proceso de control.

En materia de transporte de carga, se han considerados los mecanismos aplicados a la operativa y procesos en el paso de frontera, que el BID ha venido implementando en la Región en la región y de los cuales se tienen importantes lecciones aprendidas y se han identificado buenas prácticas²⁷: (i) el Programa Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), (ii) el programa de Operador Económico Autorizado (OEA); y (iii) la Ventanilla Única (VU) e interoperabilidad.

En lo que hace al movimiento de personas se ha incorporado el proyecto de los países – en etapa de idea - de implementar una TVF (Tarjeta Vecinal Fronteriza) para los residentes locales.

La implementación de la propuesta supone la redacción, consenso y aprobación de un Manual de Proceso de Control Fronterizo que regule los momentos, tiempos y modos de actuación de todas las instituciones de ambos países, con potestades de control en frontera y que dicho manual se sustente jurídicamente, en un Acuerdo Binacional Específico para el vínculo Paso Canoas que garantice soberanía territorial y autonomías administrativas institucionales y derechos de los usuarios

6.2 TRANSPORTE DE CARGAS

El comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquella que mejor se adapte a sus necesidades. Así, el intercambio de productos entre dos firmas que cuenten con depósitos fiscales en sus plantas o en sus cercanías, podrá requerir de las facilidades del tránsito aduanero para realizar los despachos. En otros casos, sea por la no existencia cercana de

²⁷ Operaciones del BID: RG-T1645 “Apoyo a la Facilitación Comercial: Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica y RG-T1325 “Facilitación del Comercio y Adopción de Estándares de Seguridad de la Cadena Logística”.

recintos fiscales o por el mayor costo generalizado que la utilización de los mismos puede implicar, los agentes podrán optar por la formalización de los despachos en la frontera y la nacionalización de la mercadería en ese ámbito, o una combinación de estas alternativas con tránsitos aduaneros. La intervención en los pasos de frontera debe contribuir a minimizar los costos generalizados atribuibles a la logística del comercio internacional y no sólo, aunque parezca un sinónimo, a que los tiempos (y costos) necesarios para atravesar una frontera sean los mínimos compatibles con el desarrollo de las tareas necesaria para el resguardo de la integridad fiscal y la seguridad de los países.

El tiempo de demora en la frontera se compone básicamente de tiempos de trámites (responsabilidad pública en materia de procesos, equipamiento y personal), tiempo de ocio o descanso (pautas operativas de los transportistas) y tiempos para completar los requisitos exigidos para el desplazamiento (grado de profesionalización de los agentes privados). A estos tiempos puede además agregarse el resultante de la inadecuada disponibilidad de infraestructura que exige desplazamientos innecesarios para el cumplimiento de los trámites.

La sumatoria de estos factores entrega el tiempo promedio que demanda el cruce de un paso de frontera terrestre, el que debido a la inexistencia de sistemas para el control de gestión, resulta en general englobado en un único valor que no diferencia los distintos aspectos que lo componen.

Por ello, en primer término, la propuesta de organización funcional y física para los CCI de cargas implica que no debería haber dentro de ellos tiempos de ocio o descanso atribuibles a las pautas operativas de los transportistas, por lo que las instalaciones deberán contar con los servicios necesarios para ellos, pero no con servicios o comercios ajenos o adicionales a la atención de necesidades primarias, es decir no se prevén actividades comerciales en general que alienten la permanencia.

La segunda característica, es que se apunta a segregar claramente los tiempos necesarios para los trámites de aquellos necesarios para completar los requisitos previos, previendo el acceso a la zona primaria restringida para la realización de los trámites correspondientes, sólo de aquellos medios de transporte que arriben al paso con la totalidad de los requisitos de su declaración ya cumplidos

Para ello, todas las agencias de control concernidas deben disponer de los sistemas para que los requisitos puedan cumplirse electrónicamente, a distancia y en forma anticipada a la llegada del medio de transporte.

A fin de verificar expeditivamente el grado de completitud del despacho, se ha diseñado una instancia tecnológica de control para capturar los datos de identificación del Medio de Transporte (MT)²⁸ y sus circunstancias de circulación, a la vez que de verificación de existencia o no de todos los requisitos electrónicos previos. Esta verificación no hace juicio sobre la verosimilitud ni veracidad de la información, sino sólo de su presencia virtual.

La existencia del control aludido permite dividir en forma automática los MT con declaraciones electrónicas completas, que accederán al Canal de Despacho Expedito (CDE) de los que accederán a la Zona de Estacionamiento Previa (ZEP) hasta completar los requisitos pendientes previo a su reingreso al CDE.

El CDE es una organización funcional y física que permite al transportista cumplir con los controles requeridos sin descender de la unidad.

Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT atravesará el Arco de Derivación, donde el SCG le indicará al conductor mediante un sistema de señalética inteligente hacia donde debe avanzar el MT, con el siguiente orden de prelación:

- Si alguna agencia lo derivó al control de escáner, se le indicará que avance hasta el mismo .Si alguna agencia lo derivó a control físico, se le indicará el lugar del estacionamiento de la Zona Primaria donde debe estacionarse de acuerdo al tipo de mercadería que transporte.
- Si alguna agencia lo derivó a la ZEP, se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta información.
- Si no fue derivado por ninguna agencia a un sector específico, continuará hacia el sector de Control de cabina y compartimentos

Un principio rector de la propuesta es el de “acto único” interpretado como única detención e intervención concurrente de todas las instituciones sobre la mercancía en una sola oportunidad, no repetible.

El CDE se presenta como un encadenamiento geométrico y lógico de al menos siete intervenciones (tres de ellas binacionales) sobre los MT. Se encuentran en el mismo los agentes de control aduanero, sanitario y de migraciones de ambos países y se completa con la presencia previa de funcionarios del área de seguridad del país sede.

²⁸ Adquisición de patente, peso del vehículo, identificación del marchamo electrónico si correspondiere, fotografía de la cabina, etc.

La secuencia de intervenciones es fija y los procedimientos internos de actuación son los propios de cada institución (principio de autonomía administrativa)

Las intervenciones en las casetas de control del CDE se ajustan a los procesos integrados y entregan tiempos estandarizados de actuación, cual una línea de producción dimensionada a la necesidad del MT con mínima actuación intrínseca: vacíos, transito-tránsito, verde-verde.

El resto de los despachos cumplirá en el CDE los mismos trámites e insumirá el mismo tiempo que aquellos pero, para egresar del CCI deberá completar luego la revisión – física o documental - que le haya correspondido por aplicación del selectivo de riesgo de cualquiera de las agencias de control o de la agencia de seguridad.

La ZEP es un recinto aduanero contiguo a la zona primaria restringida e integrante del CCI donde el MT deberá permanecer hasta completar los requisitos del despacho y donde se dispondrá de los servicios básicos para el transportista y para el desenvolvimiento de la tarea de los agentes privados.

El acceso a esta zona sólo es posible habiendo pasado previamente por el control tecnológico de los MT.

Dentro del CCI los tiempos de trámite, en tanto forman parte del Proceso de Control, no son onerosos, mientras que los que demande el cumplimiento de requisitos previos, en tanto pudieron hacerse a distancia y en forma anticipada, sí lo serán

La existencia del CDE permite evitar la dicotomía que a menudo se plantea entre pasos de frontera con especialización única en tránsitos y pasos de frontera donde resulte posible – por características de la infraestructura y equipamiento – formalizar exportaciones e importaciones, en tanto cual de las tipologías es la más conveniente para lograr una mayor eficiencia en el comercio internacional carretero²⁹.

²⁹ Intuitivamente tendemos a identificar como más eficiente un paso de frontera de “tránsito”, toda vez que se estima que el tránsito es el despacho que entregaría el menor tiempo medio de control en la frontera y por ende mayor competitividad a las producciones nacionales. No obstante la frontera es el único ámbito donde puede materializarse la integración física y operativa de los controles sobre las cargas y los vehículos del comercio internacional y es, por ende, el único lugar donde cabe la posibilidad de que los controles se deban realizar una sola vez, configurando un acto único. Cualquier otra alternativa implicaría una mayor cantidad de intervenciones; en el extremo, el “tránsito” aduanero

Al estandarizar los procesos y los tiempos medios que insumen los controles (y equiparar el que insumen los distintos tipos de despacho mediante procesos + infraestructura + tecnología) queda en decisión del exportador o importador de la mercadería determinar cual es el tipo de despacho que mayores beneficios le genera en función de la localización de la producción o destino final y del sistema, estructura y eficiencia de las zonas aduaneras primarias interiores disponible.

La propuesta presenta otros dos elementos que resultan sustantivos para el logro de un desempeño más eficiente y de una mayor integridad de los procesos de control: Las Estaciones de Gestión (EG) y el Sistema de Control de Gestión (SCG)

Las EG son las instancias tecnológicas donde se capturan los datos que identifican al MT y sus circunstancias de viaje, brindando a los sistemas informáticos institucionales la comprobación de si todas las transacciones virtuales que se registran en los mismos se corresponden o no con los MT y mercancías que están circulando.

El SCG, es el medio para asociar los resultados u observaciones de las EG y realizar la comparación lógica con los datos electrónicos registrados en los sistemas informáticos institucionales. Asimismo, este sistema permite una evaluación de desempeño permanente del funcionamiento del paso de frontera informando los tiempos incurridos en cada una de las instancias de control y valida la salida del MT verificando en forma automática el cumplimiento de todos controles necesarios para el despacho de que se trate.

Con las condiciones de borde que se plantean más adelante, se pretende que los CED transformen y potencien el uso de la plataforma TIM, extendiendo su utilización a todas las operaciones aduaneras distintas del tránsito internacional e incorporando a ello el control de circulación de medios vacíos, de forma tal que la DUT reemplace al manifiesto

A partir de estos supuestos iniciales, la integración permite mayores niveles escalables de avance

En orden de detalle, la propuesta contempla un tratamiento diferenciado para los vehículos de carga locales que deban ingresar al CCI. El control en

requerirá de tres intervenciones (aduana en origen, aduana en destino y control integrado en la frontera realizado al despacho en tránsito).

este caso, más asociado a cuestiones de seguridad, estará a cargo solamente de funcionarios del país sede.

Prevé, además, las instalaciones necesarias para la realización de controles de cabina y compartimientos de camiones para el 100% de los MT e incorpora la posibilidad de utilizar tecnología de control no intrusiva (escáner de rayos X o de rayo Gamma).

La organización física contempla entre otras, la existencia de dársenas de control físico especializadas, estacionamientos diferenciados para vehículos que deban conservar la cadena de frío y para carga peligrosa, bodegas para decomiso e incinerador, espacio para tratamientos cuarentenarios, áreas de oficinas, laboratorios y servicios,

En materia de personal, la propuesta podría requerir un incremento de las dotaciones actuales, aunque tal posibilidad deberá ser corroborada una vez concluido el dimensionamiento de las instalaciones. No obstante, su mayor impacto consistirá en reducir las intervenciones sistémicas sin valor agregado requiriendo que el funcionario sea un controlador.

6.3 TRANSPORTE DE PASAJEROS

Como se señalara, todos los pasajeros y vehículos que se desplacen por la Ruta Panamericana hacia un punto interior ubicado luego del CCI, deberán ingresar al mismo hayan o no salido formalmente del país.

El control de los pasajeros nacionales o residentes que no hubiesen registrado paso migratorio apunta a lograr una mayor integridad del control, para este segmento, en materia aduanera y de seguridad.

De acuerdo a las observaciones realizadas por los países respecto a las propuestas presentadas en la Fase I del trabajo, se adopta la modalidad de descenso de los pasajeros de los vehículos; previo parqueo de los mismos, para dirigirse luego a las oficinas de control técnico acompañados de la totalidad de su equipaje y/o bultos acompañados.

Al descender los ocupantes, el vehículo será revisado por personal de las agencias de control para verificar que se haya bajado del mismo la totalidad del equipaje y controlar su interior.

Las instalaciones de pasajeros reconocerán tres áreas diferenciadas según el tipo de usuario. La primera, dirigida a los pasajeros migrantes operará bajo la modalidad de controles binacionales integrados. Las dos restantes

serán destinadas al control de pasajeros no migrantes (turistas nacionales y vecinales fronterizos) y lo harán bajo la modalidad de control nacional únicamente, previendo facilidades para los flujos vecinales a fin de que su paso implique mínimas demoras.

El edificio de control de pasajeros contempla la provisión de servicios para los usuarios e incorpora equipamiento de revisión no intrusivo para bultos acompañados y vehículos.

Al igual que en el caso de cargas, serán de aplicación para pasajeros, en lo que corresponde las EG y el SCG

Los aspectos constitutivos sucintamente presentados, conforman lo que llamaríamos “Sistema Paso de Frontera” que comprende los CCI y las EG ubicadas entre extremos más distantes en ambos países limítrofes, incluyendo vías de acceso a los CCI y de circulación entre ellos y desde las EG hacia ellos y viceversa.

6.4 CONDICIONES DE BORDE

- Automaticidad en el trámite de importación temporal del vehículo a partir de la DUT, en forma similar a como hoy se realiza en el sistema TICA.
- Implementación de una póliza de seguro con validez en ambos países que evite la necesidad de adquisición en el paso. Posible validación de la vigencia de la póliza a través de la Base SIECA de transportistas.
- Eliminar la intervención de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) de Panamá y el cobro de la tasa que se aplica a los vehículos panameños o en su defecto que dicha tasa en el caso de cargas sea incorporada como una Regla Técnica en el proceso de declaración aduanera que corresponda.
- Eliminar el cobro del tributo municipal que se aplica en la cabecera panameña a los migrantes o en su defecto incorporarlo en cabeza de las empresas de transporte de pasajeros en medios masivos un monto que resulte equivalente a lo que en la actualidad se recauda.
- Incorporar el pago previo por VUCE o en su defecto por el sistema aduanero de la fumigación y toda tasa de servicio o cargo a crearse en el futuro, como condición de borde para su aprobación.
- El pago de la declaración aduanera debe ser electrónico y debe estar realizado previo al momento de despacho de la mercadería
- Los certificados y notas técnicas de los diferentes organismos intervinientes deben tramitarse electrónicamente a través de una Ventanilla Única o a través de los sistemas de aduana que interactúen

con estos organismos, incluido el cobro. Debe tenderse a disminuir el requerimiento de escanear documentos, reemplazando estos por documentos electrónicos,

- Evaluar la utilización de precintos de radiofrecuencia para cualquier MT que cruce fronteras con Cargas, sin importar el régimen.
- Para el cobro de tasas o tarifas originadas en un proceso desarrollado en el CCI (análisis, de venta de marchamos, de custodia de acompañamiento u otros), se generará un débito en la cuenta corriente del declarante o responsable o un cargo a cancelarse en las cuarenta y ocho horas siguientes. En caso de incumplimiento se lo inhabilitará automáticamente para nuevas gestiones. El diferimiento del pago no obstaculiza la salida del MT.
- Implementar un sistema de cobro a través de la VUCE o sistema aduanero de todas las tasas que graven los despachos, sean estos en régimen definitivo o suspensivo.
- A la fecha de implementación del proyecto, ambos países han desarrollado la VUCE e incorporado a la misma a todas las agencias con injerencia en el comercio internacional.
- Las aduanas nacionales adoptan medidas proactivas para mejorar la profesionalización de los agentes (OEA, inclusión de los operadores problemáticos en arribar al paso de frontera con los trámites incumplidos dentro de los criterios de selectividad y aplicación de tarifas crecientes en la ZEP)
- Estricto cumplimiento de la restricción de estacionamiento sobre la ruta Panamericana, mediante una policía de tránsito clara y contundente, que no sólo redunde en multas pecuniarias para los infractores sino también en la retención preventiva de la unidad.
- Establecimiento por parte de los municipios de la red de transporte pesado en el ejido urbano y extensión de la imposibilidad de estacionar medios de transporte en la vía pública.
- Que los ciudadanos de CR y PA puedan realizar le trámite migratorio con el documento de identificación nacional de cada país evitando las formalidades y costos de emisión, conservación y control de pasaportes.
- Existencia de un Pase o Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVF) que incluya pasajeros y vehículos, con el alcance que los países estimen. En principio debería por lo menos abarcar a todos los residentes de Paso Canoas y los trabajadores que cumplen tareas en la ciudad.
- Analizar la posibilidad de implementar una tarjeta para los conductores de vehículos de transporte de cargas y pasajeros que sirva como

sucedáneo de los documentos personales para realizar las tareas de migración pero que no reemplace la portación de los mismos,

- Anticipación de la lista de pasajeros de medios masivos de transporte por vía electrónica.

Condiciones a nivel del TIM

- Realizar los cambios necesarios a la DUT, siguiendo formatos internacionales, para que pueda reemplazar a los Manifiestos
- Establecer la DUT de vacíos.
- Que la DUT admita todos los dígitos del nomenclador arancelario necesarios según requerimientos de las operaciones aduaneras de los países.
- Que la DUT incorpore todos los códigos de ubicación de los recintos aduaneros de cada país para evitar cambios en la DUT o cierres de DUT y confección de nueva declaración aduanera por falta de códigos.
- Que la DUT permita mantener una relación unívoca entre la cantidad declarada y los bultos reales. Permitir DUT de consolidados
- Incorporar a la DUT los datos migratorios del conductor.

6.5 MANUAL DE PROCESOS

En lo siguiente se presentan un detalle de los procesos propuestos para la operación de los Centros de Control Integrados (CCI) en la vinculación fronteriza Paso Canoas, entre Costa Rica y Panamá.

Dichos procesos, aplicables por todos los organismos que intervienen en el proceso de control, se encuentran integrados con el Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCC), cuyos aspectos operativos y tecnológicos se encuentran desarrollados en el capítulo 7

El insumo para este capítulo es la propuesta de Procesos de Control integrado y Sistema de Control de Gestión antes reseñada, fuera aceptada en términos generales por los países y posteriormente discutida y validada a nivel de detalle con los organismos de control de ambos países en los talleres binacionales de discusión y búsqueda de consenso, realizados en Paso Canoas entre el 1 y el 4 de octubre de 2012.³⁰

³⁰ Los talleres se desarrollaron por par de organismos similares u homólogos y contaron la participación de los Expertos vinculados a la plataforma TIM. Como resultado, e cada taller se firmaron actas suscriptas por funcionarios, consultores y

Los aspectos inherentes a los procesos donde intervienen los organismos de seguridad no fue factible validarlos ya que los mismos no concurrieron a los talleres.

No obstante como en ocasión de las labores de campo desarrolladas en paso se había informado en forma detallada a las autoridades de los organismos de seguridad entrevistadas en forma detallada, el alcance de la propuesta se optó por incluir en los procesos de cargas y pasajeros (y en la infraestructura prevista) la participación de dichos organismos con los alcances de la propuesta preliminar.

De esta forma, los organismos nacionales de seguridad forman parte de los procesos de cargas (caseta en el CDE y control de cabinas y compartimientos) y pasajeros (revisión de vehículos ligeros y buses en zona d estacionamiento y de equipaje y bultos acompañados en zona de escáner)

La propuesta contempla la utilización de escáner para vehículos de cargas y de pasajeros. La intensidad de su uso dependerá de los criterios de riesgo definidos por los diferentes países a través de organismos de control delegado y del tipo de tecnología a utilizar.³¹

Para los buses locales no se ha definido un procedimiento específico ya que su operatoria se asimila a los vehículos ligeros locales, salvo cuando debido a su tamaño, resulte adecuado que utilicen los estacionamientos destinados a buses internacionales.

En primer lugar se desarrolla el Proceso de Cargas y luego el de Pasajeros, el cual está subdividido en tres procesos específicos: Peatones, Buses Internacionales y Vehículos Particulares.

Finalmente cabe recordar que la satisfacción de las condiciones de borde antes detalladas resultan una condición necesaria para la viabilidad de los procesos propuestos y para obtener del proyecto el máximo de sus beneficios potenciales.³²

Los números en rojo incluidos en los diagramas indican la referencia física en el plano de forma tal de facilitar una mejor comprensión del proceso

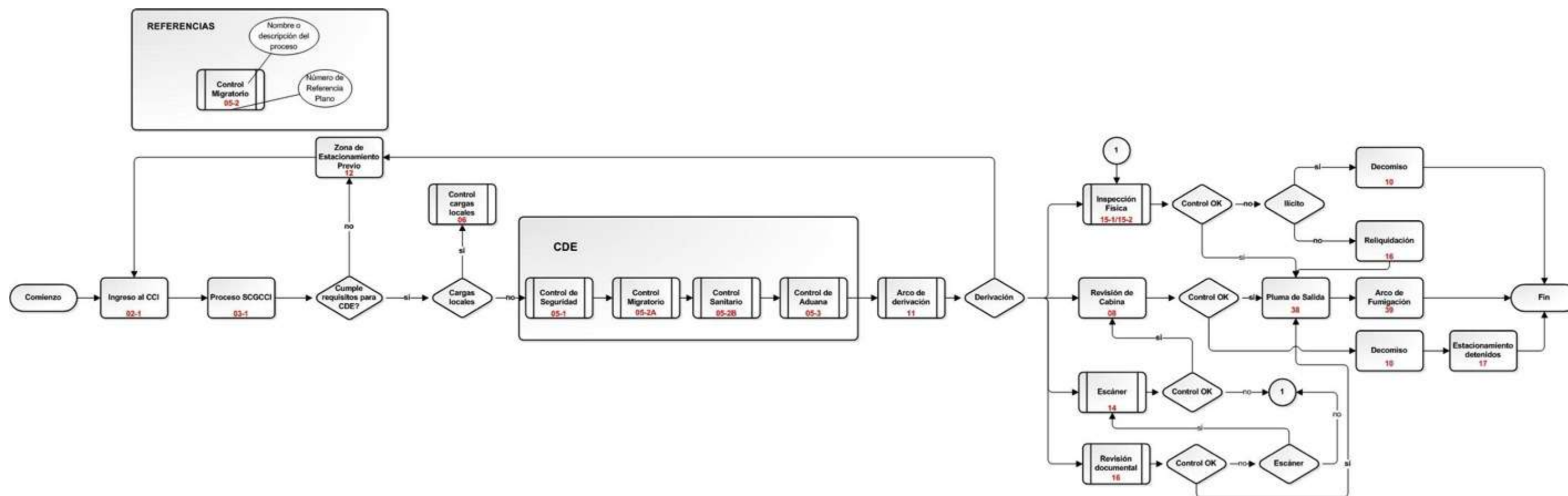
expertos TIM donde se plasmaron los acuerdos alcanzados respecto a los procesos y las condiciones de borde requeridas para garantizar la factibilidad técnica de la propuesta y la eficiencia en el desempeño de las tareas de control.

³¹ Ver capítulo 7, acápite 7.6.1

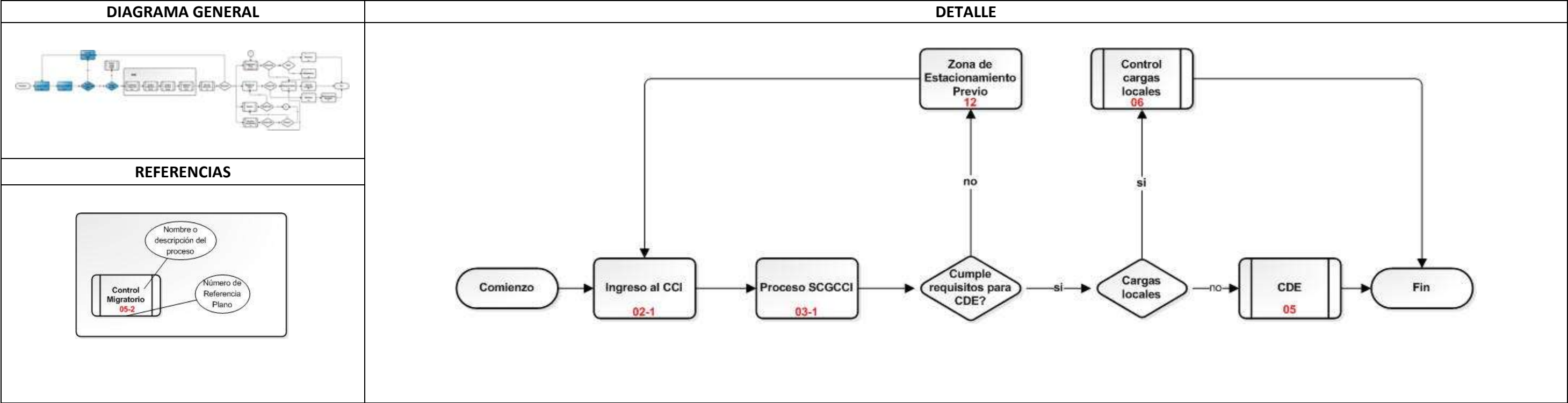
³² Ver capítulo 9

6.6 CARGAS

6.6.1 DIAGRAMA GENERAL DE PROCESOS CARGAS

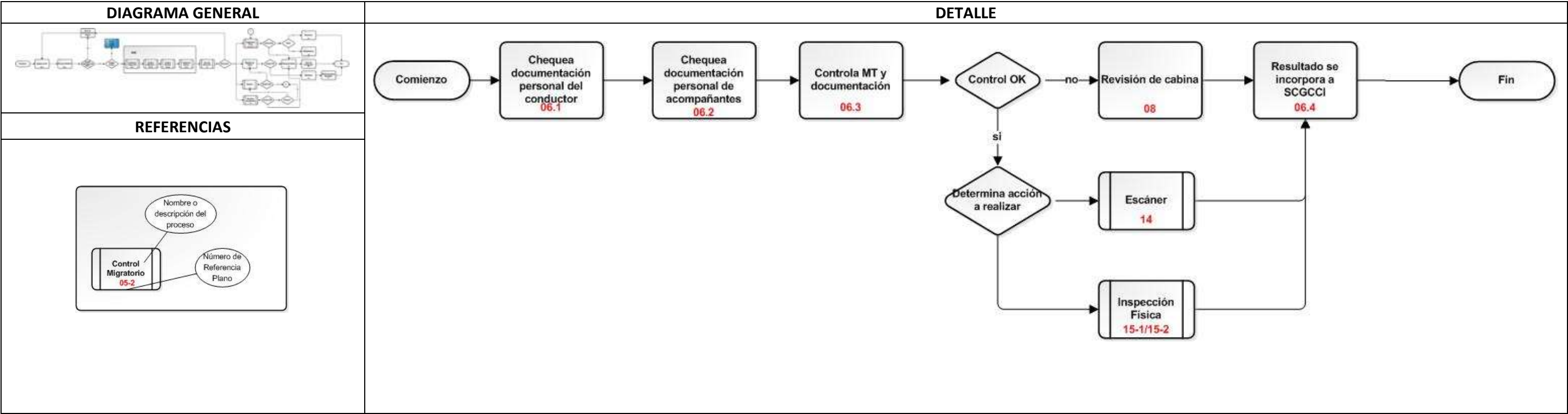


6.6.2 INGRESO AL CCI Y CLASIFICACIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTES (MT)



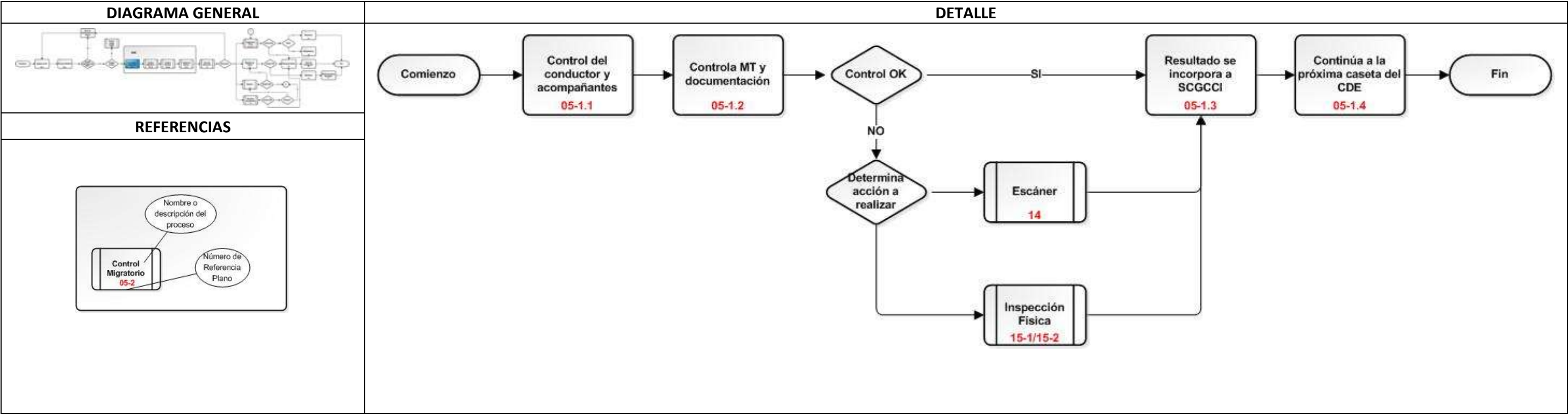
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
SALIDA DEL PAÍS DE PROCEDENCIA		El Transportista ingresa desde la Panamericana donde la Estación de Gestión (EG) ubicada en el país de donde proviene mediante el Sistema de Control y Gestión del Paso (SCGP) el controlará automáticamente las placas las que se registrarán en el Sistema de Gestión del CCI (SCGCC).
INGRESO A CCI PAÍS ENTRADA PAÍS SEDE	02 – 1 y 03 - 1	El MT ingresa al CCI por la rotonda de acceso (02-1), se dirige al control de entrada y se detiene para que el SCGCC (03-1) realice la captura de las placas, registre la fecha y hora de arribo, el peso, la tipología, el número del contenedor cuando corresponda, el número de marchamo de radiofrecuencia cuando corresponda y fotos del MT y de la cabina.
CLASIFICACIÓN DEL MT	03 - 1	<p>En base a la información del SCGCC (compara lo registrado al ingreso del CCI con lo registrado en el SCGP) derivará los MT al los andenes correspondientes.</p> <p>Si el MT es local (no atravesó la frontera) habilitará que avance hasta la caseta de acceso de cargas locales (06).</p> <p>Si el MT es transfronterizo (atravesó el límite fronterizo) se verificará con los sistemas de todas las agencias de control intervinientes que tenga presentados todos los documentos necesarios para poder realizar los trámites en ambos países.</p> <ul style="list-style-type: none">Si cumple con los requisitos anteriores, se deriva el MT al a uno de los Canales de Despacho Expedito (CDE) donde se encuentra en primer orden la caseta de control de seguridad (05-1).Si no cumple con alguno de los requisitos anteriores, se deriva al MT a la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) (12) donde permanecerá para retornar al circuito de ingreso al CCI una vez solucionada la irregularidad.

CARGAS LOCALES



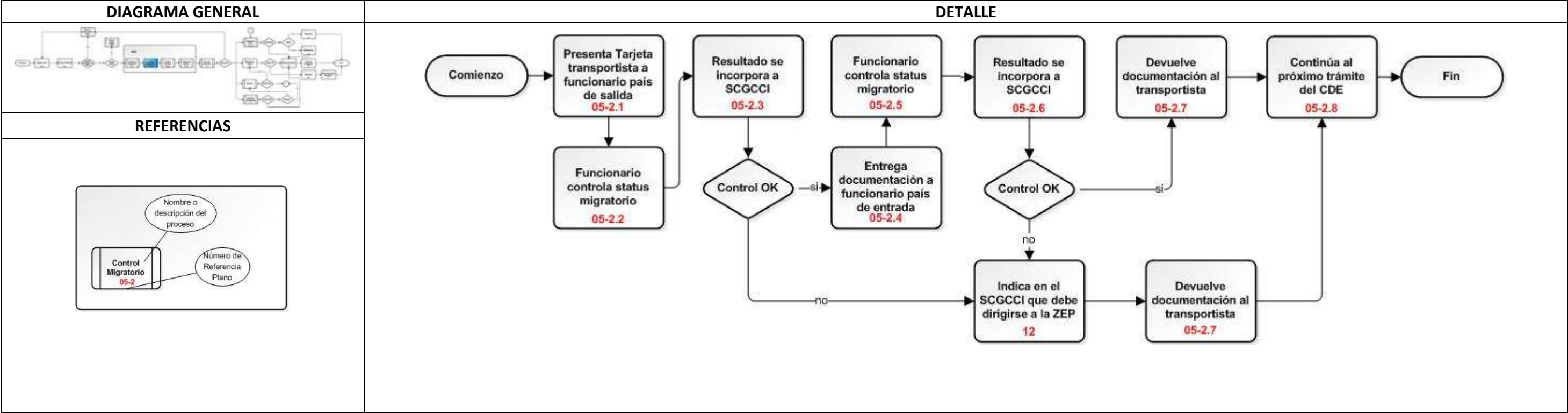
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CARGAS LOCALES	6	<p>El funcionario de control chequea el documento de identificación personal del conductor (06.1). Realiza este trámite para los posibles acompañantes (06.2). El funcionario verifica que el MT no presente irregularidades, verificando la mercadería con la documentación que la respalda (06.3). El funcionario podrá determinar:</p> <ul style="list-style-type: none">Envío del MT al escáner (14), se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 14.Revisión física del MT para lo cual indicará el traslado del mismo a las dársenas de revisión de carga (15-1/15-2). Se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15.Continuar hacia los boxes de revisión de cabina (08). <p>El resultado de lo actuado se registrará en el SCGCC (06.4).</p>	<p>El conductor dirige el MT hacia la caseta de acceso de cargas locales (06). El conductor entrega al funcionario su Tarjeta Vecinal Fronteriza o en su defecto entrega su documento de identificación personal (06.1) y de los posibles acompañantes (06.2). Una vez finalizado el control en conductor dirige el MT hacia alguno de los lugares indicados por el SCGCC.</p>

CDE - CONTROL DE SEGURIDAD



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DE SEGURIDAD	05 - 1	<p>El funcionario de seguridad realiza el control al conductor (05-1.1) y el MT (05-1.2). Como resultado de esta actuación se determinará qué:</p> <ul style="list-style-type: none"> El MT se dirija al escáner de camiones (14). El MT se dirija a la Zona Primaria para realizarle una revisión física (15-1/15-2). El MT continúe por el CDE hacia la próxima caseta, de migración y sanidad (05-1.4). <p>Esta instancia se registrará en el SCGCCCI (05-1.3). En caso que se determine el envío a la Zona primaria o al escáner se indicará el motivo.</p> <p>El MT continuará por el CDE hasta la próxima caseta (05-1.4).</p>	<p>El conductor avanza con el MT por el CDE hasta la caseta de seguridad donde el vehículo y el conductor serán sometidos al control de seguridad por parte de las autoridades.</p>

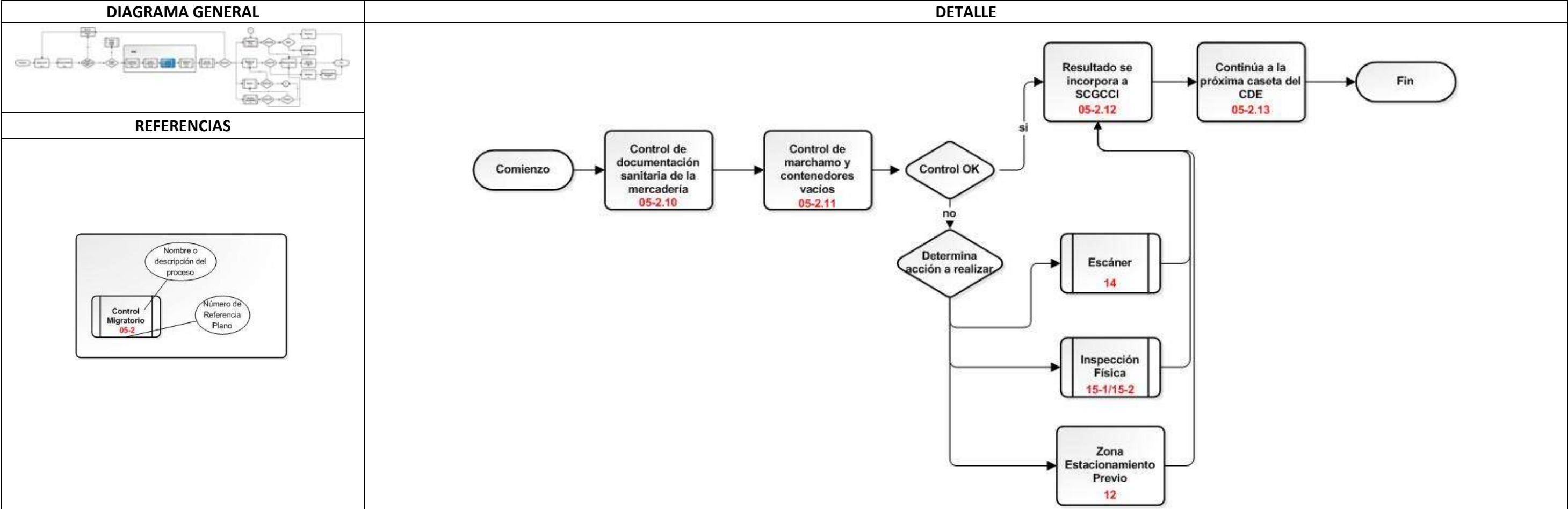
6.6.3 CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	05 - 2	El funcionario de Migración del país de SALIDA recibe la Tarjeta de Transportista o los documentos personales del mismo (05-2.1) y si fuera el caso, la documentación de todos los acompañantes.	El Transportista conduce el MT hacia la caseta de Migración y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA a quien le presenta la Tarjeta de Transportista o su documentación personal (05-2.1). Si el conductor viaja acompañado deberá presentar la documentación de todos sus acompañantes para realizar el correspondiente trámite migratorio (05-2.1).
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	05 - 2	PAÍS DE SALIDA El funcionario de Migración del país de SALIDA lee la Tarjeta de Transportista o su documento en el SCGCCI con lo cual se enviará el resultado de la lectura a los sistemas de migración de ambos países. El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo (05-2.2). Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso, ingresando el resultado al SCGCCI (05-2.3). En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario deberá cobrarle la multa correspondiente con lo cual indicará al SCGCCI que el MT debe dirigirse a la zona de estacionamiento previo (12) a fin abonar la multa en la oficina correspondiente. En caso de no existir inconvenientes entrega la documentación al funcionario de Migración del país de	Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente.

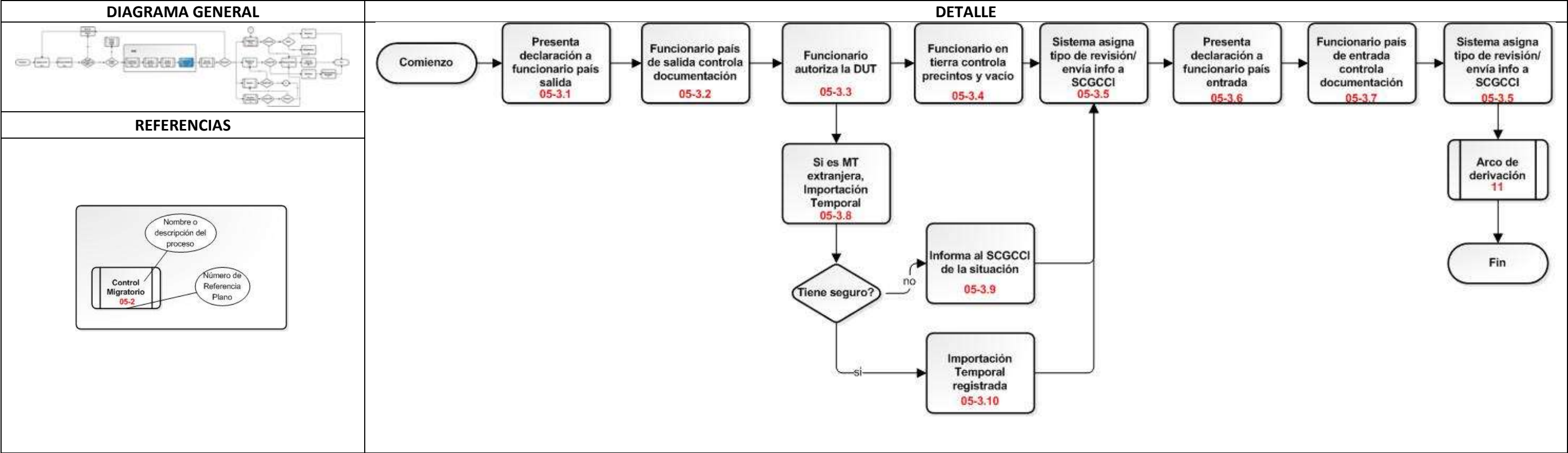
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<p>ENTRADA que está a su lado (05-2.4).</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado.</p> <p>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo (05-2.5).</p> <p>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso.</p> <p>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada.</p> <p>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCCI (05-2.3).</p> <p>Para los acompañantes se realiza el trámite migratorio descrito en la “Propuesta de Procesos de Personas CCI”, según el caso.</p>	
MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	05 - 2	<p>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales.• Si el interesado tiene algún impedimento.• Si la información de la Tarjeta de Transportista está vencida. <p>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda.</p> <p>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente.</p> <p>Indicará al SCGCCCI que el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</p> <p>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCCI (05-2.3).</p>	
MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA – ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	05 - 2	<p>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso del conductor y de los acompañantes si fuera el caso.</p> <p>Devuelve al chofer la documentación entregada (05-2.7).</p> <p>En caso de haber acompañantes, devuelve la documentación de los mismos debidamente intervenida (05-2.7).</p>	<p>Recibe la documentación por parte del funcionario de Migración.</p> <p>En el caso de los acompañantes, recibe la documentación entregada, debidamente autorizada.</p> <p>El chofer se dirige al funcionario de sanidad en la misma caseta a realizar el trámite correspondiente, en caso que la mercadería transportada así lo requiera, sino avanza hasta la Caseta de control de Aduana (05-2.8).</p>

6.6.4 CONTROL SANITARIO



ACTIVIDAD		REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL SANIDAD: ANALIZA DOCUMENTACIÓN		05 - 2	Dependiendo del tipo de mercadería el control de la documentación (05-2.10) de la misma la realizarán los funcionarios de ambos países o solamente del país de entrada. El personal de tierra inspecciona los marchamos (sanitarios y aduaneros) y en el caso de VACÍOS revisa los mismos para verificar que efectivamente se encuentren en esa condición (05-2.11). El resultado de la revisión documental podrá determinar qué: <ul style="list-style-type: none">Se envíe el MT al escáner de camiones (14).Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la Zona Primaria (15-1/15-2).Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la ZEP (12).La documentación está en regla y no corresponde ninguna de las opciones anteriores. El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCCI (05-2.12). En caso que se determine el envío a la ZEP, Zona Primaria o escáner se indicará el motivo.	En los casos que corresponda a mercadería sujeta a revisión fito o zoo sanitaria, entrega la documentación sanitaria a los funcionarios de los organismos de control de ambos países, o del país de entrada según el caso (05-2.10). El transportista conducirá el MT por el CDE hasta la próxima caseta (05-2.13).

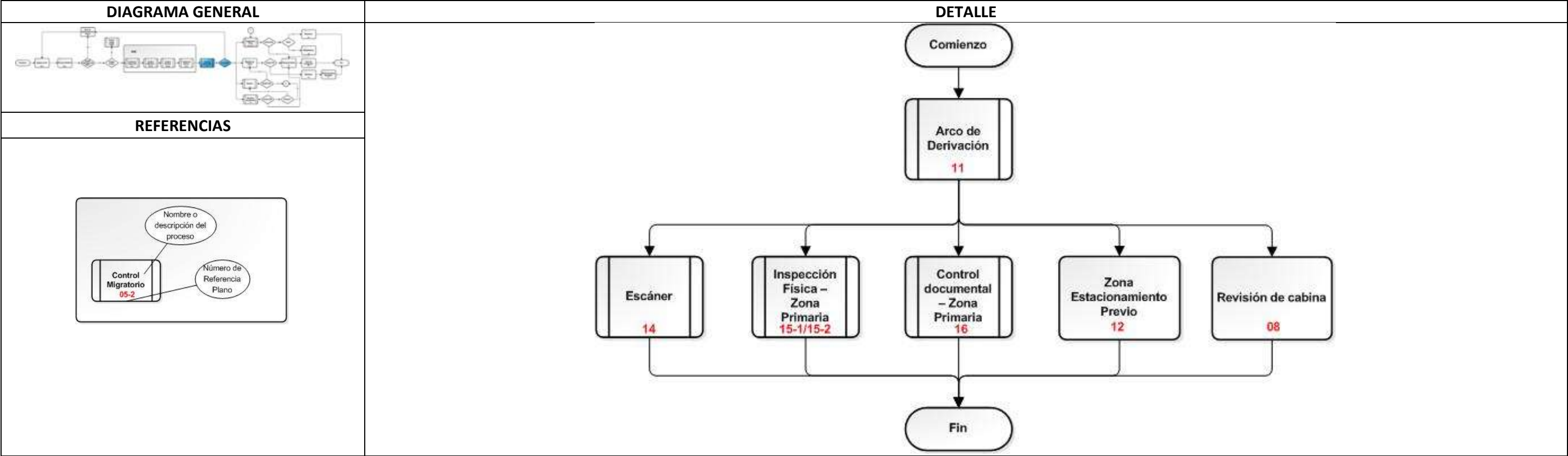
6.6.5 CONTROL DE ADUANAS E IMPORTACION TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DE ADUANA	05 - 3	<p>El funcionario de la aduana de SALIDA recibe la documentación de la declaración aduanera del país de salida y realiza una revisión somera de la misma (05-3.2).</p> <p>El funcionario de aduana autoriza la DUT (05-3.3) con lo cual se da el cierre en la aduana de salida y la declaración aduanera queda habilitada para la asignación de tipo de revisión.</p> <p>El personal de tierra controla precintos de corresponder y los MT que vienen declarados como VACÍOS para comprobar que efectivamente estén en esa condición (05-3.4).</p> <p>El sistema de la aduana de SALIDA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo, cuando corresponda y envía la información al SCGCC (05-3.5).</p> <p>Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.</p> <p>El funcionario de la aduana de ENTRADA recibe la documentación de la declaración aduanera del país de entrada y realiza una revisión somera de la misma (05-3.7).</p> <p>El sistema de la aduana de ENTRADA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo.</p> <p>Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.</p> <p>Como resultado de las actuaciones de los funcionarios y los criterios de riesgo de los sistemas de aduana de ambos países,</p>	<p>El Transportista se dirige por el CDE hasta la caseta de Aduana y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA.</p> <p>Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de salida al funcionario de aduana del país de SALIDA (05-3.1).</p> <p>Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de entrada al funcionario de aduana del país de ENTRADA (05-3.6).</p> <p>Si el MT no va a ser destinado a la Zona Primaria por el SCGCC, el trámite de salida – entrada del mismo se realiza en la caseta de Aduana del CDE.</p> <p>Si el SCGCC va a destinar el MT a la Zona Primaria, el trámite salida – entrada del mismo se realiza en la Zona Primaria.</p> <p>Una vez finalizada la actuación de los funcionarios de las dos aduanas, el MT se dirige al Arco de Derivación – Nro. de Referencia 11.</p>

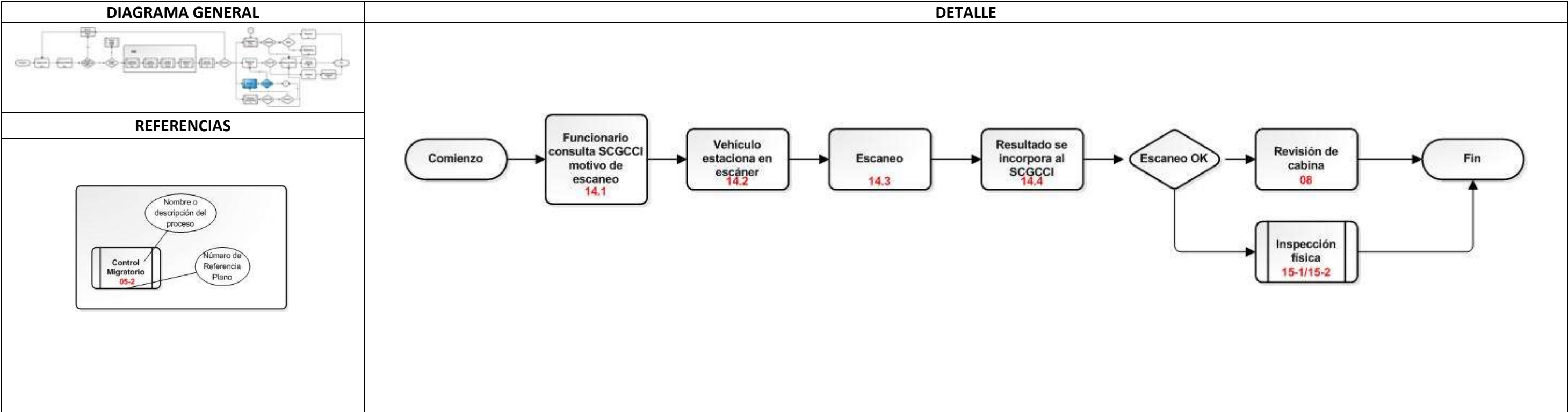
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<p>se podrá determina que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envíe el MT al escáner de camiones (14). Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la Zona Primaria (15-1/15-2). Se realice un control documental por lo cual el MT debe dirigirse al estacionamiento de la Zona Primaria (15-1/15-2). <p>Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la zona de estacionamiento previo (12). Autorizar el despacho sin revisión. Si se autoriza el despacho sin revisión por parte de la aduana y no hay ingresada una solicitud de enviar el MT a la Zona Primaria por parte de los organismos que actuaron previamente, el trámite de salida – entrada del MT se realizará en este momento, siguiendo el proceso establecido en Nro. de referencia 8 – Revisión de Cabina. Si existe alguna irregularidad en el trámite de salida – entrada del MT (por ejemplo seguro vencido o multa por exceso de plazo de permanencia, entre otros), el mismo deberá dirigirse a la ZEP (12) luego de concluir el pasaje por las restantes casetas de control. Las actuaciones de los funcionarios y de los sistemas de gestión de riesgo de ambos países se ingresan al SCGCCI quien indicará hacia donde debe seguir el MT. En caso que se determine el envío a estacionamiento previo, Zona Primaria o escáner se indicará el motivo. La derivación a las zonas anteriormente citadas de acuerdo a la información suministrada por los sistemas aduaneros al SCGCCI se llevará a cabo en la Referencia Nro, 11 – Arco de Derivación.</p>	
IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL MT	05 – 3 o 17	<p>PAÍS DE SALIDA Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el MT, propiedad, permiso de conductor, etc (05-3.2). Si existe alguna irregularidad, deniega la salida y se asigna el MT a la zona de estacionamiento previo (12) hasta que se solucione el problema:</p> <ul style="list-style-type: none"> Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione. Si el problema es sobre alguna orden de captura o aviso de robo del vehículo, se lo comunicará a las autoridades policiales. <p>Si el problema es con un MT de placas extranjeras que se excedió en el plazo de permanencia en el territorio del país de salida, se procederá al cobro de la multa correspondiente. Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA.</p> <p>PAÍS DE ENTRADA Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo y realizar la Importación Temporal cuando es placa extranjera (05-3.8), propiedad, permiso de conductor, seguro, etc. (05-3.7). Si existe alguna irregularidad, deniega la salida y se asigna el MT a la ZEP (12) hasta que se solucione el problema:</p> <ul style="list-style-type: none"> Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione. Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo, informando de esta situación al SCGCCI y derivando el MT a la ZEP para la adquisición del mismo (05-3.9). <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal (05-3.10). El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCI (05-3.5).</p>	<p>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación correspondiente para realizar el trámite de salida del MT (05-3.1). Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente para realizar el trámite de entrada (05-3.6). Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo. Si está realizando el trámite en la caseta de aduana del CDE, deberá dirigirse a la ZEP (12) hasta que tramite el mismo. Si está en la Zona Primaria se dirige al edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite de un nuevo seguro (05-3.9). El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente, para lo cual se dirige a la ZEP (12) a dejar el MT y así proceder a realizar el trámite correspondiente. Una vez solucionado los inconvenientes, el MT reingresará al CDE hasta la caseta de Aduana a culminar el trámite.</p>

6.6.6 ARCO DE DERIVACIÓN



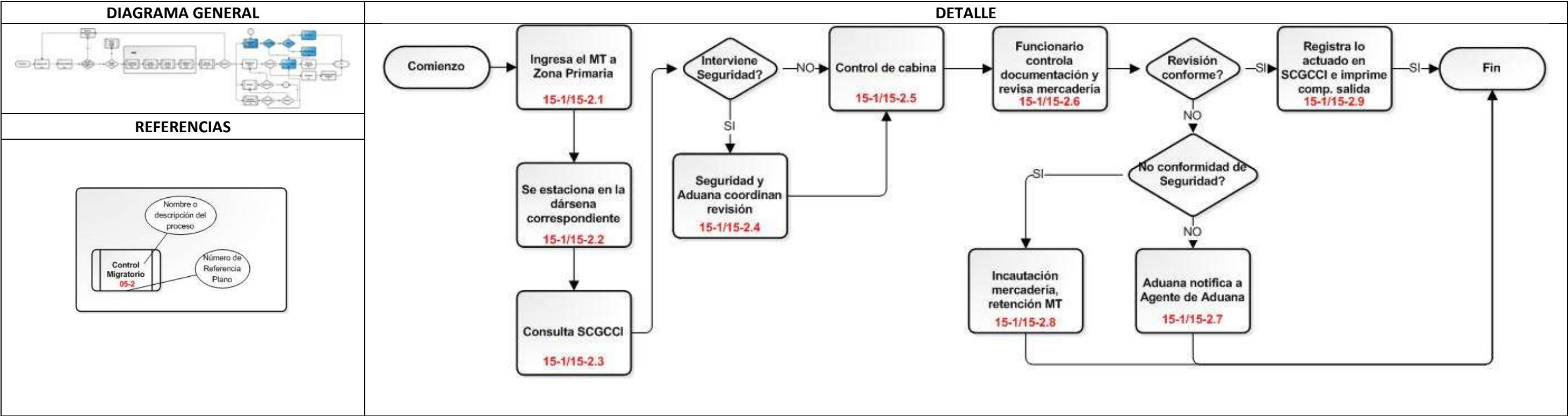
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ARCO DE DERIVACIÓN	11	<p>Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT llega al Arco de Derivación donde de acuerdo a los datos ingresados por las agencias al SCGCCI se le indicará al MT hacia donde debe avanzar, de acuerdo al siguiente orden de prelación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Si alguna agencia determinó que se realice una revisión en el escáner, el MT se dirige al escáner de camiones (14).• Si alguna agencia determinó que se realice una inspección física de la carga, el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la Zona Primaria (15-1/15-2).• Si alguna agencia determinó que le realicen un control documental, la MT debe dirigirse al estacionamiento de la Zona Primaria (16).• Si alguna agencia determinó que existe una inconsistencia documental, el MT debe dirigirse a la ZEP (12). <p>Si todas las agencias entienden que no es necesario ninguna de las actuaciones anteriores, autoriza la continuación hacia los boxes de revisión de cabina (08).</p> <p>El SCGCCI indicará a todos los organismos que requieran intervenir en el control para que estén atentos a la presencia del MT.</p>	<p>El trasportista conduce el MT por el CDE hasta el Arco de Derivación (11).</p> <p>El transportista conduce el MT por el carril indicado por el SCGCCI en el Arco de Derivación.</p>

6.6.7 ESCANEO DEL MEDIO DE TRANSPORTE (MT)



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ESCANEO DEL MT	14	<p>El funcionario en el escáner consulta en el SCGCCl (14.1) el motivo y el organismo por el cual el MT fue dirigido al escáner.</p> <p>El funcionario le indica al conductor del MT donde se tiene que estacionar.</p> <p>Procede a realizar el escaneo del MT (14.3).</p> <p>Si no se detectan irregularidades, se autoriza la continuación al sector de revisión de cabina (08).</p> <p>En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al envío del MT a la Zona Primaria (15-1/15-2) para que se realice una revisión física de la carga.</p> <p>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCl (14.4).</p>	<p>El funcionario en el escáner consulta en el SCGCCl (14.1) el motivo y el organismo por el cual el MT fue dirigido al escáner.</p> <p>Participa del escaneo (14.3) del MT junto a los funcionarios de los demás organismos intervinientes.</p> <p>Si no se detectan irregularidades, se autoriza la continuación al sector de revisión de cabina (08).</p> <p>En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al envío del MT a la Zona Primaria (15-1/15-2) para que se realice una revisión física de la carga.</p> <p>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCl (14.4).</p>	<p>El conductor del MT conducirá el mismo hasta el escáner.</p> <p>Una vez estacionado en el lugar indicado (14.2) descenderá del MT.</p> <p>Una vez finalizado el escaneo, el conductor conducirá el MT al lugar indicado.</p>

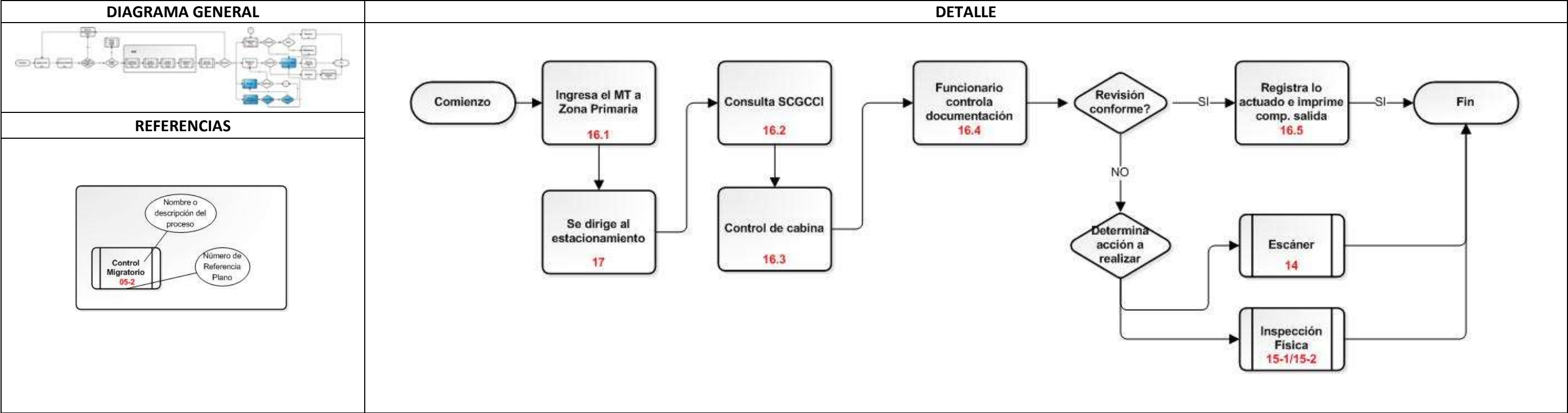
6.6.8 COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA ADUANA	15 - 16	<p>El SCGCCl informará a todas las agencias que un MT ha ingresado a la Zona Primaria para realizar un control físico de la mercancía (15-1/15-2.1).</p> <p>Cuando el MT ingresa a la Zona Primaria se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina (15-1/15-2.5).</p> <p>CONFORMIDAD</p> <p>El funcionario de aduana asignado para realizar la comprobación documental y física de la mercancía consulta en el SCGCCl (15-1/15-2.3) el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia, si otros organismos hubieran requerido realizar una inspección física coordina con ellos la misma (15-1/15-2.4).</p> <p>El funcionario de Aduana asignado coordina con el agente de aduana para realizar la comprobación física de la misma.</p>	<p>El funcionario de seguridad consulta en el SCGCCl (15-1/15-2.3) el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia y si hay otro organismo que requiera realizar la inspección física coordina con estos la misma (15-1/15-2.4).</p> <p>Solicita a aduana la rotura del precinto aduanero.</p> <p>Realiza la comprobación física de la mercancía para comprobar si corresponde con lo declarado o si se detecta algún ilícito (15-1/15-2.6).</p> <p>Si no hay irregularidades se autoriza de su parte la salida.</p> <p>Si se detecta alguna irregularidad o ilícito se procede a la incautación de la mercancía y/o a retener el MT si corresponde (15-1/15-2.8).</p>	<p>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercancía.</p>

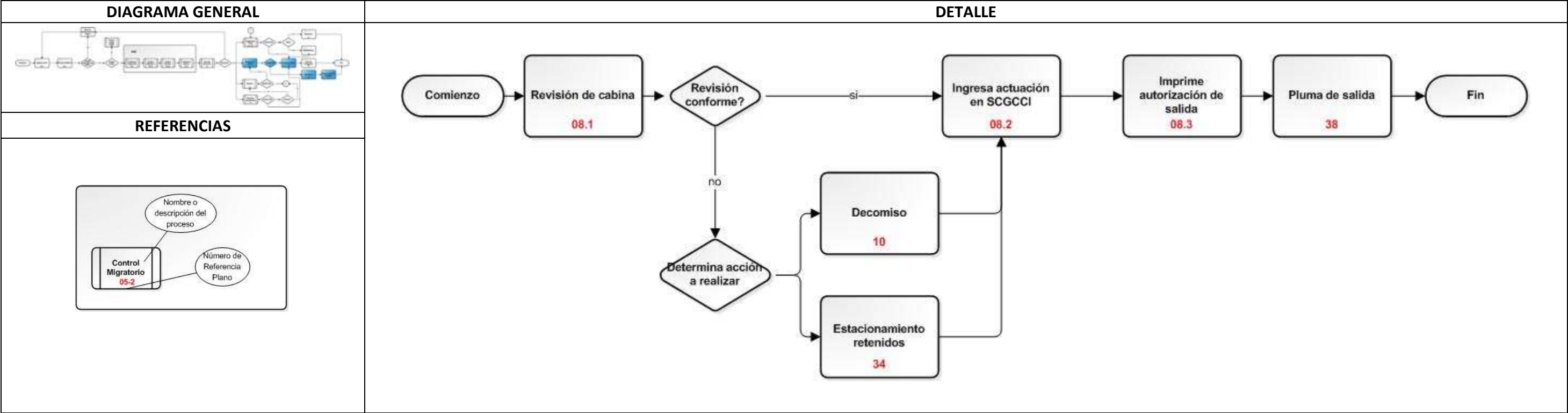
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		<p>Analiza la documentación correspondiente (15-1/15-2.6).</p> <p>Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el reconocimiento físico de la mercadería.</p> <p>Realiza la comprobación física de la mercadería (15-1/15-2.6).</p> <p>Si la verificación física es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCCI con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCI (15-1/15-2.9) si no se requiere la intervención de otro organismo.</p> <p>NO CONFORMIDAD</p> <p>Si la verificación física no es conforme, el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana con lo cual notificará al agente de aduana (15-1/15-2.7), indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda.</p>		<p>Una vez recibido el mensaje de notificación (15-1/15-2.7) con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</p> <p>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda.</p>

6.6.9 CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA



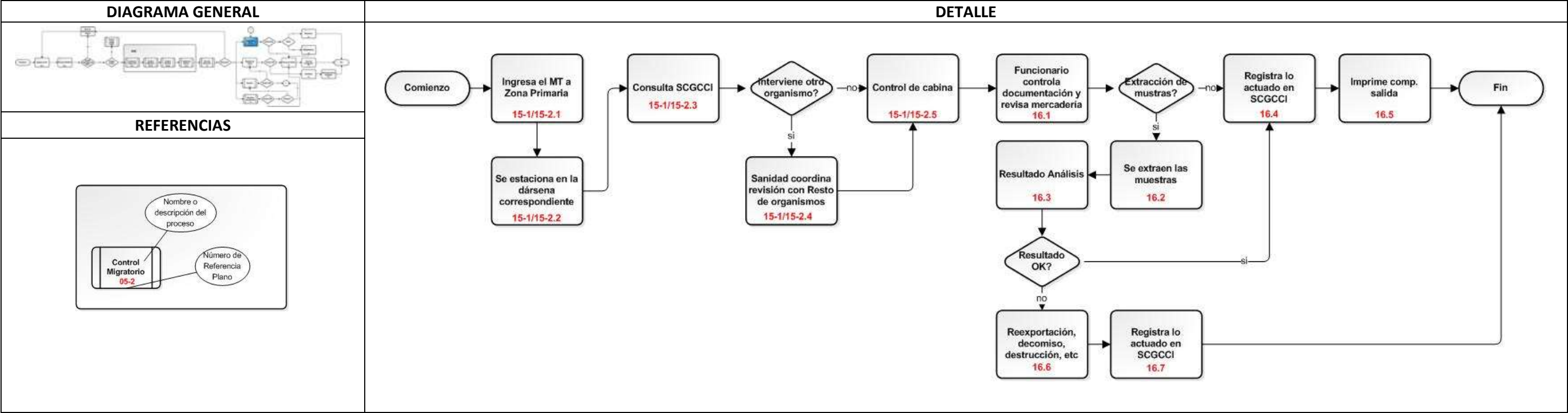
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCADERÍA	16	<p>Cuando el MT ingresa a la Zona Primaria (16.3) se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina.</p> <p>CONFORMIDAD</p> <p>El funcionario de aduana asignado para realizar el control documental consulta en el SCGCCI el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (16.2).</p> <p>El funcionario de Aduana asignado analiza la documentación correspondiente (16.4).</p> <p>Si el control documental es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCI con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCI si no se requiere la intervención de otro organismo (16.5).</p> <p>NO CONFORMIDAD</p> <p>Si el control documental no es conforme, el funcionario asignado podrá determinar:</p> <ul style="list-style-type: none">Envío del MT al escáner (14). Se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 14.Revisión física de la mercadería para lo cual indicará el traslado del MT a las dársenas de revisión de carga (15-1/15-2). se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15-1/15-2.	<p>El conductor ingresa a la Zona Primaria y se estaciona en los lugares correspondientes al estacionamiento (17).</p> <p>Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron control documental y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCI otorgado por el SCGCCI (16.5).</p>

6.6.10 REVISIÓN DE CABINA



ACTIVIDAD		REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
REVISIÓN CABINA		DE 08	<div><div>El MT deberá dirigirse a los boxes de revisión de cabina (08.1) cuando ninguno de los organismos intervinientes en las casetas del CDE haya determinaron que se realizara un escaneo, revisión física o documental o que el MT fuera a la ZEP a solucionar algún inconveniente, sino que por el contrario autorizaron la salida del CCI. Todas las agencias que lo requieran podrán realizar la revisión de la cabina y compartimentos. El resultado de la revisión podrá ser:</div><div><div><div></div><div>Sin inconvenientes. En este caso se ingresa la actuación en el SCGCC (08.2) con lo cual se imprimirá la autorización de salida (08.3) del MT del CCI continuando viaje hacia la pluma de salida (38).</div><div></div><div>Con mercadería a decomisar. Se realizará el proceso de decomiso (10) para su posterior destrucción u otra acción y se imprimirá la autorización de salida del MT del CCI continuando viaje hacia la pluma de salida (38).</div><div></div><div>Delito. Si se detecta mercadería que conlleva un delito, el MT será conducido al Estacionamiento de Retenidos (34).</div><div></div><div>Se ingresará al SCGCC los resultados de la revisión de cabina (08.2).</div></div></div></div>				<div>El conductor se dirige a los boxes de revisión de cabina (08.1). Cuando le entregan la autorización de salida del MT conduce el mismo hacia la pluma de salida (38). Si se detecta algún ilícito, conduce el MT hacia el estacionamiento de retenidos (34).</div>

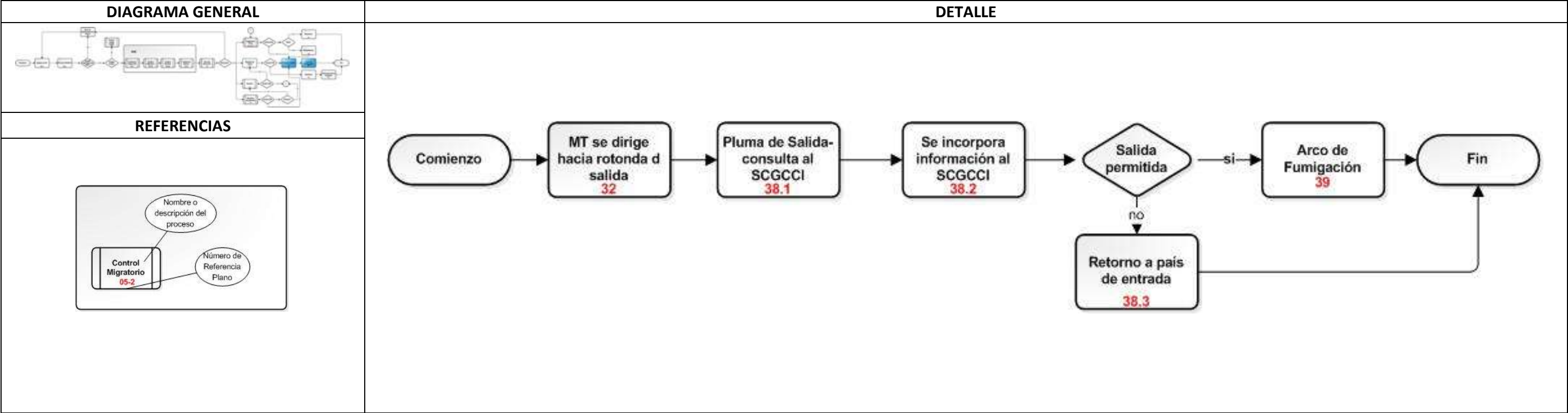
6.6.11 SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCADERÍA SANIDAD	15 – 1 / 15 - 2	El funcionario de sanidad consulta en el SCGCCl el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (15-1/15-2.3) y si hay otro organismo que requiera realizar la inspección física para coordinar con ellos la misma (15-1/15-2.4). Se realiza la revisión de cabina (15-1/15-2.5). Solicita a aduana la rotura del precinto aduanero. Realiza la comprobación física de la mercadería para comprobar si corresponde con lo declarado (16.1). Si no hay irregularidades y no es necesaria la extracción de muestras precinta el MT y autoriza de su parte la salida, ingresando su actuación en el SCGCCl (16.4) con lo cual se imprime el comprobante de autorización (16.5). Si es necesaria la extracción de muestras se seguirá el proceso detallado a continuación.	El conductor ingresa a la Zona Primaria (15-1/15-2.1) y estaciona el MT en la zona establecida a estos efectos (15-1/15-2.2). Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron revisión física y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCI otorgado por el SCGCCl.	El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercadería. Una vez recibido el mensaje de notificación con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes. Si está conforme, procederá al pago de los conceptos liquidados, cuando corresponda.
CONTROL SANIDAD: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS	15 – 1 / 15 - 2	El funcionario de sanidad asignado consulta en el SCGCCl el motivo por el cual el MT fue asignado a esa instancia. Procede a la extracción de muestras cuando corresponda (16.2). En el caso de animales que requieran realizar cuarentena, los mismos se descargarán en los corrales (19).	El conductor se dirige a los corrales (19) en el caso que tenga que descargar animales para cuarentena.	

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
CONTROL DE SANIDAD: ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS	16	El funcionario de sanidad correspondiente realiza el análisis de las muestras en el laboratorio del CCI (16.3). En caso de requerir de un análisis en otra localidad, enviará las muestras. Si se permite que las muestras viajen con el MT, se precinta el mismo con las muestras dentro. Si el MT debe esperar al resultado del análisis para continuar el viaje, le indica al conductor su lugar de estacionamiento en (17), a la espera de los resultados.	El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras.	
CONTROL DE SANIDAD: RESULTADO DEL ANÁLISIS	16	Si no se detecta ninguna irregularidad, se autorizará la continuación del MT. Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento) (16.6). El funcionario de sanidad ingresará el resultado de lo actuado en el sistema propio, el cual alimentará el SCGCCCI (16.4) con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCI (16.5) si no se requiere la intervención de otro organismo.	En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario de sanidad para realizar el proceso indicado por éste.	

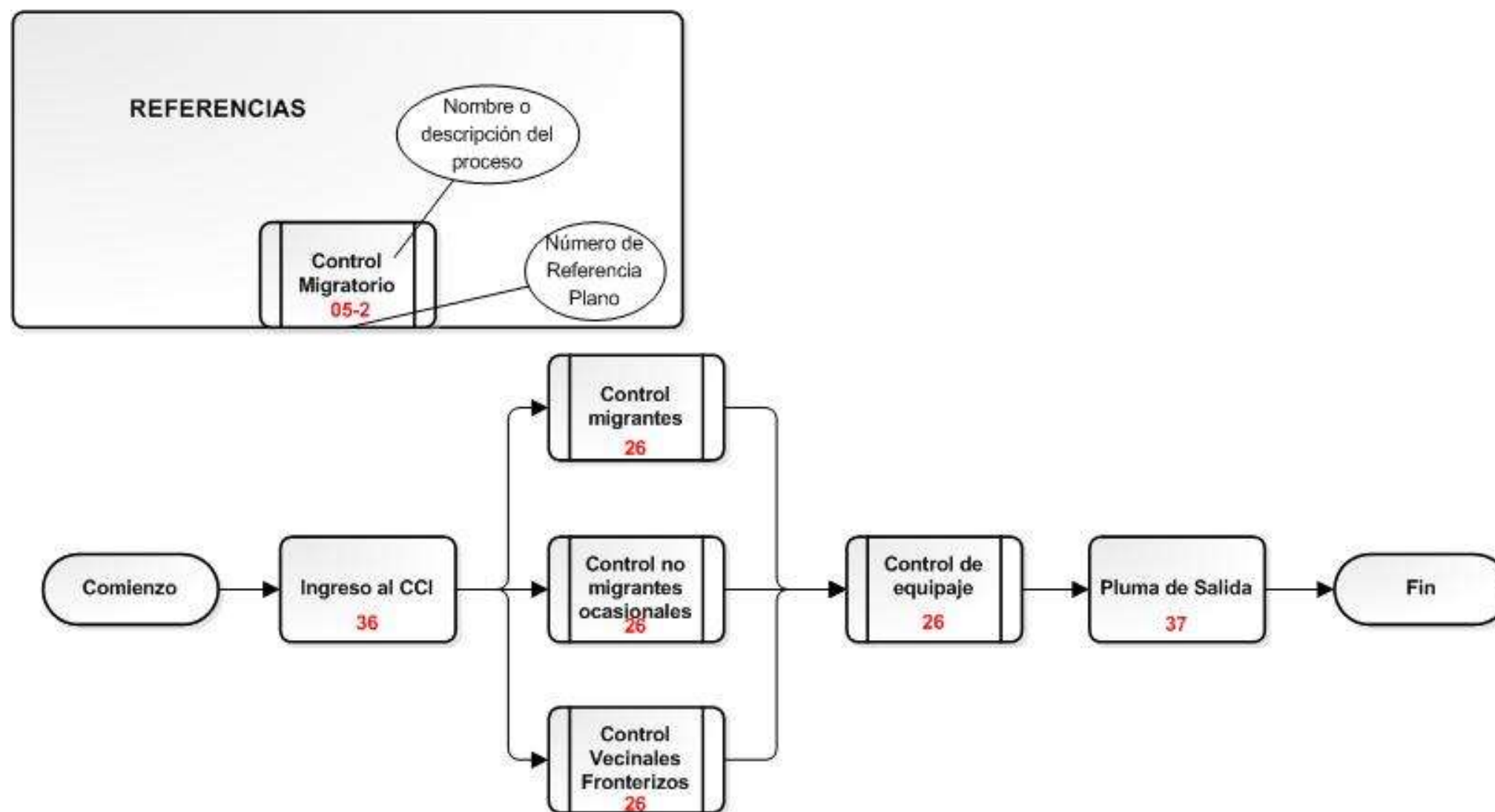
6.6.12 FUMIGACIÓN Y SALIDA DEL CCI



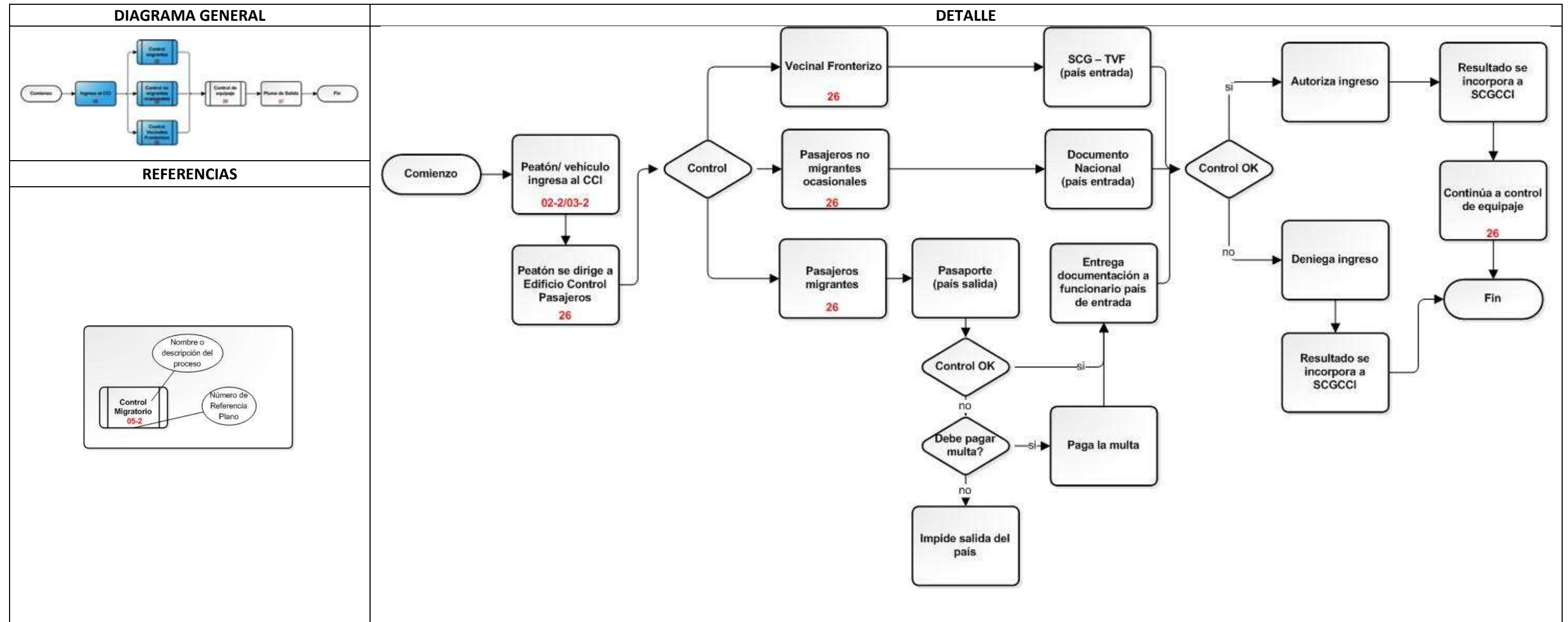
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL SCGCC I	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ROTONDA DE SALIDA	32		El conductor del MT conduce hacia la rotonda de salida del CCI (32).
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL MT	38	El SCGCC I habilitará o no la salida del MT de acuerdo a los datos que disponga del mismo. El SCGCC I de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CCI (38.2) Si no se habilita la salida el MT debe tomar el carril de retorno para el país de entrada (38.3).	El conductor del MT se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCI.
FUMIGACIÓN	39		El MT antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación (39) Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana.

6.7 PASAJEROS

6.7.1 DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES



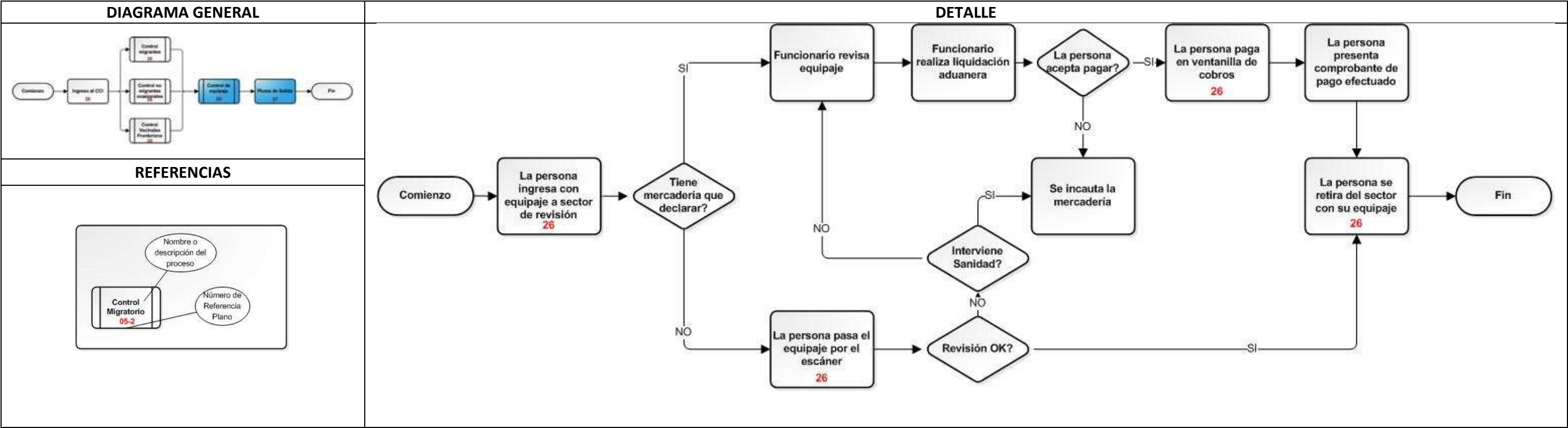
6.7.2 INGRESO AL CCI Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD		REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
INGRESO A CCI		36		El Peatón ingresa al CCI del País Sede de los controles con su equipaje por el acceso de personas (03-2) Avanza hacia el molinete donde el Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI) habilita el ingreso y hace el conteo sobre la cantidad de peatones que ingresan al CCI
CAMINA HACIA EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS				El peatón se dirige por la senda de peatones hacia el edificio de control de pasajeros
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	DE - DE	26	CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para Migrantes El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón: Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica) Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean) VISA cuando corresponda CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales El funcionario de Migración del país de ENTRADA, de la fila de control de personas que llegan a Paso Canoas pero no cruzan la frontera, recibe la documentación entregada por el peatón: Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica) Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean) La lectura de documento se hace mediante el SCGCCI quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.	El peatón se dirige a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar: CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entrada CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: quienes llegaron hasta Paso Canoas pero no cruzaron la frontera, por lo tanto no requieren realizar trámite migratorio y no poseen una Tarjeta Vecinal Fronterizo (TVF) CONTROL TVF: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza El peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en: Cédula o Pasaporte vigente VISA cuando corresponda TVF
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	DE - LA	26	CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para Migrantes PAÍS DE SALIDA El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCI con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros. El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado PAÍS DE ENTRADA El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el	Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
		<p>caso</p> <p>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</p> <p>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>El funcionario de Migración del país de ENTRADA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte mediante el SCGCCI y verifica que la persona se encuentre migratoriamente en el país de entrada y que tenga VISA vigente cuando corresponda</p> <p>Si la persona no tiene el ingreso migratorio en el país de ENTRADA, se analizará el país desde donde proviene:</p> <p>Si la persona proviene del país vecino, le indicará que se dirija a la fila de control de ambos países a realizar el trámite previo de salida</p> <p>Si la persona proviene de otro país diferente, se analizará el caso para verificar el motivo por el cual no realizó el trámite migratorio de entrada correspondiente</p> <p>CONTROL DE TVF: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza:</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>El funcionario de Seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el Sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente</p>	
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	26	<p>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:</p> <p>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</p> <p>Si el interesado tiene algún impedimento</p> <p>Si la documentación está vencida</p> <p>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda</p> <p>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</p> <p>Si no posee algunos de los documentos requeridos para el trámite (pasaporte, cédula o Tarjeta Vecinal Fronteriza)</p>	<p>El habitante o trabajador de Paso Canoas realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCCI de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros</p>
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<p>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:</p> <p>Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o el pasaporte sellado</p> <p>Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</p>	<p>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</p> <p>Guarda la TVF luego de haber sido leída por el SCGCCI</p> <p>Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</p>

6.7.3 CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO

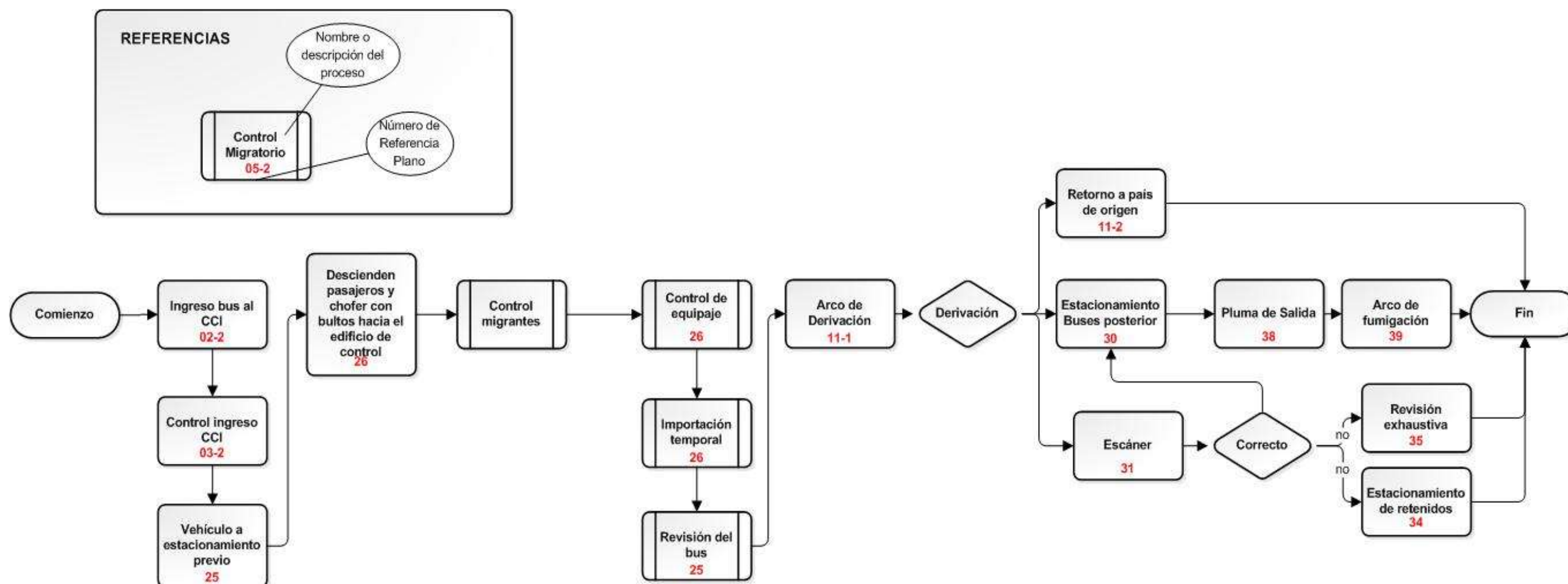


ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SANIDAD	ACTUACIONES DEL PEATÓN
CONTROL PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso	Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde si no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos	La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente
CONTROL	26	Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería	De existir productos que requieren de su control, el	la persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo

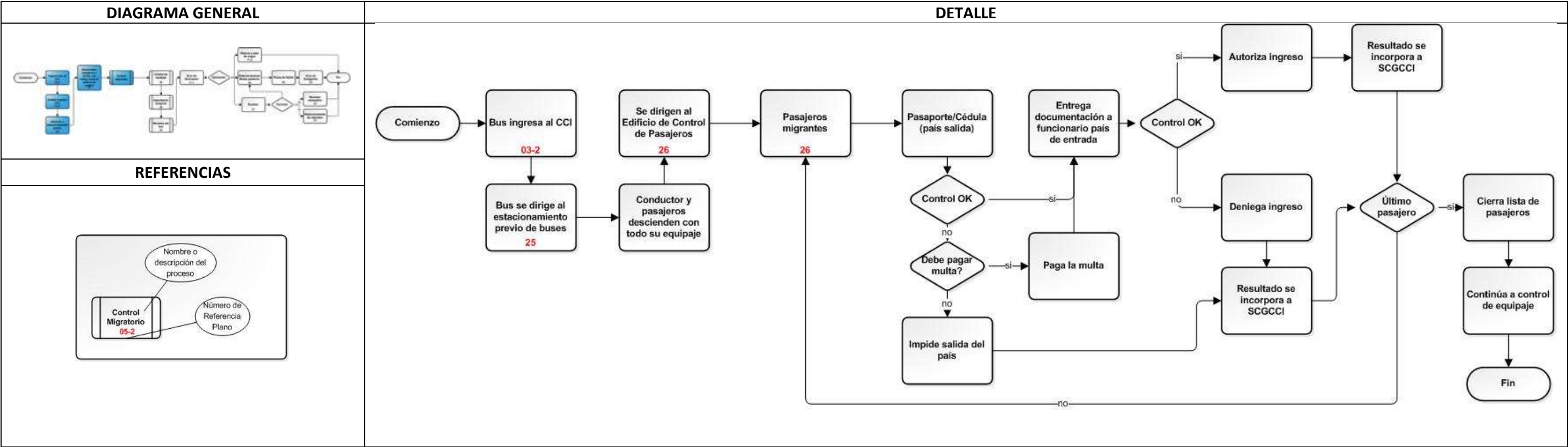
ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SANIDAD	ACTUACIONES DEL PEATÓN
PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA		declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida Una vez revisado el equipaje del peatón se autoriza la salida del mismo por la senda de peatones	funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	comunica al funcionario de aduana La persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo
CAMINA HACIA LA SALIDA				El peatón procede a retirarse del edificio de control de pasajeros y se dirige por la senda de peatones hacia la de salida del CCI siguiendo las sendas marcadas a tal efecto (37).

6.8 BUSES INTERNACIONALES

6.8.1 DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES



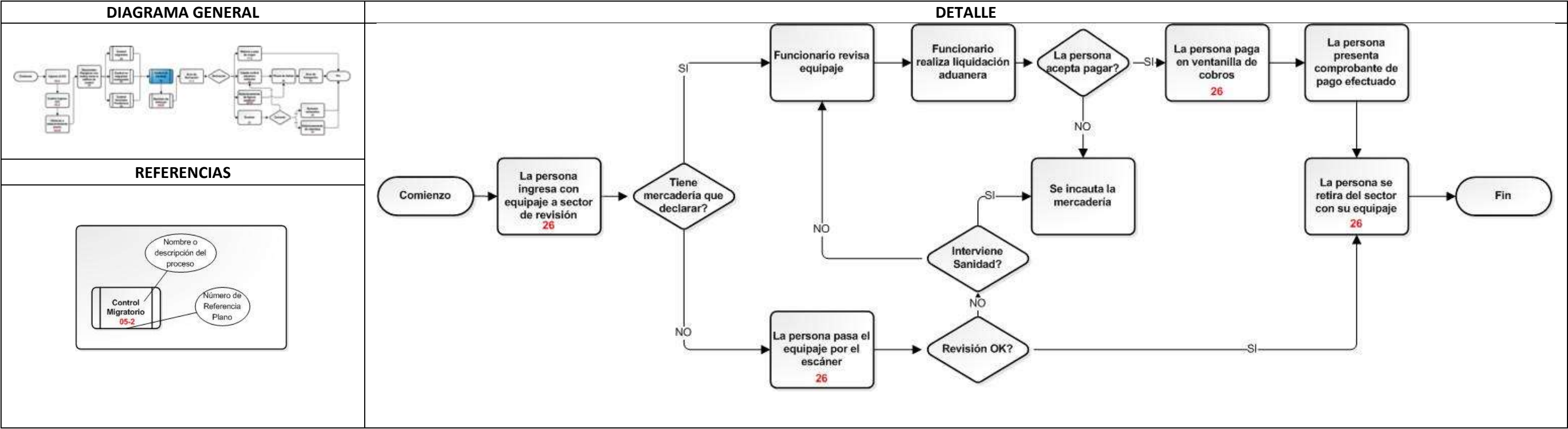
6.8.2 INGRESO AL CCI Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
SALIDA DEL PAÍS DE PROCEDENCIA			El Bus pasa por la vía de salida del CCI del país de salida donde se controlan automáticamente las placas y se registran en el Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI)
INGRESO A CCI	02-2 y 03 -2		El Bus ingresa al CCI por el carril de acceso de ligeros y buses y se dirige al Arco de Control de entrada para ligeros y buses, donde el SCGCCI hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología (03-2) El conductor se dirige al estacionamientos de buses previo a control (25) y se estaciona Los pasajeros del bus descenden del mismo con todo su equipaje y los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite migratorio
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DOCUMENTOS	DE DE	26 El funcionario de Migración del país de SALIDA recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros: Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica) Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean) VISA cuando corresponda	La empresa de bus internacional deberá enviar en forma electrónica al SCGCCI la lista de pasajeros en forma previa al arribo del bus al CCI Los pasajeros se dirigen a la fila de CONTROL DE AMBOS PAÍSES El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en: Cédula o Pasaporte vigente VISA cuando corresponda

ACTIVIDAD		REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: DE LA DOCUMENTACIÓN	DE	26	<p>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: pasajeros Migrantes</p> <p>PAÍS DE SALIDA El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCI con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros. El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado</p> <p>PAÍS DE ENTRADA El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</p>	Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	DE -	26	<p>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos: Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales Si el interesado tiene algún impedimento Si la documentación está vencida En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</p>	
CONTROL PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	DE -	26	<p>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona: Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros El SCGCCI controlará que todos los pasajeros de la lista enviada por el transportista en forma previa hayan sido controlados migratoriamente</p>	<p>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</p>

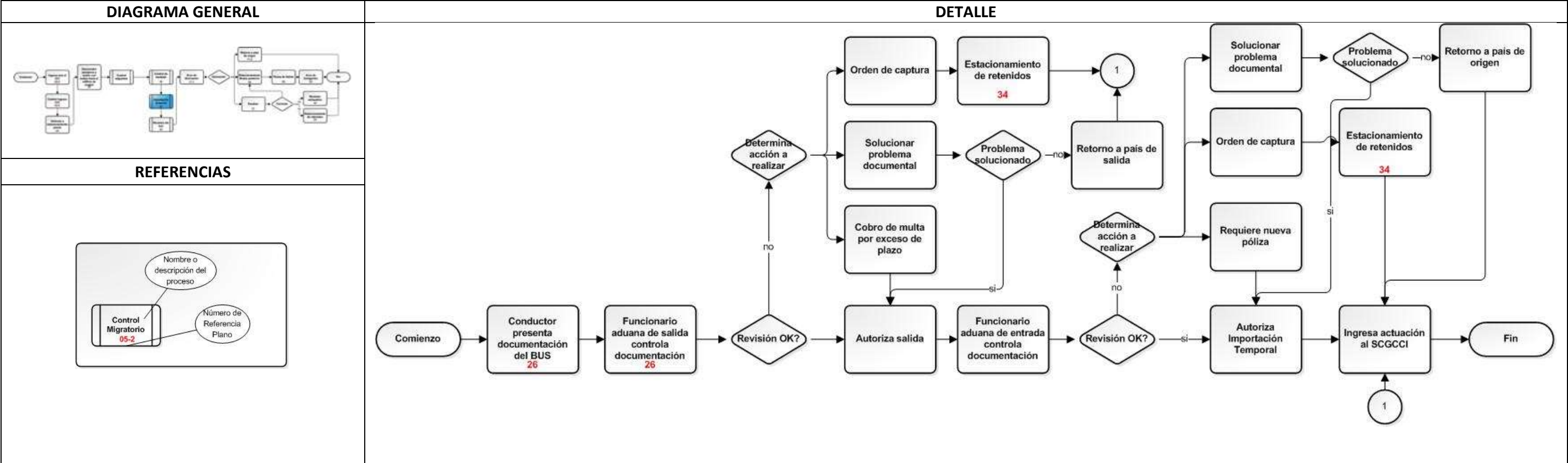
6.8.3 CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	<p>Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control</p> <p>Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner</p> <p>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</p> <p>De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso</p> <p>Una vez revisado el equipaje de todos los pasajeros se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de buses posterior al control (29)</p>	<p>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuará en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas</p> <p>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner</p> <p>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</p> <p>Realizado el control:</p> <p>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</p> <p>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos</p>	<p>Las personas se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo</p> <p>Los pasajeros luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de buses posterior al control (29)</p> <p>Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente</p> <p>El conductor luego de realizar el control de equipaje, se dirige a realizar el trámite de importación temporal del bus</p>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS- ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA	26	Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	La persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo comunica al funcionario de aduana La persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo

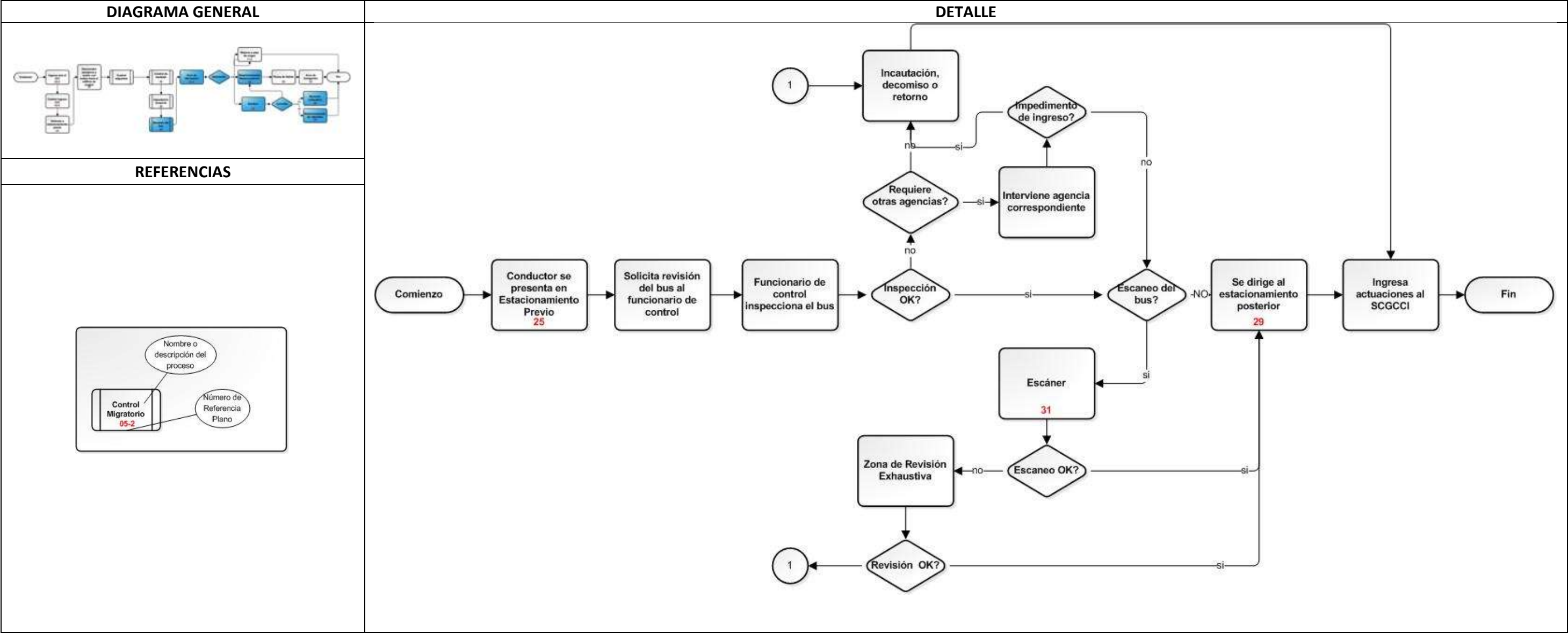
6.8.4 IMPORTACIÓN TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS	26	<p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un bus con placas del país de salida:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento previo (25) hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>En caso de que así lo amerite se podrá decidir el retorno del bus al país de origen</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</p> <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de salida:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc</p>	<p>El conductor realiza el trámite de salida – entrada del bus</p> <p>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del bus</p> <p>Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente</p> <p>Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en el edificio de control de pasajeros</p> <p>El conductor de un bus de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el</p>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento previo (25) hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del bus en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una multa</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes determinarán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>Si es un bus con placas del país de entrada:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento previo (25) hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA</p> <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en Estacionamiento previo (25) hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal</p> <p>La información sobre el resultado de la Importación temporal del Bus es incorporada al SCGCC</p>	<p>edificio de control de pasajeros</p> <p>El conductor luego de realizar los trámites de salida – entrada del bus se dirige al estacionamiento de buses previo al control (25) para proceder a la revisión del mismo</p>

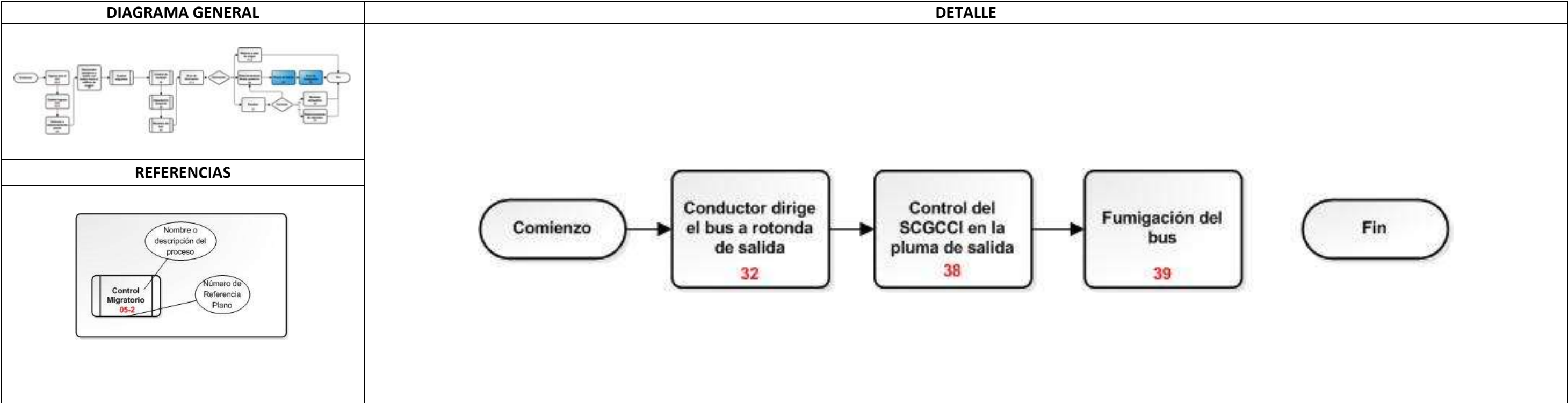
6.8.5 REVISIÓN DEL BUS



ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL	ACTUACIONES DE ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE BUSES PREVIOS AL CONTROL: CONTROL DEL BUS	25	Los funcionarios de los organismos de control de los dos países ubicados en el estacionamiento previo de buses previo, actuarán en forma coordinada para la realización de la revisión de los vehículos Los funcionarios realizarán el control del bus para detectar si existen mercaderías, equipaje o		El conductor del bus se dirige al estacionamiento de buses previo al control y se presenta junto al mismo Una vez finalizado el control del bus, el conductor conduce el mismo hacia el Estacionamiento de buses

ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL	ACTUACIONES DE ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p>bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control de bultos en el edificio de control de pasajeros</p> <p>De detectarse mercadería no declarada, procederán a la incautación o decomiso según el caso</p> <p>Los funcionarios podrán determinar que es necesario el escaneo del vehículo</p> <p>De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas.</p> <p>Los funcionarios que hayan realizado el control del bus indicarán al conductor si debe dirigirse al escáner (31) o al estacionamiento posterior (29)</p> <p>Toda la información sobre el resultado del control y la determinación del escáner del vehículo se incorpora al SCGCCI</p>		Posterior (29)
ESCANEEO DEL BUS	31		<p>El funcionario de la aduana de INGRESO le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionar</p> <p>Procede a realizar el escaneo del vehículo:</p> <p>Si se detecta alguna irregularidad se realiza un control más exhaustivo del vehículo (35)</p> <p>Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder al ascenso de pasajeros</p> <p>En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercadería o a dar aviso a la policía según el caso</p> <p>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCI</p>	<p>El conductor se dirige al escáner del bus y desciende del mismo</p> <p>Si el funcionario de aduana detecta alguna irregularidad en el escaneo, deberá estacionar el vehículo en la zona de revisión exhaustiva (35) para su revisión</p> <p>Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades en el escaneo, el conductor asciende al bus y se dirige hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder a levantar a los pasajeros</p> <p>Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente</p>
ESTACIONAMIENTO DE BUSES POSTERIOR AL CONTROL: PASAJEROS ASCIENDEN AL BUS	29		<p>La Aduana permite que los pasajeros del bus ubicado en el estacionamiento de buses posterior al control asciendan al mismo</p>	<p>El conductor conduce el mismo hasta el estacionamiento de buses posterior a control para que los demás pasajeros asciendan al mismo y se dirijan a la rotonda de salida (32)</p>
REVISION EXHAUSTIVA	35		<p>El funcionario de la aduana de INGRESO le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionar</p> <p>Procede a realizar la revisión exhaustiva del vehículo:</p> <p>En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercadería o a dar aviso a la policía según el caso</p> <p>Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder al ascenso de</p> <p>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCI</p>	<p>El conductor dirige al vehículo al área de Revisión exhaustiva</p> <p>Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades, el conductor asciende al bus y se dirige hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder a levantar a los pasajeros</p> <p>Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente</p>

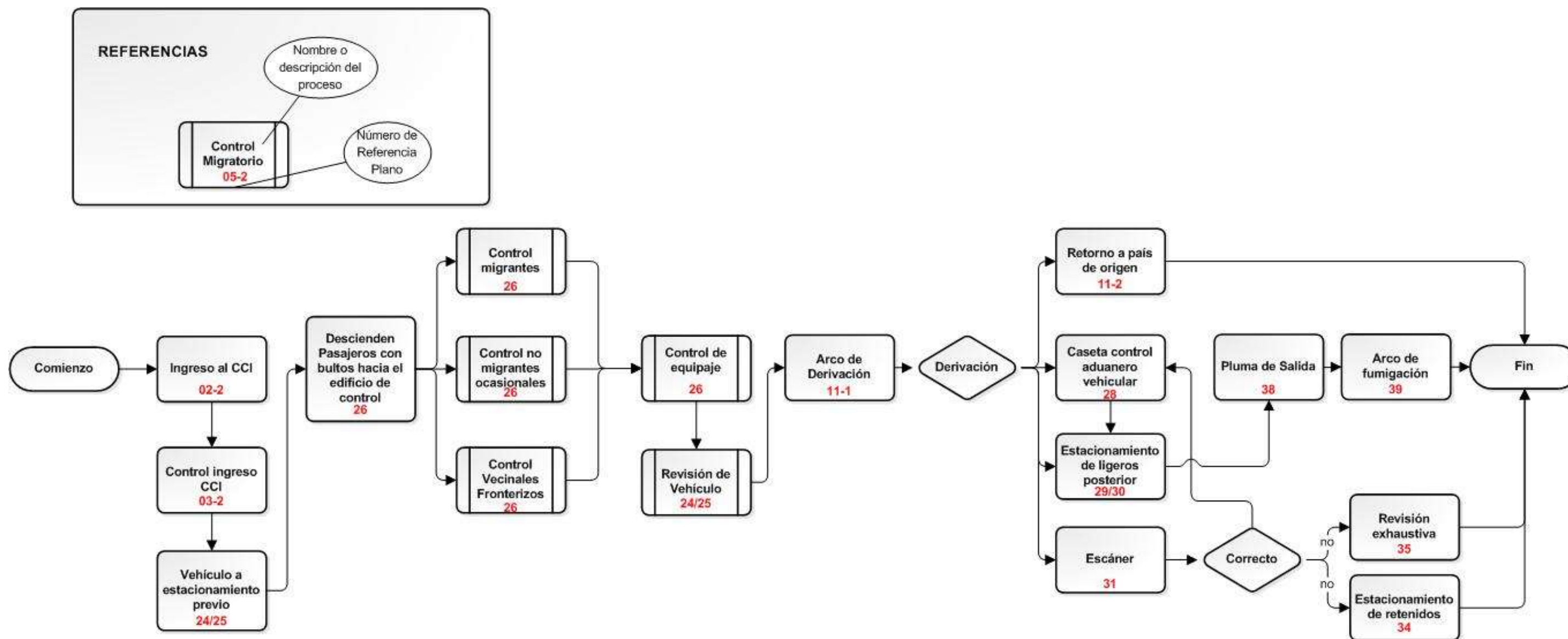
6.8.6 SALIDA DEL CCI



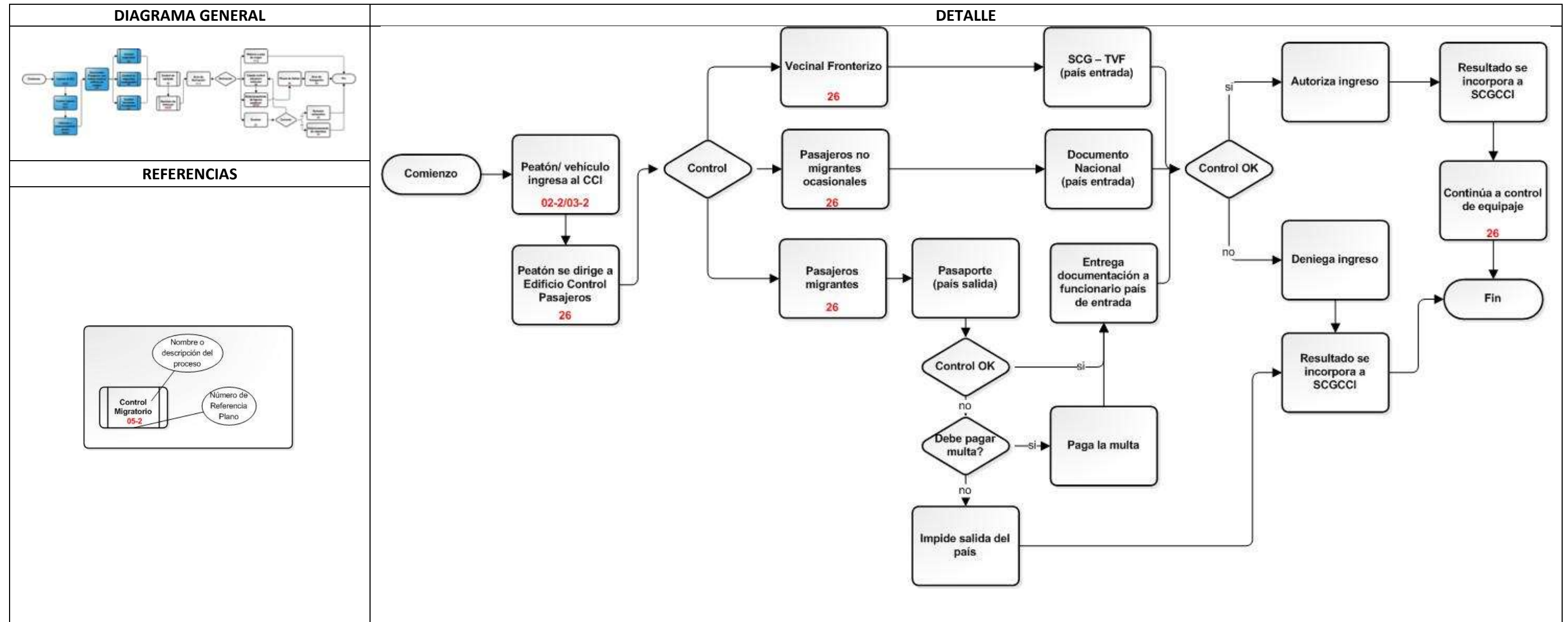
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ROTONDA DE SALIDA	32		El conductor se dirige hacia la rotonda de salida del CCI (32)
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL BUS	38	El SCGCCCI habilitará o no la salida del bus de acuerdo a los datos que disponga del mismo El SCGCCCI de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CCI	El conductor se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCI (38)
FUMIGACIÓN	39		El vehículo antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación (39) Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana

6.9 VEHÍCULOS PARTICULARES

6.9.1 DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES



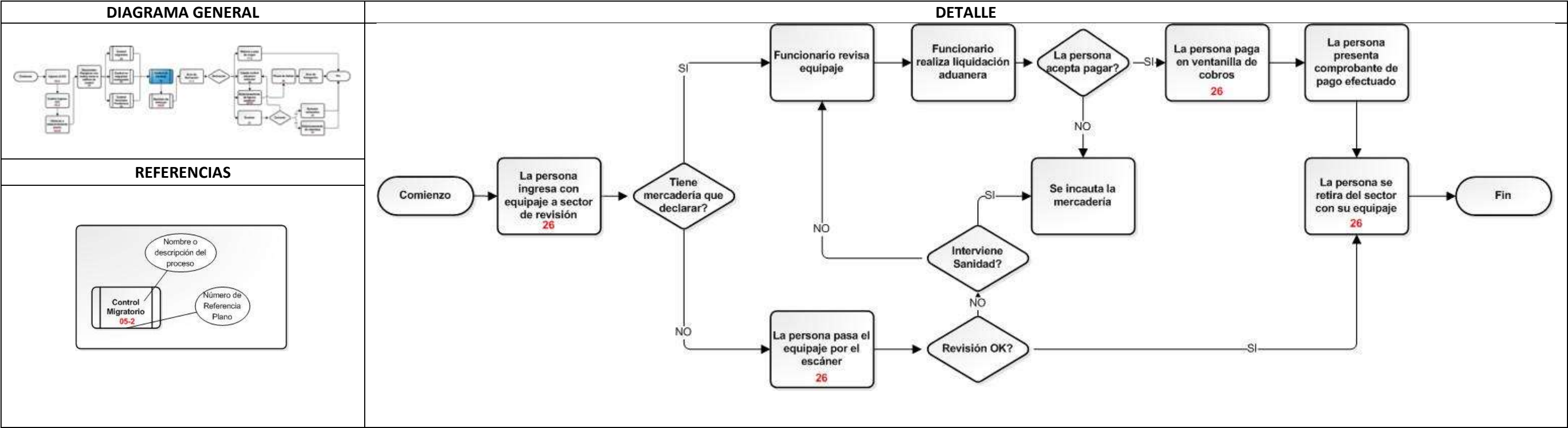
6.9.2 INGRESO AL CC I Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
SALIDA DEL PAÍS DE PROCEDENCIA			El vehículo ingresa por la carretera Panamericana desde el del país de salida donde se controlan automáticamente las placas y se registran en el Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI)
INGRESO A CCI	02 – 2 y 03 - 2		El vehículo ingresa al CCI por el carril de acceso de ligeros y buses y se dirige al Arco de Control de entrada de ligeros y buses donde el SCGCCI hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología El conductor se dirige al estacionamientos de ligeros previo a control (24) y se estaciona Los pasajeros del vehículo descienden del mismo con todo su equipaje y los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite migratorio
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón: Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica) Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean) VISA cuando corresponda CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para no migrantes ocasionales El funcionario de Migración del país de ENTRADA, de la fila de control de personas que llegan a Paso Canoas pero no cruzan la frontera, recibe la documentación entregada por el peatón: Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica) Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean) La lectura de documento se hace mediante el SCGCCI quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.	Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar: CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entrada CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: quienes llegaron a la frontera pero no cruzaron la misma, por lo tanto no requieren realizar trámite migratorio CONTROL TVF: los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en: Cédula o Pasaporte vigente VISA cuando corresponda Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVF)
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	26	CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes PAÍS DE SALIDA El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCI con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros. El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado PAÍS DE ENTRADA El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino	Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo</p> <p>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</p> <p>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</p> <p>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>El funcionario de Migración del país de ENTRADA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte mediante el SCGCCCI y verifica que la persona se encuentre migratoriamente en el país de entrada y que tenga VISA vigente cuando corresponda</p> <p>Si la persona no tiene el ingreso migratorio en el país de ENTRADA, se analizará el país desde donde proviene:</p> <p>Si la persona proviene del país vecino, le indicará que se dirija a la fila de control de ambos países a realizar el trámite previo de salida</p> <p>Si la persona proviene de otro país diferente, se analizará el caso para verificar el motivo por el cual no realizó el trámite migratorio de entrada correspondiente</p> <p>CONTROL DE TVF: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza:</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>El funcionario de Seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el Sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente</p>	
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	26	<p>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA, dependiendo de cada situación particular, en los siguientes casos:</p> <p>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</p> <p>Si el interesado tiene algún impedimento</p> <p>Si la documentación está vencida</p> <p>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda</p> <p>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</p> <p>Si no posee documentos o Tarjeta Vecinal Fronteriza</p>	<p>El habitante o trabajador de Paso Canoas realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del SCGCCCI del edificio de control de pasajeros</p> <p>Si el conductor del vehículo posee una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVF) podrá permanecer en el Estacionamiento Previo (24) en el vehículo vacío y realizar la lectura de la misma en el lector que se encuentra ubicado junto al Arco de Derivación (11-1) previo al avance del vehículo hacia el Estacionamiento posterior (30)</p>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<p>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:</p> <p>Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado</p> <p>Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</p> <p>Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros</p>	<p>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</p> <p>Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</p>

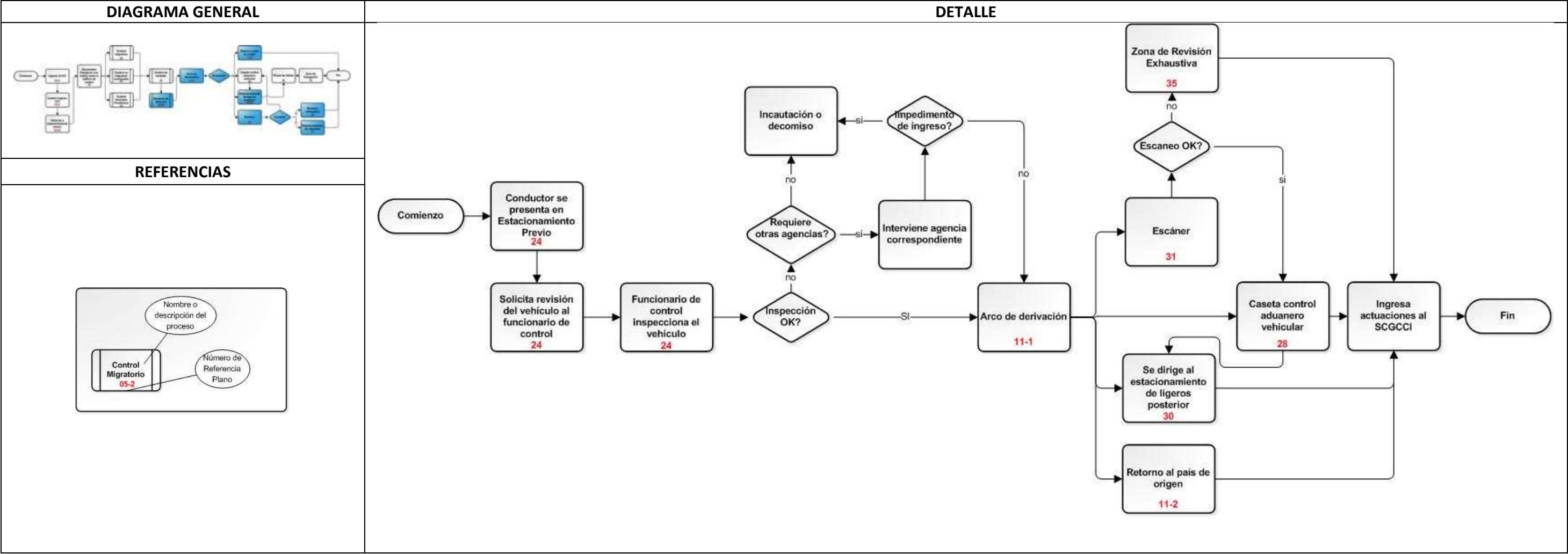
6.9.3 CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR Y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	<p>Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control</p> <p>Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner</p> <p>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</p> <p>De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso</p> <p>Una vez revisado el equipaje de todos los acompañantes se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de ligeros posterior al control (30)</p> <p>Funcionarios de la aduana entregarán al conductor un pase electrónico para la búsqueda de su vehículo en el Estacionamiento Previo (24)</p>	<p>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas</p> <p>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner</p> <p>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</p> <p>Realizado el control:</p> <p>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</p> <p>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos</p>	<p>La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo</p> <p>Los acompañantes luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de ligeros posterior al control (30)</p> <p>En el caso de poseer una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVF) y tener equipaje, el conductor debe realizar el control del mismo en el escáner en edificio de control . El control de la TVF lo puede realizar en el lector que se encuentra ubicado en el Arco de Derivación (11-1) al momento de salir del estacionamiento con el vehículo</p> <p>El conductor del vehículo gestionará el pase electrónico necesario para habilitar su retorno al estacionamiento previo (24) a la búsqueda de su vehículo</p>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
				Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA	26	Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida	De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente Realizado el control: si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos	La persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo comunica al funcionario de aduana la persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros (26) Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo

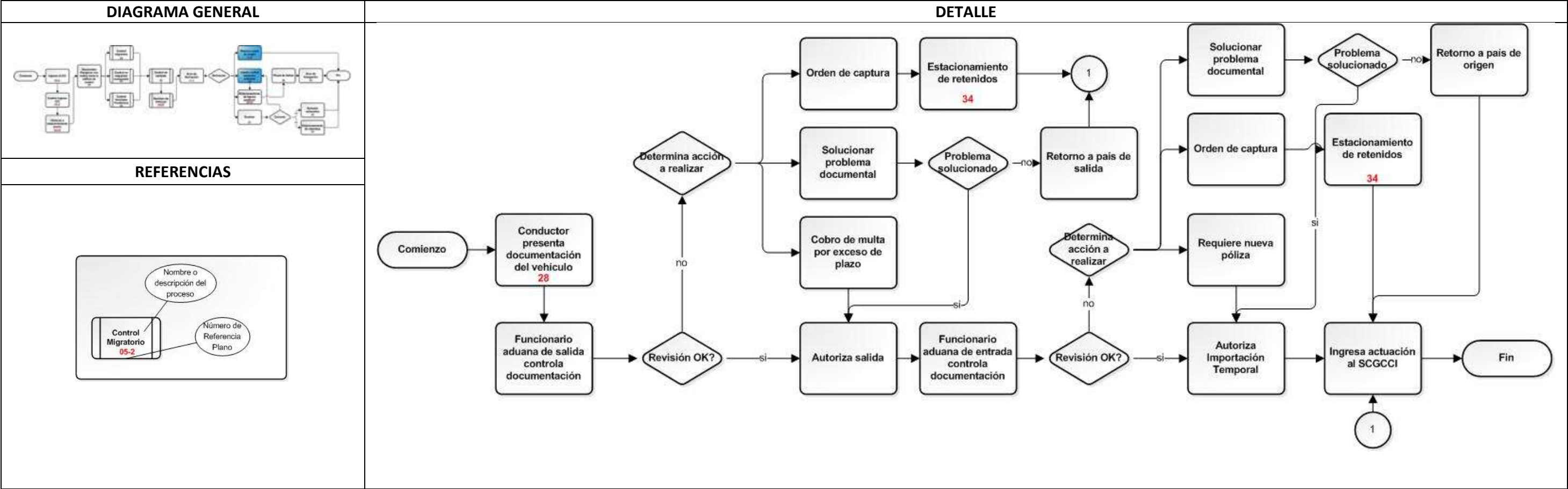
6.9.4 REVISIÓN DEL VEHÍCULO Y ARCO DE DERIVACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS PREVIO AL CONTROL : CONTROL DEL VEHÍCULO	24	<p>Los funcionarios de las agencias de control de ambos países actuarán en forma conjunta en el estacionamiento previo de ligeros (24)</p> <p>Los funcionarios realizarán el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control de bultos en el edificio de control de pasajeros (26)</p> <p>De detectarse mercadería no declarada, procederán a la incautación o decomiso y posterior destrucción según el caso y el tipo de mercadería</p> <p>Los funcionarios podrán determinar si es necesario el escaneo del vehículo</p>		<p>Una vez finalizado el control del vehículo, el conductor conduce el mismo hacia el Arco de Derivación (11-1)</p> <p>Si el conductor posee una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVF), luego del control del vehículo podrá salir del estacionamiento una vez efectuado el control del la TVF en el lector que se encuentra ubicado en el Arco de Derivación (11-1)</p>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		Toda la información sobre el resultado del control y la determinación del escáner del vehículo se incorpora al SCGCC		
ARCO DE DERIVACIÓN	11 - 1	En el Arco de Derivación el vehículo podrá ser dirigido a: el escáner de vehículos ligeros y buses (31) la caseta de control aduanero vehicular (28) el estacionamiento de ligeros posterior a control (30) retorno al país de origen (11-2)		El conductor sale del estacionamiento de ligeros previo a control (24) y conduce el vehículo hacia el Arco de Derivación (11 -1) En este hará la lectura del pase electrónico gestionado o en su defecto de la TVF. Para aquellos casos en que sea necesario retornar el vehículo al país de origen este lo hará por el acceso rápido a la rotonda de retorno (11-2)
ESCANEO DEL VEHÍCULO	31		El funcionario de la aduana de INGRESO le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionar Procede a realizar el escaneo del vehículo: Si se detecta alguna irregularidad se realiza un control más exhaustivo del vehículo (35) Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia la caseta de control aduanero vehicular (28) retomando por el Estacionamiento Previo(24) En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercadería o a dar aviso a la policía según el caso La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCC	El conductor se dirige al escáner (31) del vehículo y desciende del mismo Si el funcionario de aduana detecta alguna irregularidad en el escaneo, deberá estacionar el vehículo en la zona de revisión exhaustiva (35) para su revisión Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades en el escaneo, el conductor asciende al vehículo y se dirigen a la caseta de control aduanero vehicular (28) retomando por el Estacionamiento previo(24) Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente

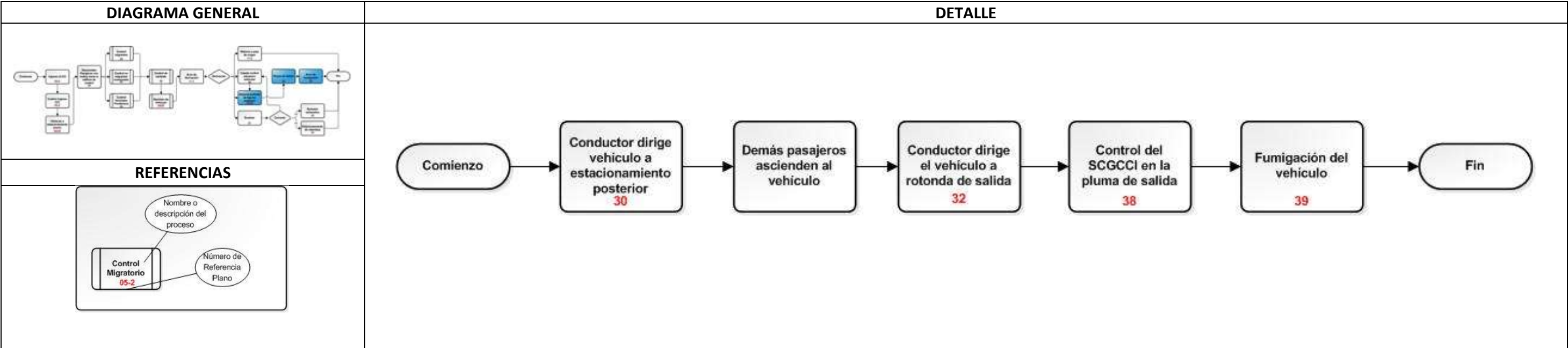
6.9.5 IMPORTACIÓN TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CASETA DE CONTROL VEHICULAR ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO	28	<p>El SCGCCCI informará a los funcionarios aduaneros ubicados en las casetas los datos del conductor informados en el pase electrónico para que estos puedan constatarlos con documentos presentados.</p> <p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un vehículo con placas del país de salida:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento Previo (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>Si el problema no es subsanable el vehículo puede retornar al país de salida por el acceso (11-2)</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</p> <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de salida:</p>	<p>El conductor realiza el trámite de salida - entrada del vehículo</p> <p>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del vehículo</p> <p>Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente</p> <p>Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en el edificio de control de pasajeros (26)</p> <p>El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al país de SALIDA</p>

ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento Previo (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una multa</p> <p>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos (34)</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</p> <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>Si es un vehículo con placas del país de entrada:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento Previo (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</p> <p>Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA</p> <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <p>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc</p> <p>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento Previo (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:</p> <p>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione o retorne al país de origen.</p> <p>Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</p> <p>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal</p>	<p>que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el edificio de control de pasajeros (26)</p>

6.9.6 SALIDA DEL CCI



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS POSTERIOR AL CONTROL: PASAJEROS ASCIENDEN AL VEHÍCULO	30		La Aduana permite que los pasajeros del vehículo ubicado en el estacionamiento de ligeros posterior al control asciendan al mismo		Una vez finalizado el trámite en la caseta de control aduanero vehicular (28), o bien si el vehículo no requería de la realización del trámite aduanero, el conductor conduce el mismo hasta el estacionamiento de ligeros posterior a control para que los demás pasajeros asciendan y se dirijan a la rotonda de salida (32) Si el conductor es el único ocupante del vehículo se dirige directamente a la rotonda de salida (32)
ROTONDA DE SALIDA	32				El conductor se dirige hacia la rotonda de salida CCI (32)
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL VEHÍCULO	38		El SCGCCI habilitará o no la salida del vehículo de acuerdo a los datos que disponga del mismo El SCGCCI de la pluma de salida (38) almacenará la fecha y hora de salida del CCI		El conductor se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCI
FUMIGACIÓN	39				El vehículo antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana

6.10 EL CONTROL DE LOS NO MIGRANTES EN LOS CCI

Como se indicara previamente, todos los pasajeros y vehículos que se desplacen por la Ruta Panamericana hacia un punto interior ubicado luego de cualquiera de los CCI, deberán ingresar al mismo hayan o no salido formalmente del país.

El objetivo de controlar a todos los pasajeros tanto nacionales como extranjeros, que se desplacen fuera de la zona ubicada entre los dos CCIs, hubiesen o no ingresado al otro país apunta a lograr una mayor integridad del control en materia aduanera, sanitaria y migratoria. Asimismo esta situación genera una zona de “libre tránsito o desplazamiento” entre los dos CCIs.

Esta situación conlleva a considerar que dentro de los CCI se encontrarán básicamente dos conjuntos diferenciados de pasajeros, aquellos que deben migrar pues atravesaron la frontera y aquellos que se desplazaron desde el interior de alguno de los países hasta Paso Canoas pero no atravesaron la frontera o dicho en forma práctica no llegaron hasta el CCI del otro país.

En particular de este último conjunto pueden diferenciarse dos subconjuntos de pasajeros de acuerdo a la periodicidad con la que atravesarían los CCIs, aquellos ocasionales compuestos por pasajeros provenientes del interior de los países y que arriban al paso para la realización de algún tipo de compra en la ciudad, y los habituales o cotidianos compuestos por los habitantes de la ciudad de Paso Canoas y su cercanía y por los trabajadores que se desempeñan en las tiendas y negocios de la ciudad.

Queda claro que este último subconjunto será el mas afectado por los nuevos controles toda vez que deberá atravesar periódicamente el CCI para someterse a los controles aduaneros y de seguridad pertinentes.

Es por ello que para este subconjunto se deben optimizar los procesos aplicando soluciones con la inclusión de tecnologías adecuadas que permitan que estos pasajeros demoren el menor tiempo posible en realización de los controles dentro del CCI.

En ese contexto existen en el ámbito de este tipo de controles metodologías – generalmente denominadas de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF) - en uso en países de Mesoamérica y Sudamérica que pueden aplicarse, con las modificaciones adecuadas, a dar una solución a los pasajeros de Paso Canoas.

6.10.1 EL MODELO DE TRÁNSITO VECINAL FRONTERIZO

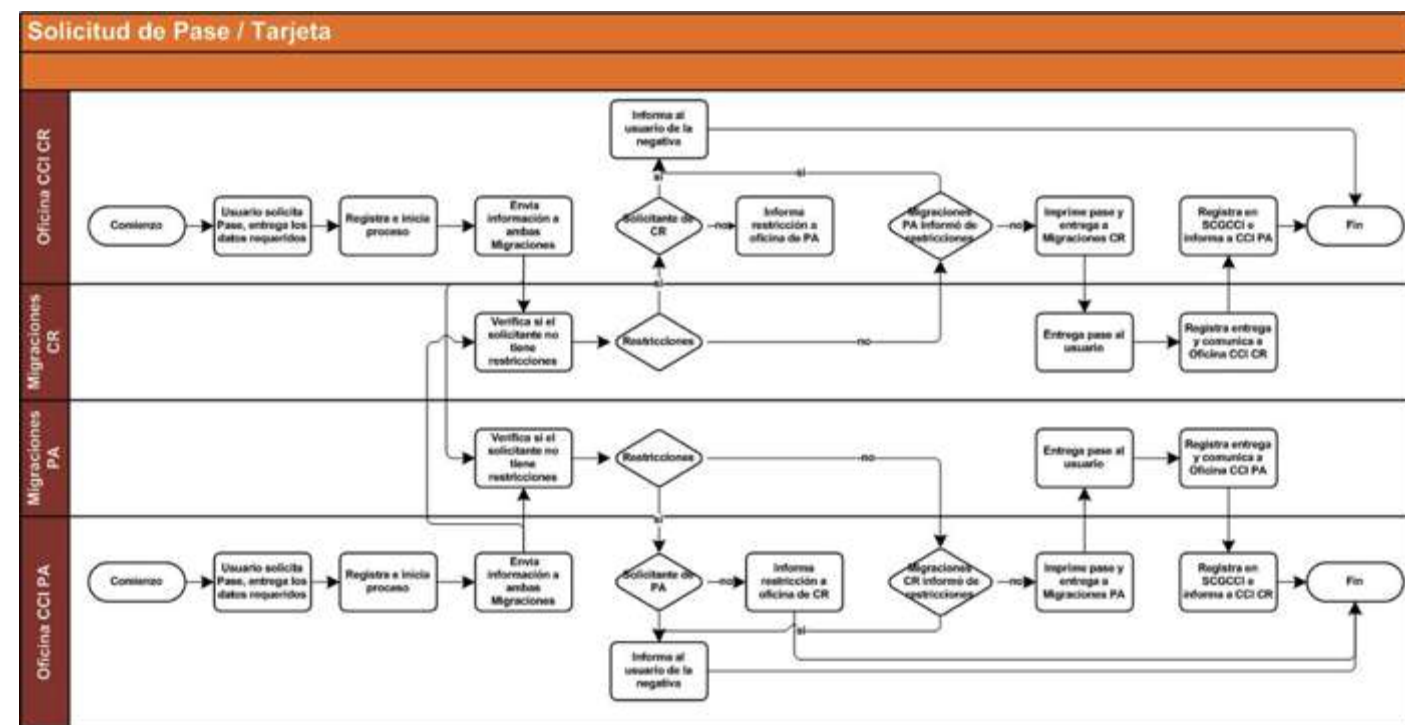
El modelo básicamente consistirá en la emisión por parte de las agencias migratorias de ambos países de un Pase Vecinal para los residentes en las cercanías de la ciudad de Paso Canoas y su zona de influencia y para los trabajadores que se desempeñen en las tiendas y negocios de la ciudad, que permita a estos pasajeros realizar las controles del CCI en forma expedita sin que se les requiera la presentación del pasaporte u otro tipo de documento, así como el desplazamiento dentro de los territorios de los países hasta una zona de influencia previamente establecida.

Este pase será de uso local exclusivamente, y solo utilizable para los CCIs de Paso Canoas. La duración del mismo será determinada por las autoridades migratorias de ambos países así como las condiciones para su otorgamiento.

Para que la tramitación dentro del CCI sea la adecuada es necesario que el Pase se encuentre soportado por algún medio tecnológico inteligente (smart card o tarjeta con circuito integrado) que contenga toda la información requerida por los controles de migración y siga las normas internacionales sobre el tema como el ICAO (International Code Aeroline Organization). Así como una fotografía digital y, si lo considera interesante, con datos dactiloscópicos y la firma informatizados a fin de resolver cualquier duda acerca del portador.

El otorgamiento de Pase y la emisión de la tarjeta se realizará previa consulta con los organismos migratorios y de requisitorias de los dos países, de acuerdo con el organigrama que puede verse más abajo, por lo tanto, el ciudadano que lo posea tendrá la certificación de que no tiene ninguna restricción para el tráfico en ambos países al momento de su expedición.

Gráfico 41. Proceso de control de Pase o Tarjeta



La tarea de emisión del Pase y su tarjeta se realizará preferentemente en oficinas ubicadas en ambos CCI de PC o en oficinas externas a los CCI ubicadas en las cercanías de la ciudad de Paso Canoas, donde existirán los elementos necesarios para el otorgamiento y emisión en forma inmediata de la misma (cámaras de fotos, registros electrónicos de firmas, impresoras de tarjetas, etc)

Toda la información pasará a formar parte de un sistema de registro o de TVF integrado al Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCC), lo que acelerará el control, independientemente de las conexiones con los sistemas

centrales. Los registros de este sistema local deberán ser actualizados por el Sistema Central de Migración y Requisitorias de los dos países con la frecuencia que estos estimen conveniente (continua / hora / diaria, etc.).

El sistema local no permitirá la transferencia de información entre los organismos migratorios de los países, preservando la independencia e inviolabilidad de la información.

El sistema local no incluirá los motivos de las restricciones, pero advertirá de que esta existe indicando al responsable del organismo de esta situación, para que este realice un tratamiento directo de los ciudadanos, manteniéndose de esta manera el secreto con respecto a la restricción.

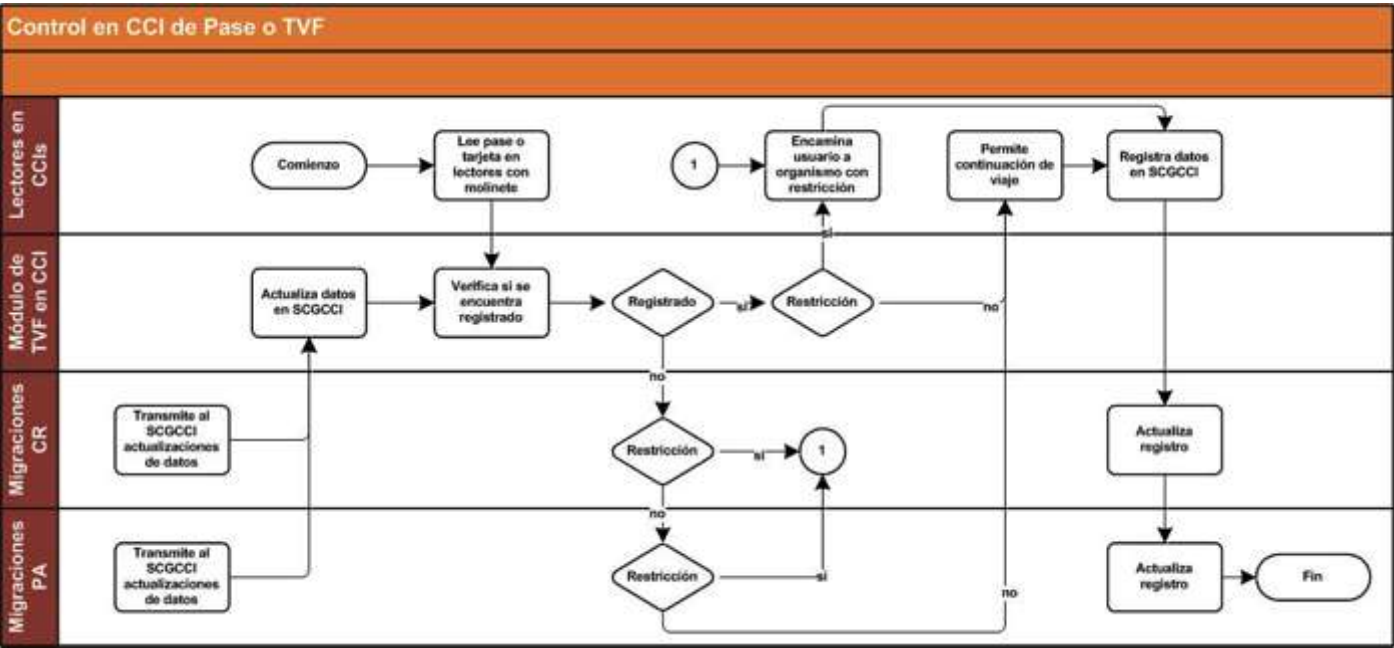
6.10.2 EL PROCESO DE CONTROL CON EL SISTEMA DE TVF

El proceso de control de los pasajeros que hayan obtenido una tarjeta será el siguiente:

- El usuario lee su tarjeta en el lector con molinete instalado para ese fin.
- La información leída será capturada por el módulo de TVF del SCGCCI y mostrada en los equipos de los funcionarios de control migratorio, o seguridad, que se encontrarán en las cercanías de los lectores.
- Estos validarán la relación entre la información mostrada y las características físicas de la persona que activo el lector.
- En caso de no coincidir el funcionario podrá impedir la apertura del molinete imposibilitando el avance del pasajero para luego someterlo a las verificaciones que el funcionario considere convenientes.
- El módulo de TVF del SCGCCI buscará la información leída en la base de datos local, en caso de no existir registro, consultará en forma automática los registros centrales del país de entrada y de salida.
- Si encontrara alguna restricción de salida / entrada de cualquiera de los organismos el sistema mostrará en la pantalla de los funcionarios de control, una señal luminosa y audible que indica que el usuario debe ser entrevistado por un organismo dado y bloqueará el molinete de salida. Frente a esta situación el controlador llamará al oficial del organismo designado para actuar en estos casos. Si existiesen restricciones en más de un organismo, el organismo con prioridad será el del país de salida.
- Si no existiese restricción para la entrada y salida el sistema indicará el final del proceso, actualizará en forma automática el registro del usuario en el módulo de TVF del SCGCCI, informará a los sistemas centrales de los organismos de los dos países del movimiento efectuado, y realizará la apertura del molinete permitiendo al pasajero la continuidad de su viaje.

Un detalle de este proceso se muestra en el cuadro siguiente:

Gráfico 42. Proceso de control de Pase o TVF



En función de las características del sistema, el control físico se sugiere sea realizado por los inspectores del país de entrada (funcionarios de migraciones o de seguridad) ya que ante la detección de restricciones en cualquiera de los dos países el sistema bloquearía la continuidad del proceso trabando el molinete para permitir la intervención del inspector correspondiente al país con restricciones ya sea de entrada o de salida. Esta opción permite reducir la cantidad y optimizar el rendimiento de los recursos humanos de los organismos.

7 SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL

7.1 INTRODUCCIÓN

Los países han acordado implementar en el paso de frontera de Paso Canoas un esquema de integración de controles fronterizos bajo la modalidad de Centro de Control Integrado (CCI) con especialización en cargas y pasajeros y doble cabecera, con el criterio de país de entrada, país sede de los controles y bajo la modalidad funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”).

En concordancia con esta decisión han decidido localizar las instalaciones de control integrado fuera del ejido urbano de Paso Canoas y adyacentes a la ruta Panamericana, dejando al casco urbano de la ciudad de Paso Canoas bajo un concepto de “ciudad binacional”, entre cuyos límites – distancia que media entre los dos CCI - operará la libre movilidad de personas y mercancías.

Es importante destacar que bajo este criterio el espacio de control asociado con el paso de frontera se compondrá de los dos CCIs (ubicados en Panamá y Costa Rica) y del tramo de carretera que medie entre ambos, zona en la quedará incluida la ciudad de Paso Canoas.

Este espacio de control formará parte del paso de frontera a los efectos de su gestión y a los efectos normativos y jurídicos (por lo que en el trayecto pudiesen ocurrir sobre los medios de transporte, vehículos, pasajeros o mercancías mientras circulan entre ambos extremos).

Asimismo se acordó que a los efectos de mejorar el control en la zona todas las personas o medios de transporte con independencia de su estatus migratorio o aduanero que se desplacen por la ruta Panamericana hasta un punto interior localizado más allá del CCI, deberán ingresar al mismo para satisfacer las distintas categorías de control que les resulten aplicables.

Se pretende de esta forma garantizar la integridad del proceso de control para las cargas y desplazamientos de personas de carácter local y transfronterizo y solventar los requerimientos de control aduanero y de seguridad de los ciudadanos nacionales o residentes que arriban al paso por motivo compras y no egresan formalmente del país.

La implantación sobre el terreno de las instalaciones asociadas con estos modelos operativos CCIs, su dispersión física, su lejanía del hito fronterizo, su ubicación en zonas cercanas a los espacios urbanos, la vialidad secundaria que permite la internación de personas y carga en ambos países hacen indispensable considerar la implantación de un sistema que permita controlar de forma adecuada los flujos que transitan por el Paso de Frontera.

En este contexto se considera necesario implementar un Sistema de Control de Gestión que interactuando con los sistemas de control y gestión internos de cada una de las agencias de ambos países que operan en la frontera y mediante una adecuada “socialización” de los datos entre todas las instituciones que en forman parte, directa o indirectamente, del Proceso de Control permita:

conocer con precisión el inventario sectorizado de vehículos que se encuentran en todo momento en el Paso de Frontera

controlar que se haya perfeccionado la ejecución de los controles fronterizos que corresponda antes de que los usuarios abandonen los CCI,

controlar que todos los usuarios y vehículos que atraviesen la frontera ingresen al recinto de control respectivo y efectúen los controles previstos de acuerdo a sus características y procedencia,

generar información estadística y de gestión de calidad apta para toma de decisiones por parte de los coordinadores de los complejos fronterizos y de los supervisores de las instituciones de control y su respectivo personal técnico.

El Sistema de Control de Gestión estará compuesto básicamente por dos elementos:

Estaciones de Gestión (EG) que son instalaciones de captura de información ubicadas en sitios estratégicos del corredor vial y

Sistemas de Control de Gestión internos de cada CCI (SCGCC) el que se alimentará con la información recabada por las EG y por la suministrada por cada una de las agencias que llevan a cabo las tareas involucradas en los diferentes procesos de control.

Ambos componentes generarán datos permanentemente, los intercambiarán a través del Sistema de Control de Gestión y recibirán de éste informaciones complementarias coadyuvantes a la correcta ejecución de los controles.

El Sistema de Control de Gestión tendrá por objetivo la administración y control de los procesos que se llevan adelante en cada uno de los CCI que, de acuerdo a las alternativas planteadas, formen parte del Paso de Frontera integrando a estos como una única unidad a controlar.

El Sistema de Control de Gestión, permitirá controlar las distintas instancias de los controles que se realizan siguiendo el flujo de los distintos procesos y capturando los datos que permitan conocer el tiempo que insumió en cada etapa de esos procesos; determinando la correcta ejecución de los mismos y generando información de control y estadística para la toma de decisiones.

Será la herramienta de consulta central para los coordinadores de los CCI, los supervisores de las instituciones que forman parte del Proceso de Control y los funcionarios técnicos de los organismos de control de los dos países.

Un componente esencial del modelo son las EG, estas son unidades que ubicadas estratégicamente en las rutas de acceso al paso y dentro de los CCI en forma automática o semiautomática permitirán, mediante el uso de un conjunto de tecnologías, adquirir información específica de los vehículos que las atraviesan, la que se incorpora en forma inmediata al Sistema de Control de Gestión, y definir acciones a llevar a cabo sobre estos.

Básicamente la información a capturar de cada uno de los vehículos que la atraviesen será la siguiente:

- **Identificación de Placas (matrículas)**, Mediante la lectura de las placas por medio de las cámaras de video y su interpretación mediante reconocimiento óptico de caracteres (OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION).
- **Identificación Tipo Vehículo**, reconociendo el tipo de vehículo que atraviesa la EG pudiendo diferenciar entre automóviles particulares, ómnibus y distintas conformaciones de camiones;
- **Identificación Conductor**, mediante el uso de cámaras de video para visualización del rostro del conductor.
- **Detección Contenedores**, detectando la presencia de un contenedor, atendiendo a su forma, volumen y disposición.

- **Identificación Informática Contenedores**, determinando el código de identificación de contenedores de veinte (20) y cuarenta (40) pies en disposición simple o tándem (tractor y zorra),
- **Determinación Peso**, mediante el uso de balanzas dinámicas para determinar el peso de los vehículos.
- **Lectura de elementos de radiofrecuencia (RFID)**, como precintos electrónicos o tarjetas inteligentes

Junto con estos elementos las EG contarán con barreras físicas de accionado manual o automático, semáforos, mecanismos de posicionamiento de vehículos y la infraestructura informática necesaria para el control e interacción de todos sus componentes.

Las EG no implicarán, excepto para aquellas ubicadas en las plumas de ingreso y egreso o casetas de los CCI, una detención de los vehículos que circulan por el corredor vial.

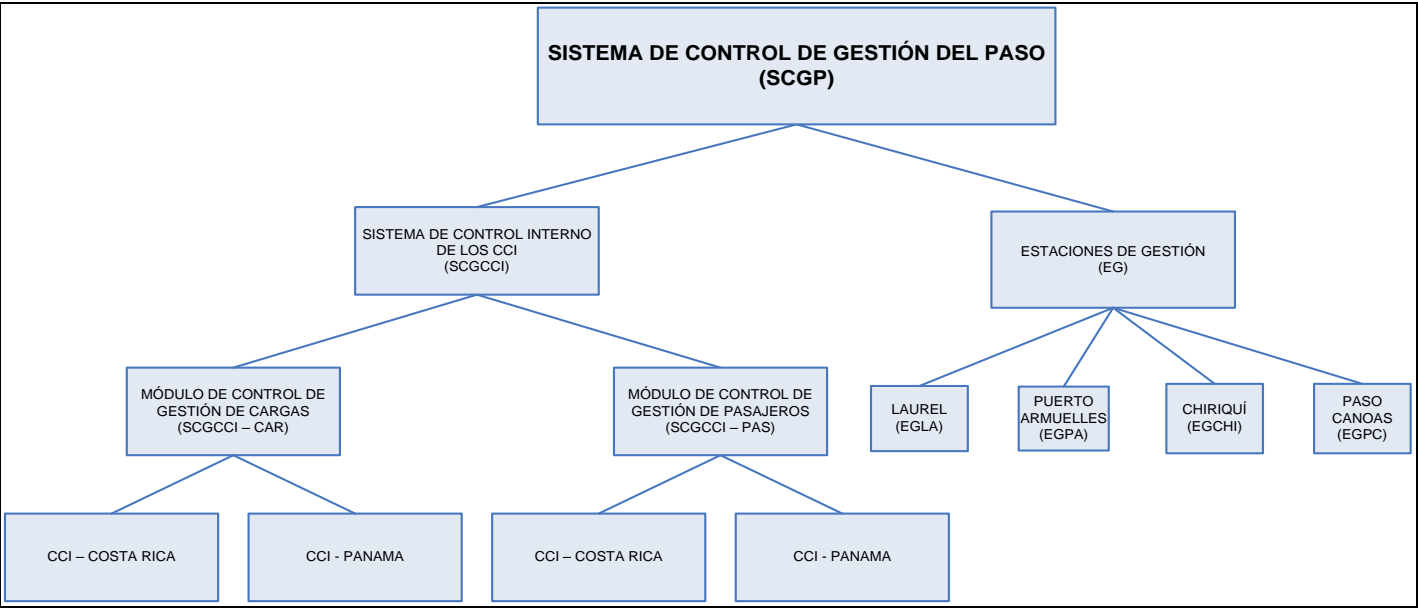
Asimismo, permitirán alcanzar un alto nivel de eficiencia en los controles del corredor vial, utilizando un proceso de adquisición de datos automático, de alta precisión y mínimas intervenciones humanas, sin el requerimiento de elementos de identificación externos obligatorios con la posibilidad de integrar otras funcionalidades y/o sensores que complementen los básicos.

7.2 COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO

El Sistema de Control de Gestión de Paso Canoas (SCGP) estará compuesto por: Estaciones de Gestión (EG) que son instalaciones ubicadas en sitios estratégicos del corredor vial primario y secundario que abarca desde el CCI Panamá hasta el Costa Rica y Sistemas de Control de Gestión internos de cada CCI (SCGCCI), el que está compuesto por los Módulos de Control de Cargas (SCGCCI-CAR) y el de Pasajeros (SCGCCI-PAS).

Ambos componentes generarán datos permanentemente, los intercambiarán a través del Sistema de Control de Gestión y recibirán de éste informaciones complementarias coadyuvantes a la correcta ejecución de los controles.

Gráfico 43. Sistema de Control de Gestión del Paso



7.3 ESTACIONES DE GESTIÓN (EG)

La distancia que media entre los CCI, el hecho de que se encuentren dentro de los cascos urbanos y la existencia de rutas alternativas que permiten la evasión de los controles hacen necesaria la instalación de unidades de control que permitan controlar el flujo de vehículos en el corredor impidiendo la posibilidad de que estos atraviesen la frontera sin haber realizado los trámites respectivos. Las EGs requeridas para el control en Paso Canoas son las siguientes:

- EGCHI ESTACIÓN DE GESTIÓN CHIRIQUÍ
- EGPC ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS
- EGPA ESTACIÓN DE GESTIÓN PUERTO ARMUELLES.
- EGLA ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL

Los cuadros que aparecen a continuación detallan las particularidades de cada una de las Estaciones de Gestión

Gráfico 45. Modelo de Control Vehicular

Gráfico 44. Diagrama de Ubicación de las EGs

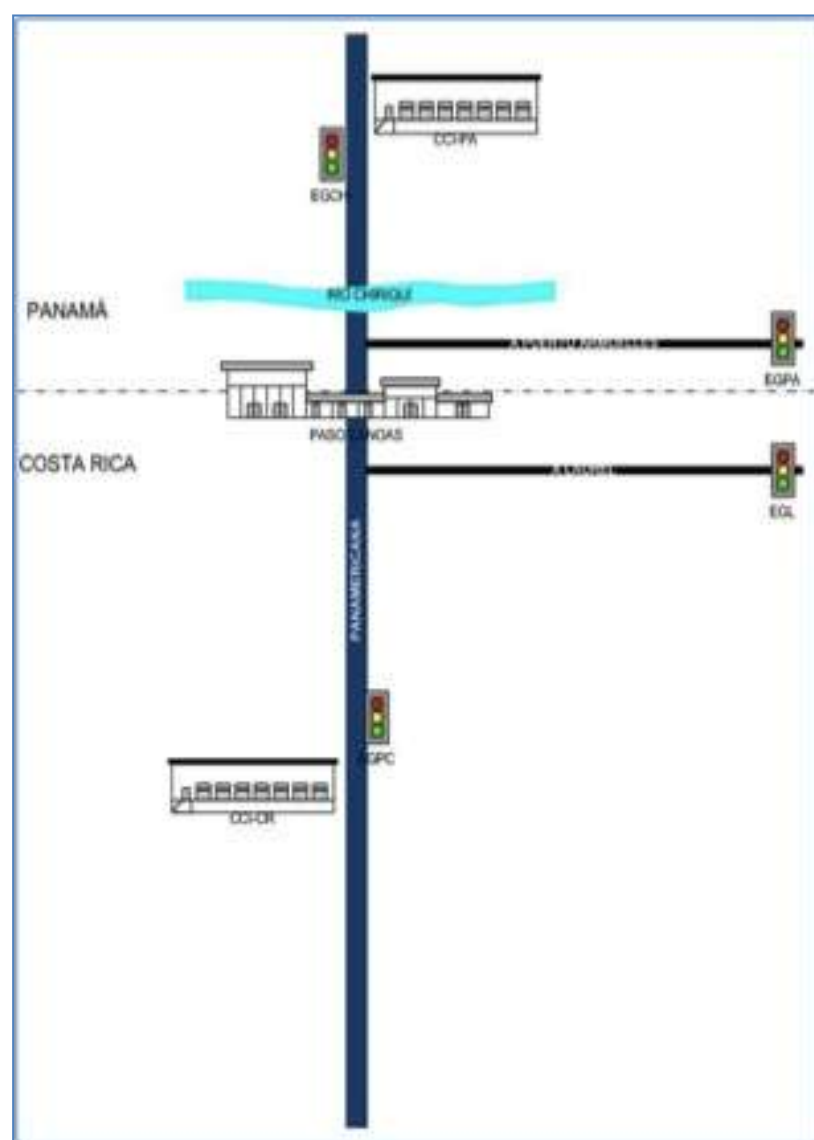


Tabla 64. Estación de Gestión Chiriquí

ESTACIÓN	SENTIDO
EGCHI – ESTACIÓN DE GESTIÓN CHIRIQUÍ	Sur – Norte (hacia Costa Rica)
Ubicación	Ubicada en Panamá sobre la Carretera Panamericana sobre los carriles en sentido a Costa Rica, a la altura de la salida hacia Panamá del CCI de Panamá
Tipo de vehículo que controla	Todos
Cantidad de puestos	Tres (3) puestos o carriles
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera Panamericana para la instalación de la EG y una casilla para control de seguridad
Información a capturar	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse
Acciones que realiza	Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos ingresados.
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema

Tabla 65. Estación de Gestión Paso Canoas

ESTACIÓN	SENTIDO
EGCPC – ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS	Norte – Sur (hacia Panamá)
Ubicación	Ubicada en Costa Rica sobre la Carretera Panamericana sobre los carriles en sentido a Panamá Rica, a la altura de la salida hacia Costa Rica del CCI de Costa Rica
Tipo de vehículo que controla	Todos
Cantidad de puestos	Tres (3) puestos o carriles
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera Panamericana para la instalación de la EG y una casilla para control de seguridad
Información a capturar	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse
Acciones que realiza	Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos ingresados.
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema

Tabla 66. Estación de Gestión Puerto Armuelles

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGPA – ESTACIÓN DE GESTIÓN PUERTO ARMUELLES.	Este – Oeste (desde Paso Canoas)	Este – Oeste (hacia Paso Canoas)
Ubicación	Ubicada en la ruta que une Paso Canoas con Puerto Armuelles, en las cercanías del actual control de SENAFRONT en el camino.	
Tipo de vehículo que controla	Todos	Todos
Cantidad de puestos	Un (1) puesto o carril	Un (1) puesto o carril
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera a Puerto Armuelles. Considerar la necesidad de una vía de retoma para aquellos vehículos que el SCGP considere que deban retornar hacia Paso Canoas.	
Información a capturar	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse
Acciones que realiza	Si el vehículo atravesó la EGCHI, se verifica el tiempo desde esa EG hasta la EGPA y si es el correcto permite la continuidad del viaje. Si atravesó la EGCHI y el tiempo no es el correcto entonces: Si el vehículo tiene patente panameña se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Si es un MT que posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCI-PA. Una metodología similar a la anterior se aplica para aquellos vehículos que atravesaron la EGPA y regresan por la EGPA luego de pasar por Paso Canoas.	

	Los vehículos que lleguen a esta EG luego de haber atravesado el EGPC o la ECLA se les impedirá el paso y se los dirigirá hasta el CCI – PA. Incorpora a la base de datos del SCGCR a los vehículos ingresados	
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema

Tabla 67. Estación de Gestión Laurel

ESTACIÓN		SENTIDO
EGLA – ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL.	Este – Oeste (desde Paso Canoas)	Oeste – Este (hacia Paso Canoas)
Ubicación	Ubicada en la ruta que une Paso Canoas con Laurel, a no menos de 3 kms. de Paso Canoas.	
Tipo de vehículo que controla	Todos	Todos
Cantidad de puestos	Un (1) puesto o carril	Un (1) puesto o carril
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera a Laurel. Considerar la necesidad de una vía de retoma para aquellos vehículos que el SCGP considere que deban retornar hacia Paso Canoas.	
Información a capturar	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse	Fecha y hora Patente vehículo/tractor Patente del remolque Datos del contenedor Tipo de vehículo (camión, coche, etc.) Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos. RFID en caso de utilizarse
Acciones que realiza	Si el vehículo atravesó la EGPC, se verifica el tiempo desde esa EG hasta la EGPA y si es el correcto permite la continuidad del viaje. Si atravesó la EGPC y el tiempo no es el correcto entonces: Si el vehículo tiene patente costarricense se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Si es un MT que posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCI-CR. Una metodología similar a la anterior se aplica para aquellos vehículos que atravesaron la EGLA y regresan por la EGLA luego de pasar por Paso Canoas.	Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos ingresados

	Los vehículos que lleguen a esta EG luego de haber atravesado el EGCHI o la EGPA se les impedirá el paso y se los dirigirá hasta el CCI – CR. Incorpora a la base de datos del SCGCR a los vehículos ingresados	
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema

7.4 MODELO DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESPACIO DE CONTROL DEL SCGP

Básicamente las EGs externas conectadas al SCGP tienen por objetivo realizar el control de todos los vehículos que circulan por el Espacio de Control del Paso Fronterizo alertando a las autoridades sobre las posibles contravenciones, manteniendo el inventario de los MTs dentro del Espacio de Control, e informando a los SCGCCIs sobre las características de origen de los vehículos que ingresan a estos, en particular orientados a la determinación de si el MT en cuestión debe ser considerado como local (aquel que no ha cruzado la frontera) o transfronterizo (MT que ha cruzado la frontera).

A continuación se detallan los controles que se pueden llevar a cabo con SCGP mediante el esquema de EGs definido para vehículos de cargas y vehículos ligeros y buses.

Tabla 68. Control de vehículos de carga

CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Interior de PA	Interior de CR	Atraviesa EGCHI, la ciudad de PC e ingresa a CCI-CR	Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno). Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGCHI y el ingreso al CCI-CR
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGCHI, cruza PC y llega hasta la EGPA	Si el vehículo tiene patente panameña se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Si el vehículo posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCI-CR. Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGCHI y EGPA a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo, o su direccionamiento al CCI-CR para su control
	Laurel	Atraviesa EGCHI, cruza PC y llega a la EGL	Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCI-CR, sino deben ser redirigidos a este.
	Interior de PA	Atraviesa EGCHI, llega hasta PC y regresa ingresando al CCI-PA.	Si el vehículo tiene patente panameña y está vacío se permite continuar viaje sin detención. Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en Panamá, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitarios. Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Se considera como conveniente el mantener un registro de empresas y vehículos abastecedores de la ciudad de PC a fin de agilizar sus trámites. Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGCHI y CCI-PA a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.
	Interior de PA	Atraviesa EGPC, la ciudad de PC e ingresa a CCI-PA	Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno) Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGPC y el ingreso al CCI-PA
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega hasta la EGPA	Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCI-PA, sino deben ser redirigidos a este.
	Laurel	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega hasta la EGL	Si el vehículo tiene patente costarricense se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Si el vehículo posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCI-PA. Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGPC y EGL a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo, o su direccionamiento al CCI-CR para su control
	Interior de CR	Atraviesa EGCHI, llega hasta PC y regresa ingresando al CCI-PA.	

CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Puerto Armuelles	Interior de CR	Atraviesa EGPC, llega hasta PC y regresa ingresando al CCI-CR.	Si el vehículo tiene patente costarricense y está vacío se permite continuar viaje sin detención. Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en CR, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario si correspondiere. Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Se considera como conveniente el mantener un registro de empresas y vehículos abastecedores de la ciudad de PC a fin de agilizar sus trámites. Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGPC y CCI-CR a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.
	Interior de CR	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta CCI-CR	Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno) Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGPC y el ingreso al CCI-PA
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGPA, cruza PC y vuelve sobre EGPA	Si el vehículo tiene patente panameña y está vacío se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en Panamá, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario – si correspondiere - en el CCI-PA. Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Se considera como conveniente el mantener un registro de empresas y vehículos abastecedores de la ciudad de PC a fin de agilizar sus trámites.
	Laurel	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta EGL	Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCI-CR, sino deben ser redirigidos a este.
	Interior de PA	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta CCI-PA	Si el vehículo tiene patente panameña se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país se somete a los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno). Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGPA y CCI-PA a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.
	Interior de CR	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta CCI-CR	Si el vehículo tiene patente costarricense se permite continuación de viaje sin detención. Si el vehículo posee una patente de otro país se somete a los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno). Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGL y CCI-CR a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta EGPA	Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCI-PA, sino deben ser redirigidos a este.
	Laurel	Atraviesa EGL,	Si el vehículo tiene patente costarricense y está vacío se permite continuación de viaje sin

CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
		cruza PC y vuelve sobre EGL	detención. Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en CR, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario – si correspondiere - en el CCI-CR. Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro. Se considera como conveniente el mantener un registro de empresas y vehículos abastecedores de la ciudad de PC a fin de agilizar sus trámites.
	Interior de PA	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta CCI-PA	Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno) Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGPC y el ingreso al CCI-PA

CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Puerto Armuelles	Interior de CR	Atraviesa EGPC, llega hasta PC y regresa ingresando al CCI-CR.	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos. Uso de TVF para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual.
	Interior de CR	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta CCI-CR	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos. Si el vehículo es panameño se le permite continuar el viaje.
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGPA, cruza PC y vuelve sobre EGPA	Si el vehículo es de otra nacionalidad se controla importación temporal y seguro. Aleatoriamente se deberían controlar los documentos de las personas que viajan en el vehículo.
	Laurel	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta EGL	Todos los vehículos deben redirigirse al CCI-CR, para luego retornar.
	Interior de PA	Atraviesa EGPA, cruza PC y llega hasta CCI-PA	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos. Uso de TVF para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual
	Interior de CR	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta CCI-CR	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos. Uso de TVF para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta EGPA	Todos los vehículos deben redirigirse al CCI-CR, para luego retornar.
	Laurel	Atraviesa EGL, cruza PC y vuelve sobre EGL	Si el vehículo es costarricense se le permite continuar el viaje. Si el vehículo es de otra nacionalidad se controla importación temporal y seguro. Aleatoriamente se deberían controlar los documentos de las personas que viajan en el vehículo.
	Interior de PA	Atraviesa EGL, cruza PC y llega hasta CCI-PA	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.

Tabla 69. Control de Vehículos ligeros y buses

CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Interior de PA	Interior de CR	Atraviesa EGCHI, la ciudad de PC e ingresa a CCI-CR	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGCHI, cruza PC y llega hasta la EGPA	Si el vehículo es panameño se le permite continuar el viaje. Si el vehículo es de otra nacionalidad se controla importación temporal y seguro. Aleatoriamente se deberían controlar los documentos de las personas que viajan en el vehículo
	Laurel	Atraviesa EGCHI, cruza PC y llega hasta la EGL	Todos los vehículos deben redirigirse al CCI-CR para luego retornar.
	Interior de PA	Atraviesa EGCHI, llega hasta PC y regresa ingresando al CCI-PA.	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos. Uso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual.
Interior de CR	Interior de PA	Atraviesa EGPC, la ciudad de PC e ingresa a CCI-PA	Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.
	Puerto Armuelles	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega hasta la EGPA	Todos los vehículos deben redirigirse al CCI-PA, para luego retornar.
	Laurel	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega hasta la EGL	Si el vehículo es costarricense se le permite continuar el viaje. Si el vehículo es de otra nacionalidad se controla importación temporal y seguro. Aleatoriamente se deberían controlar los documentos de las personas que viajan en el vehículo

7.5 SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN INTERNOS DE LOS CCI (SCGCCI)

El **Sistema de Control de Gestión de los CCI (SCGCCI)** tendrá por objetivo la administración y control de los procesos que se llevan adelante en cada uno de los CCI ubicados en Panamá y Costa Rica

A los fines de su descripción detallada, se considerará que el SCGCCI está compuesto por dos subsistemas: el destinado a las cargas ó SCGCAR y el destinado a los pasajeros ó SCGPAS.

Estos subsistemas formarán parte del Control de Gestión del Sistema Paso Canoas (SCGP), permitiendo administrar las distintas instancias de los controles que se realizan siguiendo el flujo de los diferentes procesos y capturando los datos que permitan conocer el tiempo que insumió cada una de las etapas de estos; determinando la correcta ejecución de los mismos y generando información de control y estadística para la toma de decisiones.

Gráfico 46. Ubicación de las Gs internas



Será la herramienta de consulta central para los administradores de los CCI, para los supervisores de las instituciones que forman parte del Proceso de Control y para los funcionarios técnicos de los organismos de control de ambos países.

Esta herramienta de gestión en tiempo real, que posibilitará:

- Registrar el paso de cada una de las Entidades Sujetas Pasivos del Proceso de Control (automóviles particulares, ómnibus, MTs, personas, cargas) por cada una de las etapas del Proceso de Control que éstas deban

tramitar en los complejos fronterizos.

- Controlar y administrar las EGs internas de los CCIs
- Controlar el correcto cumplimiento de los Procesos de Control que se desarrollan en el Sistema Fronterizo Paso Canoas.
- Interactuar con los sistemas propios de las diferentes instituciones con facultades delegadas en los complejos fronterizos.
- Interactuar con el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP), informando a éste de los resultados de los controles realizados por cada vehículo / usuario y recibiendo de este la información capturada por las EGs externas
- Permitir a las instituciones con facultades operativas en los complejos fronterizos y sus respectivas administraciones centrales, la consulta de estado de las diferentes etapas del Proceso de Control.
- Mantener una base de datos histórica sobre el Proceso de Control, sus etapas específicas y los tiempos recorridos para su respectivo cumplimiento.

- Elaborar estadísticas útiles para la toma de decisiones sobre acciones para mejorar la calidad de atención a los usuarios y a disminuir el “tiempo de tránsito” en los CCI y en el corredor vial.
- Permitir a los usuarios externos con intereses en la operatoria del Sistema Fronterizo Paso Canoas (ejemplo: auxiliares de aduana, importadores, transportistas, empresas de transporte, etc.) consultar mediante el acceso a Internet el estado de sus embarques de mercancías.
- Facilitar el conocimiento por la comunidad sobre el funcionamiento del Sistema Fronterizo y las estadísticas generales de su operación.

Si bien las funcionalidades generales de los SCGCCI para todos los complejos fronterizos son similares, la diferente caracterización de cada uno de ellos requerirá de adaptaciones específicas.

El modelo para la gestión de carga SCGCAR y el de pasajeros SCGPAS estarán implantados en los CCI ubicados en ambos países donde se llevará a cabo el Proceso de Control integrado y tendrán características y funcionalidades similares en ambos.

Para posibilitar la implantación de los SCGCAR y SCGPAS y su ejecución en ambos países limítrofes, todos los componentes del Sistema Fronterizo Paso Canoas – CCI-PA, CCI-CR y EGs - deberán estar interconectados en cuanto a redes de información para datos, imágenes y voz; seguras y de alto rendimiento.

Como acción previa es necesario propender a la actualización de los sistemas informáticos institucionales en ambos países, en especial integrando a todas las instituciones intervinientes en la autorización y / o control de las personas, mercancías y medios de transporte en la frontera en un único modelo poniendo especial énfasis en el intercambio informático de datos entre las agencias según afinidad técnica específica.

7.6 SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL CCI – PROCESO DE CONTROL DE CARGAS

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CCI donde se realizan los procesos)

Tabla 70. Proceso de control de cargas

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
1	Ingreso del MT al CCI	3-1	El Medio de Transporte (MT) ingresa desde Panamericana al CCI (02-1), o desde Zona de Estacionamiento Previo (ZEP)(12) Se estaciona en el portón de ingreso. En este punto el SCGCCCI adquiere la siguiente información: Fecha y hora de arribo Peso del MT Tipología del MT Lectura de patente de cabezal y plataforma/remolque Lectura de contenedor (de corresponder) Captación del número de marchamo de radiofrecuencia (de corresponder) Foto del MT y la cabina	SCGCCCI	Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes y número de contenedor. Balanza con captura electrónica de pesaje Reconocimiento visual de tipo de vehículo. Receptores de radiofrecuencia Cámaras digitales
2	Clasificación del MT	3-1	En función de información del paso anterior el SCGCCCI compara esta con la adquirida por el Sistema de Control de Gestión de paso (SCGP) verificando si el MT es local (MT que no ha atravesado la frontera), de transporte transfronterizo (MT que atravesó la frontera), o un reingreso desde la ZEP. Si el MT es local habilitará a que este avance hacia las Casetas de control local - seguridad (6) – Etapa 12 Si el MT es transfronterizo verificará con los sistemas aduaneros y de las agencias concernidas en el proceso de exportación e importación de ambos países si tiene aceptadas y registradas todas las declaraciones electrónicas necesarias para avanzar en las tramitaciones de ambos países, y si la información contenida en los mismos se corresponde con la capturada en la Etapa 1. En caso que la información coincida con la de las declaraciones electrónicas: Se permitirá el avance hacia las Casetas de control de seguridad (5-1) Se informará a los sistemas de los entes de control el arribo del MT. Se indicará al conductor cual vía debe tomar de las casetas habilitadas. Si las declaraciones electrónicas no se encontraran en regla el MT deberá ingresar a la (ZEP)(12), donde deberá	SCGCCCI SCGP TIM TICA SIGA	Impresora de tickets con código de barras

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
3	Control seguridad (5-1)	5-1	permanecer hasta solucionar los inconvenientes documentales. Se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta información. En caso de un reingreso desde la ZEP el SCGCCCI indicará al conductor a cual vía debe dirigirse y a qué agencia de control debe presentarse teniendo en cuenta los trámites concluidos en su anterior pasaje por el sector de casetas. Si el peso del vehículo de reingreso fuera diferente al peso obtenido en el primer ingreso se informará a las agencias de control de esta situación.	SCGCCCI	Cámaras de video, sistema de visión de fosa Estación terminal comunicada con el SCGCCCI
			El MT avanza hasta la caseta indicada donde el vehículo y el conductor serán sometidos al control de seguridad. El funcionario podrá determinar la necesidad de: Aplicar una revisión profunda al MT, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Primaria (15) Someter al MT a un escaneo (14) No realizar ninguna revisión La información sobre la decisión se incorporará al SCGCCCI . El conductor entregará su Tarjeta de Transportista que lo habilita al trámite migratorio, o en caso de no poseerla su documento personal. El documento es leído mediante el SCGCCCI quien enviará el resultado de la lectura a ambos sistemas migratorios y contrastará el dato con lo informado en la DUT. Los sistemas migratorios informarán el resultado de la consulta realizada al SCGCCCI y en caso de que no existan impedimentos se ejecutarán los trámites migratorios de egreso e ingreso. Si el conductor viajara acompañado deberá en este punto presentar la documentación migratoria de todos sus acompañantes. Si existiera algún inconveniente, tanto para el conductor como para cualquiera de sus acompañantes, el MT será direccionado a la ZEP (12), informándose de esta situación al SCGCCCI.		
4	Control migratorio.	5-2	El conductor se presentará en la misma caseta ante las autoridades de control sanitario, siempre que corresponda en función de la mercadería transportada, sino avanza hasta la próxima etapa. Estas determinarán si se requiere: Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que indicará al SCGCCCI que el MT debe ser derivado a la ZEP (12).	SCGCCCI Sistemas migratorios de los países	Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID) Estación terminal comunicada con el SCGCCCI y sistemas migratorios
			El conductor se presentará en la misma caseta ante las autoridades de control sanitario, siempre que corresponda en función de la mercadería transportada, sino avanza hasta la próxima etapa. Estas determinarán si se requiere: Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que indicará al SCGCCCI que el MT debe ser derivado a la ZEP (12).		
5	Control sanidad	5-2		SCGCCCI Sistemas sanitarios de los países	Estación terminal comunicada con el SCGCCCI y sistemas sanitarios Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCCI para el personal en tierra.

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN						PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA	ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
6	Control aduanero	5-3	Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Primaria (15-2) Someter al MT a un escaneo (14) No realizar ninguna revisión La información sobre la decisión se incorporará al SCGCCI. Personal en tierra verificará los números de marchamos y los incorporará al SCGCCI para ser contrastados con los declarados, para los casos en que el MT no circule con marchamos de radiofrecuencia, los que ya fueron capturados por el SCGCCI en la Etapa 1 . Para los MTs declarados como vacíos, personal en tierra verificará esta situación y la informará al SCGCCI para ser contrastado con lo declarado.	SCGCCI TICA Siga	Cámaras de video	8	Control de cabina y compartimentos	8	información. Si no fue derivado por ninguna agencia a un sector específico, continuará hacia el sector de Control de cabina y compartimentos (8). Todas las agencias que lo requieran podrán en este sector realizar los controles de cabinas y compartimentos que consideren necesarios, con los medios que crean convenientes. Los controles que se pudieran realizar en esta Etapa se corresponden con mercadería de menor cuantía transportada en cabinas y compartimentos del MT y no están relacionados con los que pudieran eventualmente realizarse a las cargas transportadas por el MT. El sector contará con cámaras de visión superiores e inferiores (visión tipo fosa) para control del MT. El resultado de la revisión podrá ser: Sin inconvenientes, en este caso se imprimirá la autorización de salida del MT del CCI continuando viaje hacia el interior del país de destino Con mercadería a decomisar, en estos casos se realizará el proceso de decomiso para su posterior destrucción y se imprimirá la autorización de salida del MT del CCI continuando viaje hacia el interior del país de destino. Con mercadería que conlleve la eventual existencia de un delito, en cuyo caso el MT será remitido al Estacionamiento de Retenidos (34) El resultado del control se incorporará al SCGCCI.	SCGCCI TICA Siga Sistemas sanitarios de los países	Estación terminal comunicada con el SCGCCI, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios. Cámaras de video. Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCI para el personal en tierra.
			El MT avanza hacia la caseta de control aduanero donde los funcionarios de control de ambos países determinarán si se requiere: Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que derivará al MT hacia la ZEP Realizar una revisión documental la que se realizará en las oficinas de la Zona Primaria (161), debiendo el MT estacionarse en el estacionamiento de las Zona Primaria (17) Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Primaria (15) Someter al MT a un escaneo (14) No realizar ninguna revisión Para aquellos casos donde se determine no realizar ninguna revisión al MT se ejecutarán en este punto los trámites aduaneros correspondientes a la salida – entrada del MT. La decisión se incorporará al SCGCCI.						Los MT transfronterizos que hayan cumplimentados todos los trámites en el CCI se dirigirán hacia la Pluma de salida (38) donde el SCGCCI habilitará la salida del medio hacia el interior del país de destino. Los MT transfronterizos que hayan decidido un retorno al país de origen debido a la imposibilidad de cumplimentar los trámites serán retornados. Los MT locales podrán dirigirse indistintamente hacia el país de origen o de destino. El SCGCCI almacena fecha y hora de salida del predio del MT.		
			Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT atravesará el Arco de Derivación (11), donde se le indicará al conductor mediante un sistema de señalética inteligente hacia donde debe avanzar el MT, siguiendo el siguiente orden de prelación. Si alguna agencia lo derivó al escáner, se le indicará que avance hasta el mismo (14) Si alguna agencia lo derivó a control físico o documental, se le indicará el lugar de estacionamiento en Zona Primaria (17) donde debe estacionarse de acuerdo al tipo de mercadería que transporte. Si alguna agencia lo derivó a la ZEP, se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta						El MT previo a ingresar a la ruta Panamericana atravesará el arco de fumigación. Los MTs que ingresan a la ZEP deberán resolver los inconvenientes por los cuales fueron derivados a este sector. Los conductores y auxiliares podrán consultar al SCGCCI en las oficinas de las agencias privadas ubicadas en el Edificio		
7	Derivación MT	11		SCGCCI	Sistema inteligente de señalética conectado con el SCGCCI Impresora de tickets con código de barra	9	Control de salida CCI	38		SCGCCI SCGP	Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes. Reconocimiento visual de tipo de vehículo. Cámaras digitales
						10	Fumigación	39			
						11	Zona de Estacionamiento Previo	12			

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN						PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA	ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			de Servicios (9) a fin de verificar si su MT se encuentra habilitado como para reingresar en el circuito de control del CCI. En caso de que estuvieran habilitados los mismos se podrán dirigir a portón de ingreso desde la ZEP y regresando a la Etapa 1						Requerir un escaneo por lo que continuará con la Etapa 13 No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCI y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9. Como resultado de una revisión física para los MT transfronterizos puede: Decomisar la mercadería, alojándola en las bodegas (10) Requerir modificación de la documentación y el pago de los tributos correspondientes. Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el MT con la mercadería al Estacionamiento de Retenidos (34) Decidir un retorno de la mercadería al país de origen realizando un trámite de Cumplido sin Efecto de la declaración del país de salida. En estos casos la mercadería debe retornar al país de origen con el MT marchamado. No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCI y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9. Como resultado de una revisión física para los MT locales puede: Decomisar la mercadería, alojándola en las bodegas (10) Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el MT con la mercadería al Estacionamiento de Retenidos (34) No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCI y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9. En la Zona Primaria se realiza la revisión de cabina para todos los vehículos derivados a este lugar.. El resultado del control se incorporará al SCGCCCI.		
12	Control local – seguridad	6	Los MTs que en la Etapa 2 sean clasificados como locales avanzarán hacia la caseta de Control de MT local, donde la institución de seguridad del país sede los someterá a control expeditivo. El resultado podrá determinar la necesidad de: Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Primaria (15) Someter al MT a un escaneo (14) – Continuará con la Etapa 13 No realizar ninguna revisión – Continuará con la Etapa 8 El funcionario controlará los documentos de personas que viajen en el MT para verificar su identidad. (cédula, pasaporte o TVF) Personal en tierra verificará la condición de vacíos para aquellos MT que declaren esta situación. El resultado del control se incorporará al SCGCCCI.	SCGCCCI	Cámaras de video Estación terminal comunicada con el SCGCCCI Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCCI para el personal en tierra.						
13	Escáner	14	Los MTs que hayan sido derivados hacia el escáner avanzan hasta este y son sometidos al proceso de escaneo. Del resultado del proceso se podría: Someter al MT a Revisión Física – Continuará con la Etapa 14. No requerir mas intervenciones - continuará con Etapa 8. El resultado del control se incorporará al SCGCCCI.	SCGCCCI	Estación terminal comunicada con el SCGCCCI Escáner de vehículo d carga						
14	Revisión física y documental	15 – 16 – 17 - 18	Los MTs que hayan sido derivados a revisión física y/o documental se estacionarán en los espacios asignados por el SCGCCCI en las playas de la Zona Primaria 17. Luego de su arribo se presentarán ante la agencia/s que hayan solicitado la revisión. Si esta fuera documental el medio permanecerá estacionado en el espacio asignado hasta la culminación del control, si fuera física el SCGCCCI indicará en qué momento y en que andén (15) se realizará el control debiendo el MT trasladarse al mismo. El SCGCCCI avisará a todas las agencias de control el arribo al andén de un MT con revisión física para que las que lo crean necesario participen de la misma. Un MT que tiene exclusivamente revisión documental, puede como resultado de esta: Requerir modificación de la documentación y el pago de los tributos correspondientes.	SCGCCCI TICA Siga Sistemas sanitarios de los países	Estación terminal comunicada con el SCGCCCI, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios. Cámaras de video. Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCCI para el personal en tierra.						

Gráfico 47. Proceso de control de carga transfronteriza

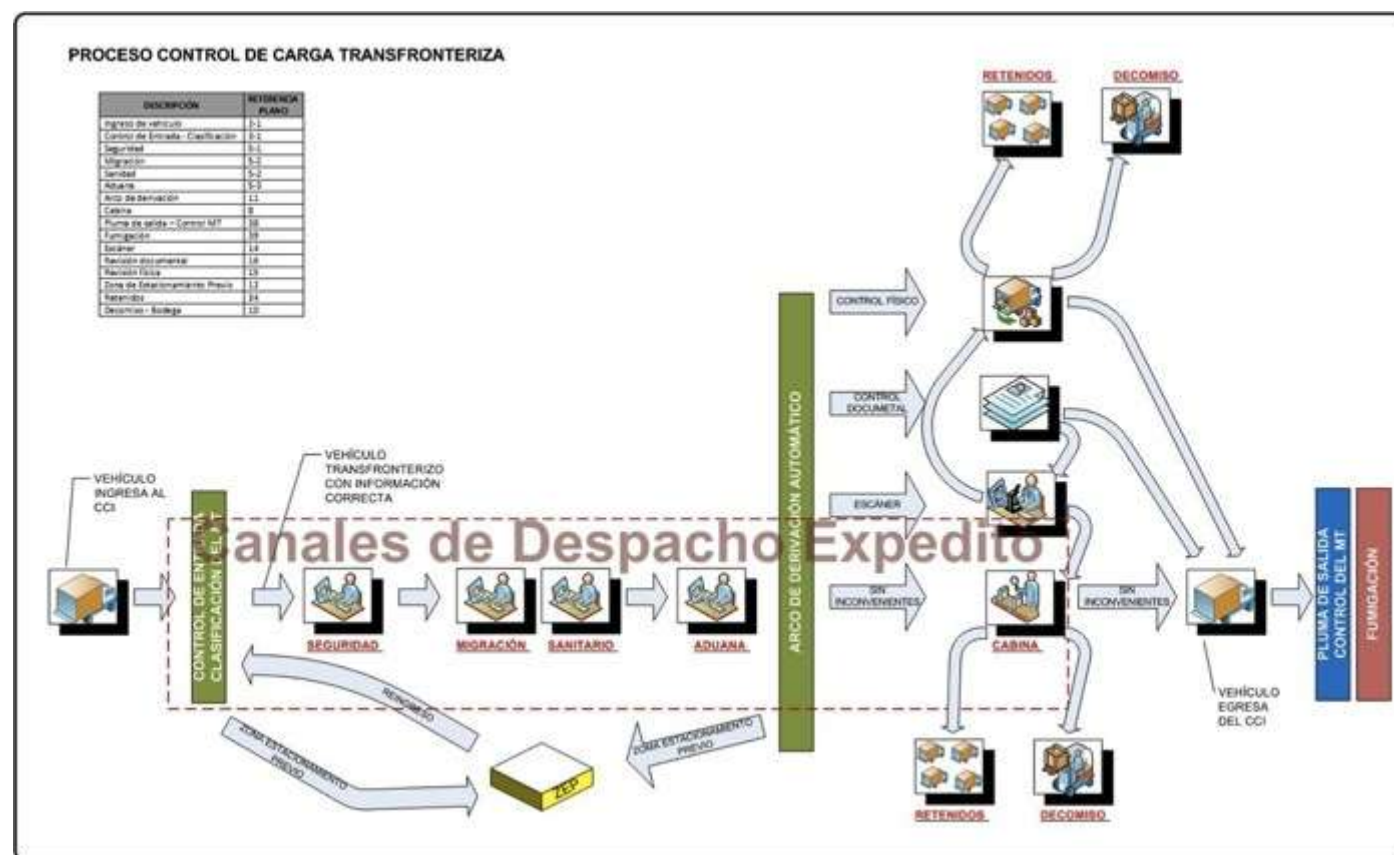
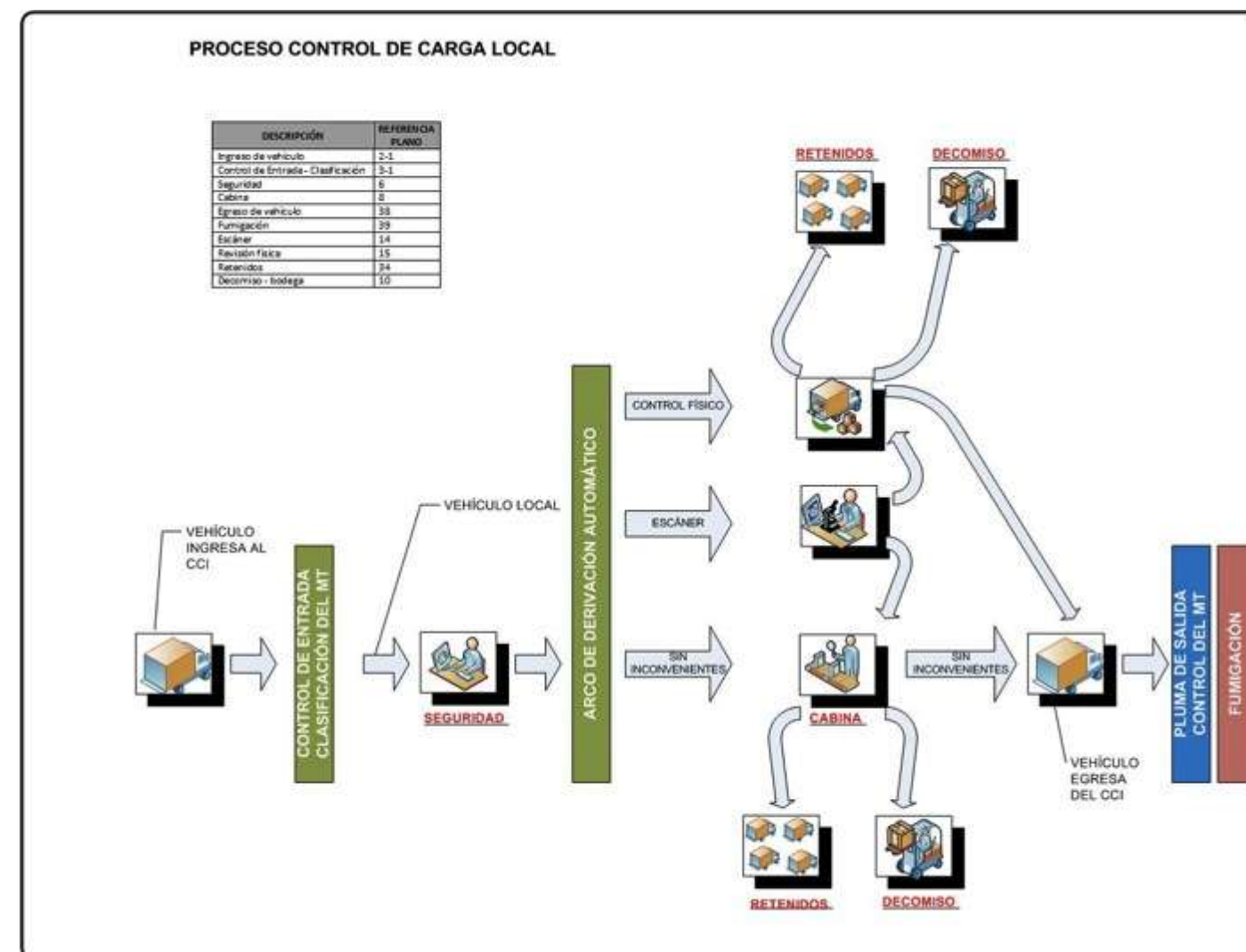


Gráfico 48. Proceso de control de carga local



7.7 SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL CCI – PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CCI donde se realizan los procesos)

Tabla 71. Proceso de control de pasajeros

PROCEOS DE CONTROL DE PASAJEROS –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACCIÓN	TECNOLOGÍA UTILIZADA
1	Ingreso pasajero a pie al CCI	36	El pasajero a pie ingresa por el Acceso de Personas (36) atravesando un molinete que le permite al SCGCCCI contabilizar la cantidad de personas que accedieron al predio como peatones. Se dirige mediante pasarelas hacia el Edificio de Control (26) continuado con la Etapa 6	SCGCCCI	Molinete contador
2	Ingreso del vehículo al CCI -	2 - 2	El Medio de Transporte (MT) de pasajeros ingresa desde la Carretera Panamericana al CCI, utilizando el Carril de acceso de ligeros y buses (02-2). Avanza hacia el arco de Control de entrada para Ligeros y buses (03-2) donde el SCGCCCI adquiere la siguiente información: Fecha y hora de arribo Tipología del MT Lectura de patente Foto del vehículo	SCGCCCI	Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes Reconocimiento visual de tipo de vehículo. Cámaras digitales
3	Clasificación del vehículo	3 - 2	En función de la información adquirida en el paso anterior el SCGCCCI comparará esta con la adquirida por el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP) verificando si el vehículo no ha traspasado la frontera (local) o si la ha cruzado (transfronterizo). Si el vehículo es un vehículo ligero (carro, o moto) o una buseta indicará que avance hacia el Estacionamiento de Ligeros (24) Si un bus de gran porte el sistema le indicará que avance hacia uno de los andenes del Estacionamiento de buses previo al control (25)	SCGCCCI SCGP	
4	Descenso de pasajeros	24 - 25	Una vez estacionado el vehículo en el parqueo todos los pasajeros deberán descender del mismo con todo el equipaje y los documentos requeridos para los controles y avanzar hacia el Edificio de Control de Pasajeros (26). Para colaborar con el movimiento de equipaje se contará con carros para los usuarios de uso gratuito.		
5	Adquisición de seguro y abono fumigación.	26	Una vez dentro del edificio los propietarios de los vehículos podrán adquirir el seguro obligatorio – en caso que fuera necesario- y abonar la fumigación en los boxes habilitados para tal fin.		
6	Control migratorio.	26	Los pasajeros arribados Edificio podrán desde el punto de vista del control migratorio pertenecer a 3 conjuntos diferenciados: Migrantes: son aquellos que provienen de algún lugar mas alejado	SCGCCCI Sistemas migratorios de	Lectoras de documentos y de tarjetas

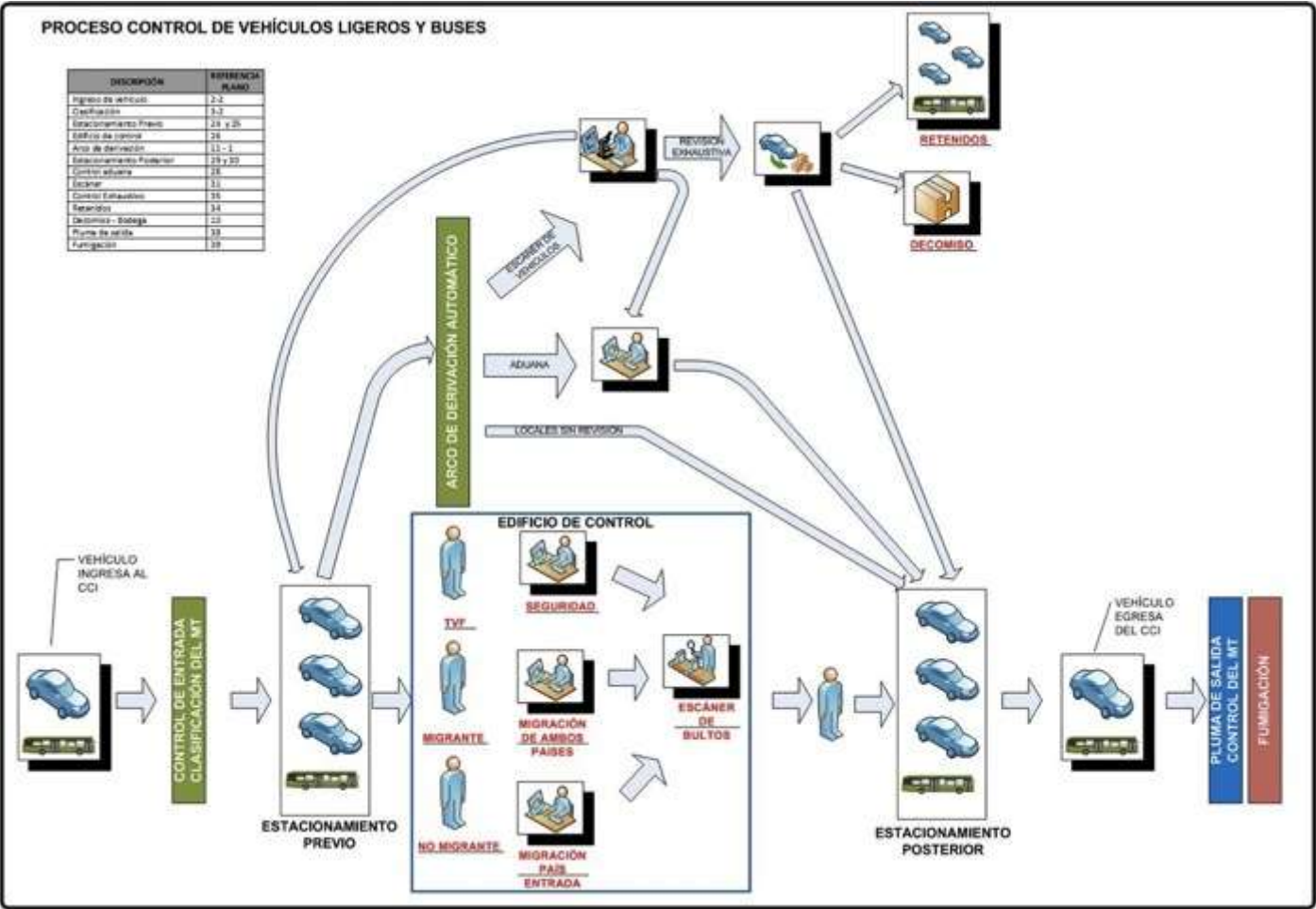
PROCEOS DE CONTROL DE PASAJEROS –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACCIÓN	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<p>que el CCI del otro país y deben realizar los trámites migratorios de salida del país de donde provienen y los de ingreso del país a donde se dirigen.</p> <p>No Migrantes ocasionales; son aquellos de cualquier nacionalidad que habiendo llegado hasta Paso Canoas no llegaron hasta el CCI del otro país y por lo tanto no requieren realizar trámites migratorios.</p> <p>Vecinales Fronterizos: son aquellos que forman parte del conjunto de habitantes o trabajadores de Paso Canoas y poseen un Pase o Tarjeta Vecinal Fronteriza.</p> <p>Los del primer conjunto se someterán al control migratorio integrado de las autoridades de ambos países.</p> <p>Los del segundo conjunto serán controlados por las autoridades migratorias del país sede del CCI quienes verificarán para los habitantes del país la condición de no haber abandonado el país y para los extranjeros que posean una entrada vigente en el país sede.</p> <p>En caso de que no se cumpla con estas condiciones se derivará al pasajero hacia el control migratorio integrado.</p> <p>Los del tercer conjunto avanzarán hacia un sector con molinetes donde serán leídas sus TVFs por parte del SCGCCCI liberando el molinete en caso de que la misma se encuentre vigente.</p> <p>Adicionalmente en el sector un funcionario de seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente.</p> <p>Los conductores de vehículos locales que posean una TVF podrán quedarse en los vehículos vacíos a la espera que concluya el control del vehículo – Etapa 8 para luego avanzar a la Etapa 10, pudiendo realizar la lectura de su TVF en el Arco de Derivación (11-1)</p> <p>La lectura de los documentos que presenten los pasajeros se realizará mediante el SCGCCCI, el que derivará los datos a las agencias migratorias correspondientes.</p> <p>Los buses internacionales deberán enviar en forma electrónica al SCGCCCI la lista de pasajeros en forma previa a su arribo. El SCGCCCI convalidará que todos los pasajeros de la lista hayan sido objeto del control migratorio como parte de los controles a que se someterá el bus, siendo este un requisito para dar continuidad al viaje.</p>	los países TVF	inteligentes (ICAO – RFID) Estación terminal comunicada con el SCGCCCI y sistemas migratorios Molinetes con lectores de tarjetas inteligentes
7	Escáner de bultos	26	<p>Una vez cumplido el trámite migratorio o la validación de los datos para aquellos que no lo requieran, los pasajeros avanzarán hacia la zona de escáner de bultos donde todos sus bultos acompañados serán sometidos a control. Estarán presentes funcionarios de todas las agencias de cualquiera de los dos países que así lo requieran.</p> <p>Los bultos que presenten imágenes confusas en su escaneo podrán ser sometidos, por las agencias de control, a revisión física en los mesones ubicados a continuación de los escáneres.</p>		Escáner de bultos Bodyscan

PROCEOS DE CONTROL DE PASAJEROS –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACCIÓN	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			Asimismo las agencias de control, basado en sus criterios de riesgo, podrán disponer una revisión física de los pasajeros en espacios habilitados en edificio para este fin. En este sitio a solicitud de los países se podrá disponer de un bodyscan. Los pasajeros y sus bultos luego de escaneo avanzarán hacia la salida del Edificio de Control de Pasajeros ubicado frente al Estacionamiento de Ligeros Posterior al Control (29 - 30). Los que hayan ingresado al predio como peatones podrán continuar hacia la salida del predio por las pasarelas continuando con la Etapa 14		
8	Control de vehículo en parqueos	24 - 25	Todas las agencias que lo requieran podrán en este sector realizar los controles de cabinas y compartimentos que consideren necesarios, con los medios que crean convenientes. El resultado de la revisión podrá ser: Sin inconvenientes. Con mercadería a decomisar, en estos casos se realizará el proceso de decomiso para su posterior destrucción previo a la continuación del viaje del MT. Con mercadería que revista un delito, en ese caso el vehículo será remitido al Estacionamiento de Retenidos (34) Derivado al Escáner de vehículos ligeros (31) La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCI.	SCGCCI	Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCI para el personal en tierra
9	Retoma del vehículo	24 -30 y 25 - 29	El conductor de un vehículo ligero luego de haber realizado los trámites migratorios (de corresponderle) y la verificación de sus bultos acompañados en el Edificio de Control de Pasajeros deberá solicitar un pase electrónico que les autorizará a regresar a la búsqueda de su vehículo en el Estacionamiento Previo (24). Los conductores que posean una TVF no requerirán este salvoconducto ya que la TVF los habilitará para la retoma del vehículo. El conductor podrá retornar al Estacionamiento de vehículos ligeros Previo al Control (24) para avanzar con su vehículo desplazándose desde este hacia el Estacionamiento Posterior (30). El conductor del bus luego de realizado sus trámites personales retornará al Estacionamiento de buses previo al control (25) para avanzar con el bus al Estacionamiento de buses posterior al control (29)	SCGCCI	Grabador de tarjetas inteligentes Estación terminal comunicada con el SCGCCI
10	Arco de derivación y Control aduanero del	28	Previo al ingreso al Estacionamiento Posterior de vehículos ligeros (30) el conductor del vehículo someterá a lectura en el Arco de Derivación(11-1) al salvoconducto electrónico entregado en la Etapa 9 , o en su defecto a su TVF, con esta información el vehículo será dirigido , siguiendo este orden de prelación, hacia: El escáner, cuando hayan sido seleccionados para este control en la	SCGCCI Sistemas aduaneros de control de vehículos ligeros	Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes Sistema de

PROCEOS DE CONTROL DE PASAJEROS –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACCIÓN	TECNOLOGÍA UTILIZADA
	vehículo		Etapas 8 Las Casetas de control de salida (28) cuando se trate de vehículos transfronterizos, donde estarán ubicados funcionarios de aduana de ambos países. El Estacionamiento Posterior (30), para los vehículos locales El SCGCCI informará de los datos personales registrados en el salvoconducto a las aduanas ubicadas en las Casetas de Control de salida (28) a fin de que estas confirmen si los mismos coinciden con el propietario o conductor del vehículo ligero. Los vehículos transfronterizos deberán realizar los trámites correspondientes a la salida y entrada del medio en la Caseta de Control de salida (28). Los conductores de vehículos ligeros locales serán controlados migratoriamente en el momento en que sometan a lectura su TVF en el Arco de Derivación (11-1). Para los buses los trámites aduaneros correspondientes a los vehículos se realizarán en el Edificio de Control (26). El personal de las agencias que realizó el control del bus en el estacionamiento indicará al conductor si este debe dirigirse hacia el escáner (31) o al estacionamiento posterior de buses (29) Los vehículos que hayan concluido adecuadamente sus controles serán autorizados en el SCGCCI para salir del predio y continuar viaje.	Sistemas de control migratorio TVF	señalética inteligente Lectores de tarjetas inteligentes
11	Ascenso de pasajeros	29 y 30	El vehículo arribará al Estacionamiento Posterior (30) y (29) donde todos los pasajeros que hubieren llegado con este medio ascenderán al mismo este junto con sus bultos. El vehículo se dirigirá a la salida del CCI.		
12	Control de salida CCI de los vehículo	38	Habiendo concluido los trámites en el CCI el vehículo se dirige hacia la pluma de salida donde el SCGCCI habilitará la salida del medio y la continuación del viaje al país de destino siempre que este haya cumplimentado todos los controles, en caso contrario solo permitirá el retorno al país de origen. El vehículo puede libremente decidir retornar al país de origen El SCGCCI almacenará la fecha y hora de salida del predio del MT.	SCGCCI SCGP	Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes Reconocimiento visual de tipo de vehículo. Cámaras digitales
13	Fumigación.	39	El vehículo previo a ingresar a la ruta Panamericana atravesará el arco de fumigación.		
14	Control de salida de peatones	37	Los pasajeros que hayan ingresado como peatones podrán salir del CCI mediante las pasarelas dirigiéndose hacia la Salida de Personas (37), donde atravesarán un molinete que registrará la salida en el SCGCCI.	SCGCCI	Molinete contador
15	Escaneo de	31	Los MTs que hayan sido derivados hacia el escáner avanzan hasta este para ser sometidos al proceso de revisión no intrusiva	SCGCCI	Escáner de vehículos ligeros

PROCEOS DE CONTROL DE PASAJEROS –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACCIÓN	TECNOLOGÍA UTILIZADA
	vehículos ligeros		Del resultado del proceso se podrá: Considerar necesario someter al vehículo a una Revisión Física Exhaustiva – la que se llevará a cabo en la Zona de Revisión Exhaustiva (35) - Etapa 16. No requerir mas intervenciones, permitiendo que el vehículo regrese al Estacionamiento Previo (24) y (25) continuado con la Etapa 10 para la realización del trámite aduanero para los vehículos transfronterizos y el posterior ascenso de pasajeros. La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCI.		Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCI para el personal en tierra
16	Revisión exhaust.	35	Los MTs que hayan sido derivados a revisión exhaustiva se estacionarán en la Zona disponible para tal fin (35) Como resultado de una revisión exhaustiva para los vehículo puede: Decomisarse mercadería, alojándola en las bodegas (10) y permitir que el vehículo regrese al Estacionamiento Previo (24) y (25) continuado con la Etapa 10 para la realización del trámite aduanero para los vehículos transfronterizos y el posterior ascenso de pasajeros. Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el vehículo al Estacionamiento de Retenidos (34) No requerir mas intervenciones, permitiendo que el vehículo regrese al Estacionamiento Previo (24) y (25) continuado con la Etapa 10 para la realización del trámite aduanero para los vehículos que lo requieran y el posterior ascenso de pasajeros. La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCI.	SCGCCI	Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCI para el personal en tierra Elementos para el control exhaustivo de los vehículos

Gráfico 49. Proceso de control de vehículos ligeros y buses



7.8 ARQUITECTURA TECNOLÓGICA DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO

La integración de los diversos componentes que componen el Sistema de Control de Gestión del Paso, las Estaciones de Gestión (EG) y los Sistemas de Control de Gestión de los CCI (en sus dos subcomponentes cargas y pasajeros) requieren de una infraestructura tecnológica relacionada con ellos y con la arquitectura de los edificios que se utilicen durante esa integración.

Esta infraestructura tecnológica debe cumplir con las siguientes premisas:

- Permitir la comunicación de datos entre todos componentes físicos del Sistema CCI y EGs.
- Permitir la adecuada comunicación de datos desde el SCGCCl con las instituciones de los dos países.
- Permitir el enlace telefónico entre las distintos CCI y EGs integrantes del Paso de Frontera.
- Permitir el intercambio de imágenes de seguridad entre los mismos componentes.
- Garantizar un nivel adecuado de calidad de servicio de los sistemas instalados.
- Preservar los niveles de seguridad de datos fijados por las instituciones de ambos países.
- Garantizar la continuidad funcional del Sistema.

Con las premisas anteriores, se sugiere una arquitectura tecnológica que permita soportar el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP).

7.8.1 ARQUITECTURA DE COMUNICACIONES, Y HARDWARE DE SOPORTE

Interconexión interna de los CCI y las EG

Todos los componentes del SCGP deberán estar interconectados mediante enlaces de alta velocidad que permitan el intercambio de voz, datos y video.

Las alternativas posibles son la utilización de fibra óptica entre los distintos componentes utilizando los servicios de alguna de las compañías de comunicaciones internacionales, el tendido específico de FO entre todos los componentes o bien optarse por enlaces inalámbricos de alta velocidad, considerando que las distancias entre los elementos son cortas y que no existen interferencias físicas para la instalación de estos enlaces.

Si bien las conexiones y protocolos de comunicación de datos siguen “estándares de mercado” y por ende resulta relativamente fácil lograr una interconexión entre las redes de cada componente mencionado; puede no resultar de forma similar para la comunicación de voz, en este caso considerando el hecho de que las instalaciones físicas y sus componentes tecnológico deben formar parte de los elementos a incorporar en el proyecto se aconseja la instalación de sistemas de telefonía IP que abarque a todos las instalaciones del Sistema.

Interconexión Externa

La Interconexión Externa tendrá como objetivo comunicar las agencias que funcionan en el Sistema Fronterizo con el exterior y en particular con sus casas matrices a nivel de datos, voz y video utilizando para las comunicaciones informáticas canales con VPNs (redes privadas virtuales) seguras, que garanticen adecuado intercambio de datos y

sin que sea necesaria la instalación de clientes especiales en cada equipo informático que acceda a estas interconexiones.

Se aconseja que las comunicaciones externas se encuentren integradas en un Puerto Integral de Comunicaciones (datos, voz y video) con un adecuado ancho de banda y que abarque a todas las instituciones de cada país que realicen operaciones de control en el Paso de Frontera.

Este puerto integral estaría ubicado en el espacio geográfico de cada país y sería un componente adicional interconectado con el Sistema Fronterizo, de esta forma las comunicaciones externas de las agencias se realizarían desde cada uno de los componentes hasta el puerto integral utilizando el sistema de interconexión interna del Paso de Frontera.

Se considera que frente a la caída de alguno de los puertos se podría utilizar el puerto del país limítrofe para la realización de comunicaciones que resulten críticas, aún asumiendo alguna pérdida de capacidad.

Comunicación interna para los CCI y EGs

Para las instalaciones de las comunicaciones internas de cada uno de los CCI y EGs se recomienda:

- Instalar un cableado estructurado de acuerdo a norma estándar de nivel 6 para todos los CCI y EGs,
- Velocidad de transferencia no menor a 1 Gb para los elementos interconectados, mejorada para los servidores,
- Infraestructura de acceso inalámbrico que posibilite la utilización en cualquier lugar elementos de captura que utilicen esta tecnología y
- Brindar acceso WI-FI - gratuito o pago - a los usuarios del Paso de Frontera.

En cuanto a la comunicación de voz debe considerarse la posibilidad de instalar centrales telefónicas inteligentes con telefonía IP que permitan establecer comunicaciones internas con todos los puestos de atención (cabins, oficinas, etc) instalados en las CCI y los EGs y, para aquellos funcionarios que posean la autorización necesaria, la posibilidad de comunicarse con las oficinas centrales de las agencias que funcionan en el paso, así como llamadas externas, sin que signifiquen costos adicionales para los funcionarios que se encuentren trabajando en el CCI del otro país.

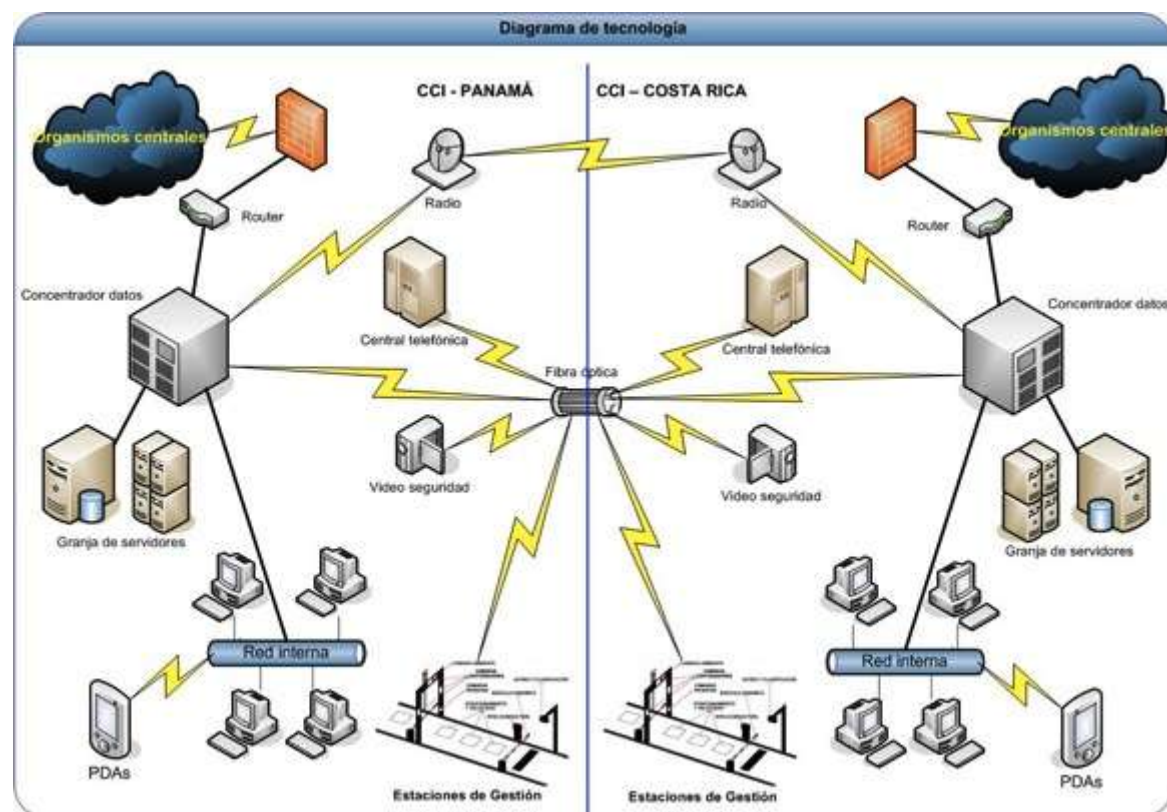
7.8.2 HARDWARE (HW)

Los sistemas informáticos que tendrá que soportar el SCGP y los SCGCCl, requerirán de una estructura de hardware que tenga en cuenta los siguientes aspectos:

- Que se instale una “granja” de servidores de alto nivel de disponibilidad. Los mismos tendrán arquitectura interna diferenciada según la funcionalidad que se le haya sido asignada: (i) servidores de base de datos, (ii) servidores de aplicaciones, (iii) servidores para servicios, etc. Los servidores poseerán, en todos los casos, HW redundante (discos, fuentes de poder, placas controladoras, etc.) y los más críticos serán duplicados a fin de garantizar un nivel de servicios constante.

- Que esta granja de servidores se encuentre “espejada” en cada país limítrofe para que ante caída general de una instalación, la otra tome control de las operaciones y que esta circunstancia resulte transparente para los usuarios.
- Que los servidores se instalen en sendos Centros de Cómputos con: (i) climatización, (ii) control de temperatura y humedad, (iii) control antiincendios, (iv) líneas dedicadas de tensión con capacidad de derivación automática a baterías (UPS) y a los generadores instalados, permitiendo un funcionamiento continuo de los sistemas y (v) control de seguridad física de acceso al Centro de Cómputos.
- Incorporar tecnología de electrónica de red orientada a la seguridad de las conexiones utilizadas como FIREWALLS y ANTISPAM.
- Incorporar tecnología para captura de datos inalámbrica (PDA, tablets, netbooks, etc.) para poder realizar operaciones en tiempo real en espacios abiertos de los CCI, por ejemplo: control vehicular en playa de estacionamiento o toma de datos a pasajeros en sus vehículos.
- Incorporar tecnología de control en barreras de paso o lectores de barras u otros sistemas para la administración de colas de espera.
- Incorporar sistemas de señalética inteligente que permitan indicar al usuario las acciones a seguir en particular dentro de cada uno de los CCI.

Gráfico 50. Diagrama de Tecnología



7.8.3 ARQUITECTURA DE SCG PARA CARGAS Y PASAJEROS

Los SCG para cargas y pasajeros estarán totalmente integrados a todas las Unidades de Control (Carriles de Control para automóviles particulares, Recintos de Control para pasajeros, Recintos de Control para ómnibus y Puestos de Control para camiones) de las CCI y de las EG. Es por ello necesario contar con una adecuada infraestructura de comunicaciones de datos que alcance a todos los sitios del Sistema Fronterizo desde donde se deba acceder a consulta y/o ingreso de datos.

La herramienta de desarrollo o soporte para el modelo informático planteado se asocia a las herramientas denominadas de “Administración de flujo de trabajo” o “Workflow”. Estas herramientas permiten “Administrar procesos de negocio” o “Business Project Management” (BPM), incluyendo todo el ciclo desde el diseño del proceso, su desarrollo, soporte y mantenimiento; permitiendo además una rápida adecuación a las modificaciones que se vayan requiriendo, existiendo en el mercado comercial informático varias herramientas de este tipo. En cuanto al SW de base para soportar estos aplicativos, en general pueden trabajar sobre sistemas operativos estándar como Microsoft Windows o LINUX.

Para el soporte y administración de la base de datos se pueden utilizar los motores relacionales de uso genérico como Microsoft SQL-Server, IBM-INFORMIX ú ORACLE o de SW abierto como MySQL o POSTGRE-SQL.

Las funciones del sistema consistirán en rutinas simples de acceso a dicha base de datos.

El sistema poseerá una arquitectura de capas para un mejor mantenimiento del mismo según este esquema:

- 1) Presentación al usuario: contendrá toda lo necesario para un manejo ágil y simple del sistema en su interacción con los usuarios, sobre la base de rutinas gráficas adecuadas.
- 2) Reglas de negocio: contendrá todas las funciones que operan sobre los datos de las bases de datos, como por ejemplo el cambio de estado de cada trámite a medida que un vehículo usuario evoluciona por las distintas instancias del corredor vial.
- 3) Acceso a datos: serán las rutinas que interactuarán con la base de datos unificada.

Esta arquitectura garantiza que cualquier variación que se necesite en un futuro afectará en general a una sola de las tres (3) capas anteriores, simplificando las tareas de soporte y mantenimiento. Todos los datos capturados por el SCG de cargas y pasajeros que sean de utilidad para el resto de los sistemas informáticos institucionales, serán puestos a disposición de éstos.

7.8.4 ARQUITECTURA DE LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y LAS BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS CCI.

Al momento de seleccionar la alternativa de expectativa más eficiente para la operación de las Estaciones de Gestión (EG) y las barreras de entrada y salida de los CCI, se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:

- Su operatoria no implicarán, excepto en los casos de las barreras de ingreso a los CCI de cargas donde se debe entregar y validar documentación, una detención de los vehículos.
- Permitirán alta eficiencia en los controles tecnológicos del corredor vial.
- El proceso de adquisición de datos será automático, de alta precisión y mínimas intervenciones humanas.
- No se requerirán elementos de identificación externos (tarjetas de lectura óptica, tags, etc.).
- Poseerá niveles de redundancia razonables, minimizando las caídas operativas.
- Tendrá costos adecuados y mantenimiento sencillo.
- Permitirá la integración al sistema de otras funcionalidades y/o sensores particulares, como lectores de RFID, pdas, etc.

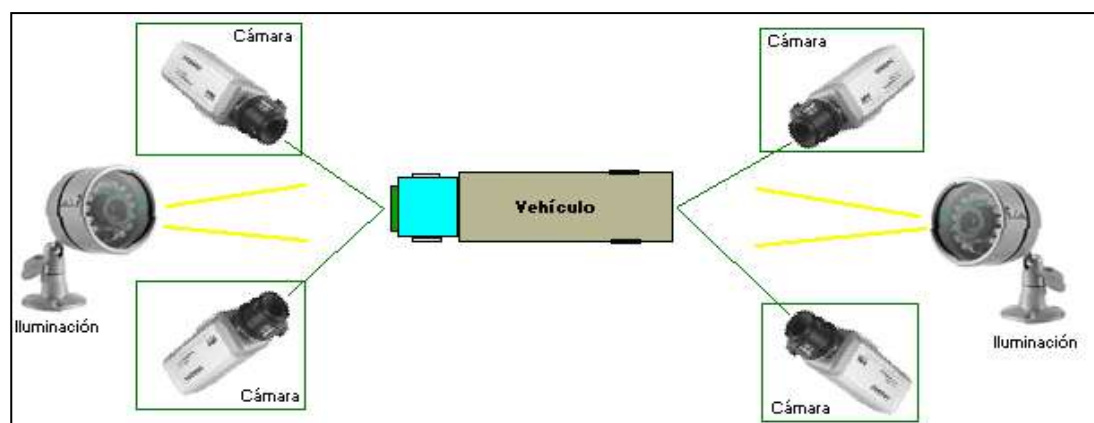
En virtud de los aspectos anteriores y evaluando las distintas tecnologías de adquisición de datos existentes, se determinó que la más adecuada era la de reconocimiento óptico de caracteres (OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION). Cada EG y cada barrera de ingreso y egreso de los CCI utilizará esta tecnología, independientemente de la cantidad de vías que contemple. El sistema está compuesto básicamente por los siguientes subsistemas:

- Subsistema de Adquisición
- Subsistema de Apoyo
- Subsistema de Interpretación y Control
- Subsistema de Almacenamiento y Consulta

Subsistema de Adquisición

Está compuesto por un conjunto de cámaras de video alta resolución que permiten la “percepción” visual del objetivo; sobre la base de al menos cuatro (4) conjuntos de cámaras dobles por sentido de circulación con el objeto de obtener visiones estereoscópicas y redundantes desde todos los ángulos. Éstas permiten registrar el pasaje de vehículos y contenedores desde varios ángulos con un criterio de multi-objetivo lo que, sumado a algoritmos de detección de movimientos mejora notablemente el resultado útil aún bajo condiciones adversas.

Gráfico 51. Disposición Antero-Posterior Estereoscópica



Esta disposición permite no solo la visualización en doble perspectiva de un vehículo sino que, en función de su perfil duplicado, permite continuar la operación aun en el caso de un desperfecto en alguno de los módulos de cámaras. Existe la posibilidad de utilizar cámaras de video infrarrojas, apoyadas por emisores infrarrojos de luz que independizan la imagen visualizada de la iluminación existente.

Para la adquisición de otras variables, como por ejemplo: imagen del conductor, detección de contenedores, etc.; se requieren conjuntos adicionales de cámaras a instalar dentro de cada módulo.

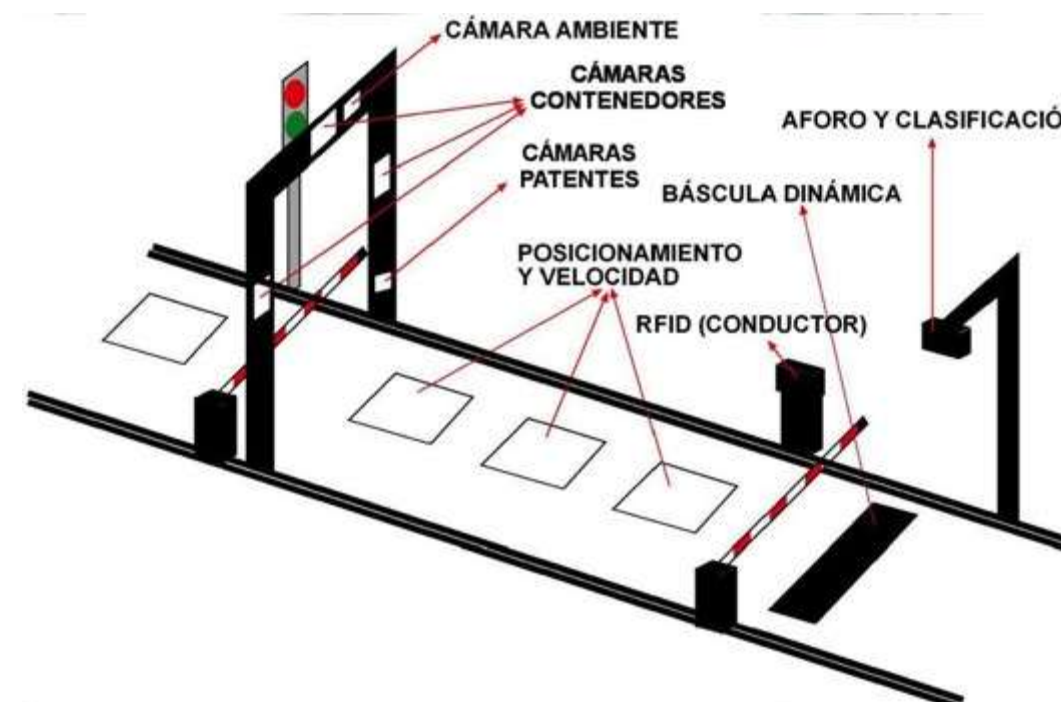
Subsistema de Apoyo

La utilización de cámaras de video de alta resolución en lugar de cámaras infrarrojas requiere de un suministro de iluminación más controlado; preferentemente supervisado por autómatas remotos que manejan la funcionalidad del Subsistema de Adquisición.

Todo el conjunto deber soportarse sobre una obra civil adecuada que permita soportar los elementos de adquisición, mantener en correcta posición a las cámaras y las luminarias y resguardar a todo el conjunto de las inclemencias climáticas.

Asimismo se instalarán cámaras de control en cada una de las instalaciones orientadas a disponer de una perspectiva más amplia de la situación en el momento de la operación; éstas suministrarán un plano anterior y otro posterior de todo el conjunto a los efectos de contar con una información lo más completa posible.

Gráfico 52. Esquema instalación cámaras



Adicionalmente debe incluir los siguientes elementos:

- reductores de velocidad para que el ingreso al área de adquisición se realice a una velocidad adecuada.
- barreras físicas con capacidad de accionado automático o manual,
- semáforos,
- caseta acondicionada para albergar al personal de control,
- elementos electrónicos e informáticos requeridos por el sistema,
- mecanismos de posicionamiento del vehículo en sus alternativas de:
- loop electromagnético de piso,
- barrera infrarroja,
- aclimatadores térmicos para los diferentes sensores
- balanzas dinámicas con adquisición automática de pesaje para las cargas

Subsistema de Interpretación y Control

El Subsistema de Interpretación y Control es el módulo central del sistema que permite controlar todos los elementos tecnológicos instalados, realizar el reconocimiento de la información visualizada por las cámaras e incorporarla como información digital a la base de datos.

Este subsistema consta de un ordenador que analiza la imagen de una cámara, que a modo de “ojo”, le permite diferenciar patrones visuales, asociarlos a la escritura humana y determinar el relacionamiento entre ellos.

Este principio inicialmente referenciado como OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION es también conocido como ALPR – AUTOMATIC LICENSE PLATE RECOGNITION ó LPR – LICENCE PLATE RECOGNITION cuando se utiliza para el reconocimiento de placas de vehículos.

Básicamente el subsistema funciona siguiendo estos pasos:

- a) Encuentra al identificador (placa de vehículo, número de contenedor, etc.), si estuviera en la imagen,
- b) Orienta y dimensiona al identificador encontrado,
- c) Normaliza la imagen ajustando variables como el brillo y el contraste,
- d) Segmenta los caracteres aislando cada uno de ellos,
- e) Aplica técnicas de reconocimiento (OCR) sobre los caracteres aislados,
- f) Recomponer el conjunto leído,
- g) Incorpora imagen a la base de datos junto con imágenes adquiridas,
- h) En caso identificaciones erróneas o incompletas, permite que un operador pueda complementar manualmente los datos faltantes.

La información adquirida se almacenará en los equipos informáticos que soportan el Subsistema de Interpretación y Control de cada una de las instalaciones y se enviarán al Subsistema de Almacenamiento y Consulta donde reside el SCGRU donde se centralizarán todos los datos procesados por cada una de las instalaciones.

De esta forma se informará en línea al Sistema de Gestión del evento ocurrido en cada instalación y este informará a la instalación sobre la acción a tomar.

Subsistema de Almacenamiento y Consulta

El conjunto de las instalaciones estarán en comunicación permanente con las dos centrales de operaciones (Centros de Cómputos) que soportarán al Subsistema de Almacenamiento y Consulta. Estas centrales de operación estarán ubicadas a ambos lados de la frontera y contarán con:

- equipamiento redundante con capacidad para grandes volúmenes de datos, imágenes y video de los datos capturados,
- sistemas de acondicionamiento ambiental,
- seguridad de acceso y datos y
- suministro energético con autonomía suficiente para mantener operativo el sistema mínimo veinticuatro (24) horas en caso falla de suministro eléctrico.

Este conjunto de hardware y software soportará al SCGP, responsable de la administración y control del corredor vial y de la “socialización” de la información adquirida entre todas las instituciones que formen parte – directa o indirectamente – del Proceso de Control. Asimismo el sistema intercambiará datos, en tiempo real, con los SCGCC.

Básicamente el conjunto estará capacitado para:

- Soportar los procedimientos de telecontrol requeridos desde las diferentes instalaciones,
- Establecer estrategias de análisis de información requeridas,
- Evaluar volumen y sentido de los movimientos vehiculares en el corredor vial,
- Realizar seguimiento de trayectorias estimadas de los vehículos,
- Verificar la consistencia de los datos,
- Relevar automáticamente la funcionalidad de todas las Unidades de Control,
- Manejar alarmas, eventos preprogramados y resultado de relevamientos,
- Exportar datos hacia otras plataformas informáticas,
- Realizar en todo momento el inventario de vehículos en el corredor vial,
- Realizar búsquedas y clasificaciones de datos,
- Generar reportes

7.9 INFORMACIÓN A ADQUIRIR POR LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y LAS BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS CCI

A continuación se detallan los datos factibles de obtener mediante las cámaras y sensores a instalar en cada uno de los puestos, esta información se diferenciará de acuerdo al tipo de vehículo a controlar (de carga o pasajeros), en función de la instalación de la que se trate (EG, barrera de entrada, barrera de salida) y de la información que efectivamente se quiera recabar.

7.9.1 IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA DE PLACAS (MATRÍCULAS)

Mediante la lectura de las placas por medio de las cámaras de video y su interpretación mediante OCR.

7.9.2 IDENTIFICACIÓN TIPO VEHÍCULO

Permitirá reconocer el tipo de vehículo que atraviesa la instalación pudiendo diferenciar entre automóviles particulares, ómnibus y distintas conformaciones de MTs; estará soportado por cámaras y barreras infrarrojas y por un ordenador dedicado comunicado en tiempo real con el Subsistema de Interpretación y Control.

7.9.3 IDENTIFICACIÓN CONDUCTOR

Estará compuesto por dos cámaras de video a color y su propio soporte de iluminación asociadas para visualización del rostro del conductor. Se requieren dos cámaras para poder captar adecuadamente a los conductores de los diferentes vehículos de pasajeros y de cargas, los que poseen diferencias de altura que no permiten que una sola unidad pueda obtener un primer plano adecuado. La información capturada se enviará en tiempo real al Subsistema de Interpretación y Control.

7.9.4 DETECCIÓN CONTENEDORES (SOLO PARA CARGA)

Permitirá detectar la presencia de un contenedor, atendiendo a su forma, volumen y disposición, sin pretender obtener su identificación alfanumérica. Estará soportado por cámaras y barreras infrarrojas y por un ordenador dedicado que se encuentra en línea con el Subsistema de Interpretación y Control.

7.9.5 IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA CONTENEDORES (SOLO PARA CARGA)

Permitirá determinar el código de identificación de contenedores de veinte (20) y cuarenta (40) pies en disposición simple o tándem (tractor y zorra). Este código es más extenso que el de las placas y en él se encuentra inserta información referente al fabricante de la caja, así como elementos de verificación de integridad lógica.

A diferencia de la identificación de placas, la identificación de contenedores cuenta con dificultades adicionales asociadas al tamaño, tipo de impresión numérica y disposición de los caracteres.

Estará soportado por cuatro cabezales de adquisición simultánea, y cubrirá los dos planos longitudinales; se complementará con un mecanismo de “percepción” del objetivo basado en barreras infrarrojas.

7.9.6 DETERMINACIÓN PESO (SOLO CARGA)

En las instalaciones de barreras de ingreso se instalarán balanzas de peso completo para determinar el peso de los vehículos de carga que las cruzan, las balanzas estarán electrónicamente conectadas con el Subsistema de Interpretación y Control.

7.9.7 LECTORES DE RADIOFRECUENCIA RFID (RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION)

Se podrán incorporar a las estaciones de Gestión lectores RFID para la lectura de etiquetas, tarjetas o tags RFID, en particular asociados al uso de marchamos de radiofrecuencia a tarjetas de identificación de conductores o vehículos.

7.10 FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DE LAS ESTACIONES DE GESTIÓN (EG) Y BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA

Secuencialmente con la circulación del vehículo, su funcionamiento será:

- El vehículo se acercará a la instalación donde los reductores de velocidad lo obligarán a circular a una velocidad menor a los quince (15) kilómetros por hora,
- Aproximado el vehículo, las cámaras y los diferentes sensores comenzarán a registrar los datos del vehículo – tipo, peso (vehículos de carga), placa, identificación del contenedor, etc., de acuerdo al tipo de instalación y el tipo de vehículo,
- El Subsistema de Identificación y Control analizará la información recibida,
- Si la información registrada - placa del vehículo es correcta - enviará ésta al Subsistema de Almacenamiento y Consulta,
- Éste subsistema consultará al SCGP sobre la situación del vehículo y generará dos eventos, asociados a (i) condición correcta o (ii) incorrecta,
- Con condición correcta, se almacenará el evento y la información respectiva en la base de datos y se accionará la barrera y el semáforo, dando continuidad al viaje del vehículo en el caso de las EG o a la continuidad de la operación en los CCI,
- Con condición incorrecta, se almacenará el evento y la información en la base de datos y no se accionará la barrera, informando a la autoridad de control ubicada en la instalación para que proceda a verificar el estado del vehículo, informar al sistema y tomar las acciones pertinentes de acuerdo a la condición registrada.
- En caso que el Subsistema de Identificación y Control no pueda registrar los datos en forma correcta, no se accionará la barrera y se informará a la autoridad de control ubicada en la instalación para que esta complete la misma.

7.11 SUBSISTEMAS COMPLEMENTARIOS A CONSIDERAR PARA EL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL PASO

Teniendo en cuenta los elementos tecnológicos requeridos para poner en funcionamiento el Sistema de Control de Gestión, cabe considerar la posibilidad de complementar este con una serie de subsistemas que permitan lograr una

mejora cualitativa en el funcionamiento, una mayor integración entre las agencias de los países y una mayor seguridad y control de todo el corredor.

Estos subsistemas estarán totalmente integrados al Sistema de Control de Gestión y su administración y operación se concentrará en los Centros de Cómputo a instalar en cada país.

7.11.1 SISTEMAS DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA

Con la denominación de Sistemas de Inspección no Intrusiva (INI) se hace referencia a métodos no invasivos de inspeccionar e identificar las mercancías en los medios de transporte y en los equipajes o bultos acompañados de los pasajeros

Las tecnologías de inspección existentes incluye varios tipos y técnicas entre las que se destacan las correspondientes a:

- La tecnología de imágenes basadas en sistemas de detección mediante rayos gamma o X comúnmente llamados escáneres, los que de acuerdo a sus características y tamaño pueden inspeccionar desde pequeños bultos o equipaje hasta grandes volúmenes como contenedores y camiones.
- La tecnología de detectores pasivos o automáticos entre los que se encuentran los portales de rayos gamma o neutrones generalmente orientados a la detección de material radioactivo, o los detectores de agentes biológicos, rastros de vapor y espectrometría de gases orientados a detectar pequeñas cantidades de drogas o de residuos de explosivos, los que generalmente son utilizados en conjunto con la tecnología con imágenes.

En particular para los CCI de Paso Canoas se ha considerado la instalación de tecnología no invasiva de imágenes (escáner) orientada al control de los vehículos de carga y pasajeros y el control de bultos.

Cabe mencionar que los sistemas INI aplicados a medios de transporte, resultan de utilidad cuando se seleccionan, compran y operan en forma apropiada y tal como se indica en diversos documentos de la OMA las administraciones aduaneras deberían introducir la INI con precaución, “es esencial que la infraestructura de evaluación del riesgo esté funcionando antes de la introducción de los equipos para revisar contenedores (y MTs). En este marco, se requiere disponer de los datos previos a la llegada, a fin de permitir que la evaluación de riesgo tenga lugar suficientemente pronto para informar a las partes correspondientes de que tal contenedor (o MT) ha sido seleccionado para ser revisado”. Además, “el equipo implica un gran desembolso de capital y el proceso de su puesta en marcha, desde la concepción hasta la utilización, tiene un impacto en todos los sectores de control e información, que podría acarrear cambios en la infraestructura de los departamentos y en los procedimientos.³³ Resulta de importancia mencionar que este capítulo no pretende ser un análisis pormenorizado del tipo y característica de los modelos de escáneres a instalar en los CCI, sino una sucinta síntesis de las tecnologías vigentes y

un comentario sobre la complejidad que implica la selección de la tecnología más adecuada para cada uno de los países.

7.11.2 CLASIFICACIÓN DE ACUERDO A LA TECNOLOGÍA PARA ESCÁNERES PARA VEHÍCULOS Y CONTENEDORES

Los sistemas de escaneo de vehículos y contenedores se componen básicamente de dos módulos, el escáner o sistema de adquisición y los sistemas de procesamiento de las imágenes resultantes.

Puede considerarse de que existen cuatro criterios principales para clasificar los módulos de adquisición:

a) Por tipo de emisión

- **Rayos gamma:** utilizan sistemas de cobalto-60 o cesio-137 como fuente radiactiva y una torre vertical de detectores de rayos gamma detectores. La dimensión horizontal de la imagen se produce mediante el movimiento de la carretilla o el hardware de escaneo. Las unidades de cobalto-60 utilizan fotones gamma con una energía media de 1,25 MeV, que puede penetrar hasta 15-18 cm de acero. Los sistemas proporcionan imágenes de buena calidad que se pueden utilizar para la identificación de carga detectando posibles anomalías. También se pueden identificar regiones de alta densidad demasiado gruesas para penetrar
- **Rayos X:** es similar a la radiografía de rayos gamma, pero en lugar de utilizar una fuente radiactiva, utiliza una fuente de alta energía en el rango de 5-10 MeV creado por un acelerador de partículas lineal. Estos sistemas pueden penetrar hasta 30-40 cm de acero en vehículos que se mueven con velocidades de hasta 13 km / h. Si bien proporcionan una mayor penetración su costo de adquisición y operación es mayor que los de Rayos Gamma y resultan más adecuados para la detección de materiales nucleares. Adicionalmente entregan una dosis 1000 veces más alta de radiación siendo poco adecuados para la detección de personas en contenedores.

b) Movilidad

- **Móviles:** el escáner está soportado sobre un camión estándar y permite por tanto extremadamente corto establecido de tiempo. Es un sistema móvil y autónomo que puede ser reubicado en cualquier momento en plazos de tiempo cortos. Son los de mayor flexibilidad operacional con buena imagen y una confiabilidad razonable pero su mantenimiento es más costoso.
- **Reubicables:** generalmente se instalan dentro de edificaciones construidas para tal fin, (requieren de acondicionamiento de paredes y puertas dependiendo del nivel de energía utilizada) y se basa en un principio de pórtico. Puede desmontarse, transportarse y montarse en pocos días sin perder la mayoría de la inversión. Combinan movilidad, buena calidad de imagen y buena flexibilidad operacional con requisitos de espacio limitado. Menos costosos que los sistemas fijos. En general se adaptan a la mayoría de las necesidades.

³³ World Customs Organization, Container Scanning Equipment: Guidelines to Members on Administrative Considerations of Purchase and Operation, Task Force on Supply Chain Security, TF0022E1, 22 October 2003

Gráfico 53. Tipos de escáner: móvil y reubicable



Escáner Móvil



Escáner reubicable

- **Fijos o estacionarios:** requieren de una estructura especialmente adaptada para la instalación de este tipo de elementos con muros de concreto y blindaje de puertas donde se albergará el túnel de escaneo. Estas unidades quedan permanentemente instaladas en un sitio dedicado. Poseen la mejor calidad de imagen y una alta confiabilidad. Son de baja flexibilidad operacional y de alto costo; su instalación requiere grandes espacios.
- **Portal o rastreo rápido:** son similares a los reubicables pero no requieren de edificaciones para albergarlos, su costo es razonable, con una buena flexibilidad operacional, un alto rendimiento y buena confiabilidad. Requieren de mayor seguridad operacional y generalmente no tienen capacidad para escanear la cabina del conductor.

Gráfico 54. Tipos de escáner: fijo y portal



Escáner Fijo



Escáner portal

c) Nivel de energía (capacidad de penetración)

La unidad de medida MeV (Mega electrón Voltios) es la dosis de radiación admitida por minuto o Rads/mn en un metro para los Rayos X o la fuente de Rayos Gamma de Curies. Cuanto mayor sea la energía e intensidad, mejor será

la calidad de imagen y penetración pero generará una mayor radiación requiriéndose mayores medidas de seguridad.

- De bajo consumo de energía tienen un poder en 1 MeV
- De energía media: de 1 MeV hasta 5 MeV
- De alta energía: de 5 MeV hasta 9 MeV

d) Sistema de adquisición:

- **De transmisión:** los rayos pasan desde el emisor atravesando el material a inspeccionar hasta el receptor, este sistema mejora la capacidad de detección y la capacidad de penetrar materiales densos y entornos complejos.
- **De retrodispersión :** la retrodispersión de rayos X detecta la radiación que se refleja desde el objeto y forma una imagen. El patrón de retrodispersión depende de la propiedad del material y permite visualizar materiales orgánicos, y otros elementos tales como explosivos y narcóticos. Las imágenes de foto-como también complementan la transmisión radiografías proporcionando claridad para agilizar las inspecciones.

Asimismo, los sistemas de procesamiento de imágenes generalmente pueden funcionar en forma autónoma de los sistemas de adquisición, existen sistemas que permiten la centralización de las imágenes a nivel nacional posibilitando el control de las operaciones en línea y el análisis de las imágenes a distancia, dando mayor flexibilidad y transparencia a la operación y optimizando los recursos humanos.

Básicamente los sistemas de procesamiento de imágenes suelen permitir, entre otras funciones, el almacenamiento de las imágenes capturadas, la asociación con los documentos aduaneros, la comparación de imágenes históricas, el control de brillo y el contraste, la selección de áreas específicas para su análisis, el aumento o disminución de las áreas seleccionadas, el mejoramiento de bordes, la ecualización de la imagen, el filtro lineal o logarítmico, la medición de objetos, la determinación de densidades, la detección de materias radioactivas, y la visualización de imágenes sospechosas

7.11.3 CARACTERÍSTICAS DE ESCÁNER DE BULTOS O EQUIPAJE

Existen diversos tipos de escáner para equipajes y bultos basados en la tecnología de rayos X, estos dispositivos proveen soluciones de seguridad detectando automáticamente explosivos, armas u objetos de amenaza.

Los equipos utilizan tecnología de rayos X generalmente utilizando sistemas de adquisición de retrodispersión los que permiten analizar la masa, el tamaño y el número atómico de los objetos en la imagen, aún con objetos demasiado pequeños, proyectando la imagen resultante en una pantalla donde el operador puede detectar la presencia de distinto tipo de elementos.

En general son unidades autónomas que contienen en un único módulo el sistema de adquisición y el sistema de procesamiento de imágenes, junto con algún sistema de transporte de los bultos o equipajes a través del túnel de escaneo. Se diferencian principalmente por las dimensiones de los bultos a controlar.

Poseen interfaces de uso y operación altamente amigables, algunos escáner permiten la conexión mediante redes de datos a unidades centrales de control de imágenes.

Los equipos para el control de bultos son altamente confiables, de bajo costo, con una buena flexibilidad operacional y con un alto rendimiento. No requieren de grandes requisitos de infraestructura para su instalación y operación.

7.11.4 RECOMENDACIÓN

La introducción de esta tecnología implica no sólo altos costos en la adquisición del bien y su posterior operación y mantenimiento sino impactos en los procedimientos de control e información de las agencias, así como la capacitación y adaptación del personal a la misma. Estos impactos no deben ser soslayados a fin de que la inversión realizada resulte redituable en términos de control y seguridad.

En este contexto este estudio recomienda que los países inicien un proceso de análisis y el desarrollo de un proyecto que les permita definir cuál es la tecnología más adecuada para utilizar en las instalaciones de los CCI, así como la forma de incorporar su uso a los procedimientos futuros.

Este proceso debe tener en cuenta, entre otros, los objetivos a alcanzar en función del tipo y cantidad de mercadería / vehículos a inspeccionar, el tipo de tecnología, la calidad de la imagen, la capacidad de penetración, la confiabilidad del producto, la infraestructura y los servicios necesarios para su instalación y operación, los costos de provisión, instalación y mantenimiento, el análisis de las características de los productos existentes en el mercado y las empresas proveedoras, la reingeniería de los procesos de control en función de la nueva herramienta tecnológica, las regulaciones locales, la capacitación del personal técnico a cargo de la operación, etc.

Cabe mencionar que este tipo de tecnología está orientada ser una herramienta disuasiva que apunta principalmente a la resolución de temas relacionados con la seguridad, y que por lo tanto sus efectos no son permanentes, asimismo no contribuye sustancialmente a resolver los fraudes aduaneros tradicionales de cantidad, clasificación, valor, origen así como los propiedad intelectual, notas técnicas no tributarias, etc., para los que se requiere su complementación con otros elementos de control aduanero.

7.11.5 INTERCAMBIO DE DATOS ENTRE SISTEMAS (IDS)

El objetivo del sistema es permitir un adecuado intercambio de datos entre los organismos de ambos países cumpliendo con las siguientes premisas:

- cada país continuará utilizando sus sistemas
- los organismos decidirán el momento y la forma que tendrá este intercambio, debiendo hacer en sus respectivos sistemas las adecuaciones necesarias para la transferencia de la información acordada.
- el modelo será incremental de forma tal que permita variar el caudal y tipo de datos que se intercambian sin alteraciones mayores a la arquitectura de hardware y de software del paso que se construya.
- el modelo será utilizado además para el intercambio de información entre el resto de los sistemas utilizados para el control y los sistemas de cada una de las Instituciones

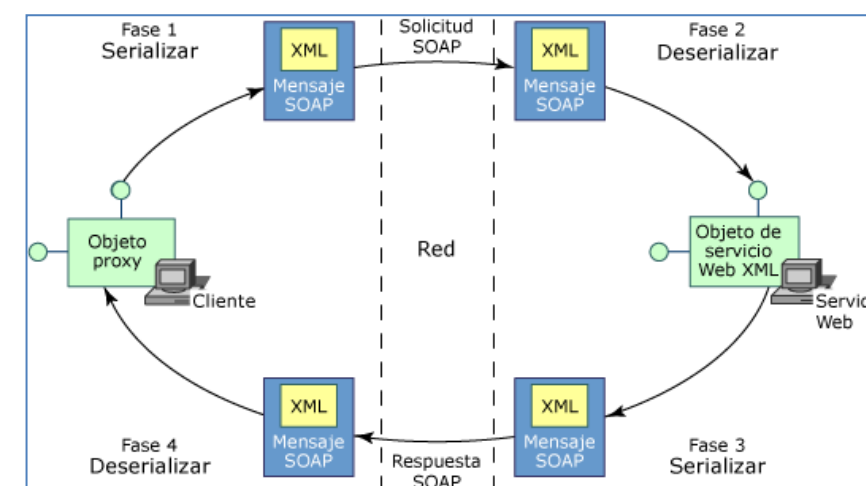
La idea es basar el modelo en la construcción de una “autopista virtual” informática (backbone de servicios) que permita el intercambio de información con las siguientes características.

- Los sistemas de cada organismo de cada país seguirán funcionando sin alteraciones
- Aquellos sistemas que así lo permitan podrán “publicar” servicios para que los “consuman” otros sistemas o “consumir” servicios “publicados” por otros sistemas.
- Mediante este mecanismo se podrá dar el grado de integración entre información de organismos que se desee.
- Este grado de integración podrá evolucionar en el tiempo sin alteraciones mayores al “backbone” de servicios
- Mediante este intercambio se podrá ir avanzando en la integración informática entre los datos que se acuerde entre los diferentes organismos similares de cada país o entre los del mismo país.
- A medida que se avance con la integración y con el nivel de “confianza” entre los organismos se podrá lograr un único ingreso de información para todos los organismos concernidos en un proceso.
- El sistema se usará como modelo de intercambio de información e integración con el resto de los sistemas a utilizar en el paso.

El sistema estará tecnológicamente basado en el concepto de servicio web o “web services”. Un servicio web (en inglés, Web service) es un conjunto de protocolos y estándares que sirven para intercambiar datos entre sistemas.

Estos sistemas pueden estar desarrollados en lenguajes de programación diferentes, y ser ejecutados sobre cualquier plataforma tecnológica. Se utilizan para intercambiar datos tanto en redes de computadoras como a través de Internet. La mencionada interoperabilidad de los sistemas se logra debido a la adopción de “estándares” fijados por comités establecidos ad-hoc. (OASIS, W3C y WS-I). El protocolo de comunicaciones de Servicios Web Standard es el conocido como SOAP

Gráfico 55. Esquema simplificado del concepto



Como se indicó anteriormente cada organismo podrá “publicar” y/o “consumir” servicios web de acuerdo con sus necesidades.

En base a lo antes expresado se propone utilizar la tecnología de “Servicios Web” (web services) ya que la misma:

- Permite la operación de distintas plataformas informáticas (incluso de diferentes fabricantes) por lo que es adecuado para interrelacionar sistemas de plataformas distintas como lo son los de los dos países.
- Es independiente del lenguaje de programación utilizado o a utilizar
- No es necesario conocer en profundidad el detalle del o de los sistemas con los que se intercambia información, lo importante es conocer las características de la información a intercambiar.
- Se pueden utilizar para intercambiar información en forma sincrónica o asincrónica (mensajería), mediante un manejador de colas del tipo MQ-Series o similar

Los servicios web a implantar dependerán específicamente de la información que desee intercambiar entre los sistemas de control de ambos países y que permitan cubrir las principales funciones de negocio que se realizan.

En cuanto a las principales características arquitectónicas de la solución propuesta podemos decir que:

Disponibilidad:

La arquitectura del sistema permite disponer de la información en línea y en el momento que los eventos ocurren, por lo que no sólo en el CCI se contará con información precisa y actualizada en cada momento, sino que se podrá poner a disposición de terceros mediante Internet, toda aquella información que se considere adecuada,

Escalabilidad:

La solución propuesta tiene la característica de que, por su diseño modular, es escalable fácilmente a cualquier otro paso binacional de frontera que se pretenda integrar en el futuro, solamente generando con la herramienta, para este, los servicios web que requiera.

De esta forma se obtiene un uso más eficiente de los recursos de ingeniería de software y de desarrollo.

El planteo desarrollado permite portar la solución para pasos con mayor o menor actividad ya sea de pasajeros o de carga.

El esquema propuesto hace que ante una situación permanentemente cambiante la infraestructura y los sistemas de información se puedan adaptar en forma relativamente sencilla y a menores costos a dichos cambios.

Asimismo los cambios que se pudieran realizar en la codificación de los sistemas de control de los organismos no afectan a la solución planteada, estos solo deberán considerar la inclusión del los llamados a los servicios en sus nuevos códigos.

Privacidad de los datos:

Una característica distintiva del enfoque de solución adoptada es que al establecer una plataforma de “intercambio no invasivo” de información, se respeta y resguarda la privacidad de los datos que administra cada organismo, pudiendo avanzar en la integración en forma gradual y efectiva, a medida que se avanza en los acuerdos de intercambio de información entre los países.

Consideramos que esto es un punto crítico y una ventaja pues la tecnología se “adapta” a las necesidades o decisiones políticas que se adopten en cada frontera en particular.

Seguridad de la información:

El enfoque de solución propuesto y su implementación deberán ajustar la Seguridad de la Información que se intercambia y se procesa en el paso a los Estándares Internacionales de Seguridad.

La infraestructura informática deberá ajustarse a la norma de Seguridad de la Información que los organismos en cuestión deseen establecer para el intercambio. La aplicación de dicha norma (que deberá ser parte del diseño de detalle de las soluciones informáticas del paso) deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Seguridad de acceso
- Seguridad física y ambiental.
- Seguridad en puestos de trabajo.
- Seguridad del “Centro de Procesamiento” y “Cuartos de Cableado”
- Políticas de Resguardo y Recuperación de Datos (“Backup y Restore”)
- Monitoreo de Sistemas en funcionamiento.
- Políticas de Continuidad de funcionamiento del paso ante incidentes.
- Control de acceso a los sistemas
- Definición de ambientes informáticos para el desarrollo y testeo de software.
- Políticas de licenciamiento de software
- Auditoría de Sistemas del paso.
- Política de control de cambios.
- Política de prevención de software malicioso.
- Seguridad frente al acceso de terceros (empresas proveedoras)

El modelo elegido posee hoy una gran cantidad de herramientas que permiten diseñar, generar, implementar y soportar la tecnología de servicios web.

El poder trabajar con herramientas de este tipo disminuye los ciclos de desarrollo y mantenimiento y da mayor flexibilidad a los desarrollos.

7.11.6 TARJETA DE TRÁNSITO VECINAL FRONTERIZO (TVF) Y CONTROL DE ACCESO Y SEGURIDAD EN LOS CCI

Teniendo en cuenta que gran parte del flujo de personas en la frontera de Paso Canoas, es el generado por los pobladores de la ciudad y por los trabajadores que diariamente acceden a sus lugares de trabajo en los centros comerciales y negocios de la ciudad, resulta de interés la posibilidad de generar un documento que permita diferenciar a estos en forma inmediata del resto de los viajeros y permita establecer modelos de control más rápidos y eficaces.

Una alternativa para este problema es la emisión para los residentes y trabajadores de una Tarjeta o Pase Vecinal con código alfa numérico conteniendo toda la información requerida por los controles de migración y siguiendo las normas internacionales sobre el tema como el ICAO (International Code Aeroline Organization). Así como una fotografía digital y, si lo considera interesante, con datos biométricos y la firma informatizados a fin de resolver cualquier duda acerca del portador³⁴.



La base de datos conteniendo la información registrada de los ciudadanos que accedan a un Pase Vecinal será parte de la base de datos del SCGCCl y su sistema el sistema de registro y

verificación del TVF será un módulo complementario del SCGCCl, lo que permitirá un rápido control de la información con independencia de las conexiones con los sistemas centrales. Los registros de este sistema local deberán ser actualizados por el Sistema Central de Migración y Requisitorias de los dos países con la frecuencia que estos estimen conveniente (continua / hora / diaria, etc.).

Como soporte de identificación para el TVF se recomienda la utilización de una tarjeta inteligente o smart card preferentemente del tipo sin contacto o de proximidad, por las que mediante etiquetas RFID el chip, contenido en la tarjeta, se comunica con el lector mediante inducción a una tasa de transferencia de 106 a 848Kb/s. Este tipo de tarjeta funciona por aproximación al lector en distancias de hasta 10 cms entre la tarjeta y el lector.

Los lectores de este tipo de tarjetas son variados y de bajo costo y pueden adosarse a distintos elementos de control como molinetes, apertura automática de puertas o montados sobre dispositivos portátiles.



Para el control del tránsito vecinal en Paso Canoas lo aconsejable sería asociar el sistema con molinetes los que se accionarían una vez que el sistema de SCGCCl verifique que la información contenida en la tarjeta es igual a la almacenada en la base de datos del módulo de TVF del SCGCCl.

Esta lectura y comparación podría realizarse a gran velocidad reduciendo al mínimo las demoras de los pasajeros en la ejecución de este trámite, asimismo la lectura se complementaría con la emisión de los datos contenidos en la tarjeta en monitores de control ubicados en los mostradores cercanos a los molinetes donde personal de seguridad y migraciones controlarían que las características biométricas contenidas en la tarjeta son similares a la de su portador, en caso de no serlas impedirían la apertura del molinete.

El sistema local no permitirá la transferencia de información de un organismo a otro, preservando la independencia e inviolabilidad de la información. Asimismo no incluirá los motivos de las restricciones, pero advertirá de que esta existe indicando al responsable del organismo de esta situación, para que este realice un tratamiento directo de los ciudadanos, manteniéndose de esta manera el secreto con respecto a la restricción.

Para la emisión de las TVF se requiere instalar una oficina con cámara de fotos digital, tableta para la registración de firmas y una impresora de tarjetas, la que comunicada con el sistema de registración del módulo de TVF permitirá la emisión en forma inmediata de las tarjetas solicitadas para aquellos que cumplieren los requisitos necesarios.

Asimismo resulta conveniente pensar en la utilización de esta tecnología, con los lectores y accionadores adecuados, para los controles de acceso, horario y seguridad de los CCI, para las tarjetas de los conductores de MTs y para la implementación de un modelo de validación rápida en los CCIs de los medios de transporte locales (taxis y busetas).

7.11.7 SUBSISTEMA DE SEÑALÉTICA INTELIGENTE

Estará compuesto por una serie de carteles luminosos alfanuméricos de mensaje variable con zonas gráficas, a emplazar a lo largo del corredor y dentro de los CCI, interconectados a un sistema de gestión instalado en el Centro de Cómputos.

Básicamente el subsistema permitirá dar a conocer condiciones de tipo informativa o restrictiva acerca del estado de la vía a los usuarios del corredor, informar acerca de la condición, ubicación y características de las CCIs y las EGs, mostrar información acerca de situaciones especiales que involucren alertar a los conductores en forma anticipada sobre las mismas y generar indicaciones internas en los CCI como el lugar de estacionamiento de los vehículos de carga o la casetas libres para las vías de control.

Dentro de los CCI estarán instalados en los Arcos de Derivación para cargas (11) y para pasajeros (11-1) y en las plumas de ingreso de cargas (03-1) y de pasajeros (03-2) donde indicarán a los MTs donde a que zona del CCI deben dirigirse en función a lo determinado por el SCGCCl.

7.11.8 ROL ELECTRÓNICO

Los buses que cruzan la frontera están obligados a completar el rol o relación de pasajeros, documento donde se informan los datos básicos del vehículo y se lo asocia a la lista de pasajeros que viajan en él.

³⁴ Como se indicara en este capítulo

Se propone que se permita a los buses completar el rol de pasajeros en forma electrónica y remitirlo en forma anticipada al CCI para que las autoridades tengan conocimiento del mismo y puedan realizar un prechequeo de los pasajeros previo a su arribo.

En el momento en que el vehículo ingrese al centro se activará el rol correspondiente y a medida que los pasajeros, incluidos en el mismo, y el vehículo concluyan sus trámites se activará el permiso de salida del Centro.

7.11.9 SUBSISTEMA DE CIRCUITO CERRADO DE TELEVISIÓN

El subsistema de circuito cerrado de televisión constituye una ayuda visual fundamental para conseguir que los operadores situados en el Centro de Cómputos reconozcan los incidentes que puedan suceder en el corredor y dentro de los CCI y tomar las medidas apropiadas para la resolución de estos.

El subsistema proveerá al Centro de Cómputos de una visualización continua y directa del estado del tránsito en las calzadas de toda la traza del corredor, o bien de aquellos sectores más peligrosos, así como en cada uno de sus componentes de control, CCIs y EGs.

El subsistema permitirá monitorear las condiciones atmosféricas, servir como ayuda a los operadores en la gestión de incidentes, grabar los incidentes registrados, controlar la situación del tránsito, realizar el seguimiento de vehículos y permitir, en los CCI de pasajeros, a los supervisores de las diferentes agencias determinar el pasaje a canal rojo a aquellos vehículos que consideren sospechosos.

Estará compuesto de cámaras fijas y móviles de alto rendimiento, color, dotadas de los elementos necesarios para asegurar una imagen libre de defectos, nítida y de brillo uniforme y tonalidad adecuada, protegidas para soportar las condiciones climáticas del área.

Las cámaras estarán interconectadas con el Centro de Cómputos donde mediante equipos de visualización se podrán supervisar las imágenes obtenidas por las cámaras, controlar mediante telemando las cámaras móviles, switchear entre las distintas cámaras y grabar las imágenes específicas.

Portal WEB de Paso Canoas

Como complemento de los sistemas instalados y como forma de socialización del paso y de la información generada por el Sistema de Gestión, resulta conveniente analizar la posibilidad de desarrollar un portal web contenga información básica para el público en general e información detallada para los agentes que operan en el paso.

De esta forma el público en general podrá conocer los requisitos necesarios para la realización los diversos trámites que se realizan en el paso, los formularios y la documentación requerida para cada caso, así como información de tipo general como las estadísticas de funcionamiento, los horarios de funcionamiento, el diagrama de acceso y los circuitos interno de los CCI, las agencias que brindan servicio en el paso, los funcionarios a cargo de las mismas, el directorio telefónico y el correo electrónico para consultas específicas.

Las empresas de comercio exterior, transporte y los diversos auxiliares podrán registrarse en el sitio y acceder a información específica sobre los procesos históricos donde estuvieron involucrados, así como la consulta en línea de los procesos de importación y exportación que se están llevando a cabo en el momento.

7.11.10 CONTROL DE TRÁNSITOS EN RUTAS FISCALES

La instalación de un conjunto de Estaciones de Gestión en Paso Canoas junto a la posible obligación de uso de marchamos de radiofrecuencia para los despachos en tránsito, habilitan analizar la posibilidad de desarrollar un modelo de control de tránsitos en las rutas fiscales establecidas por ambos países, en particular en ambos sentidos entre Paso Canoas y Peñas Blancas.

Para ello resulta necesario incorporar Estaciones de Gestión similares a las de Paso Canoas al ingreso y egreso de Peñas Blancas y otros puntos a determinar, así como instalar en la (s) ruta (s) fiscal (es) establecida (s) una serie de estaciones de control distribuidas uniformemente por toda la (s) misma (s) que tengan la capacidad de leer las señales de radio frecuencia de los marchamos y transmitirlos a un Centro de Cómputos centralizado utilizando para ello sistemas inalámbricos de banda ancha (wi-fi), o telefonía celular móvil.

Estas estaciones de bajo costo de adquisición y operación transmitirían al Centro de Control la información del dato enviado por el marchamo electrónico junto con la fecha y hora de recepción del mensaje junto con el dato de la estación para su ubicación geográfica.

De esta forma se puede controlar con el marchamo, el desplazamiento en la ruta del MT verificando los tiempos transcurridos entre estaciones de control, corroborando de esta forma si se ha producido alguna anomalía en el desplazamiento temporal del vehículo.

Adicionalmente se puede mejorar el control instalando Estaciones de Gestión, similares a las diseñadas para Paso Canoas por la ruta, preferentemente utilizando las instalaciones existentes en las estaciones de peajes, que permitan complementar la información recibida por la lectura de los marchamos de radiofrecuencia incorporando al sistema datos sobre la patente, el tipo de camión y contenedor y el peso. Elementos que comparados con los determinados en los extremos del sistema – Paso Canoas, Peñas Blancas y puntos a determinar en Panamá – permitan generar un mayor control y trazabilidad de los MT en la ruta.

8 MANUAL DE FUNCIONES

8.1 INTRODUCCIÓN

El objetivo general del Manual de Funciones es servir de apoyo y orientación en la gestión del talento humano como soporte de los procesos en el Centro de Control Integrado (CCI), al permitir que se cuente con una fuente escrita de consulta autorizada y concreta sobre el nivel, orden de autoridad, resumen de cargo, funciones, perfil requerido, habilidades, destrezas y competencias exigidas de cada funcionario para el desempeño de cada uno de los cargos requeridos en el CCI.

El análisis de cargos pretende estudiar y determinar los requisitos generales que el cargo exige a su ocupante.

En esta etapa se desarrolla una descripción de la información que un Manual de Funciones debería contener, para ser aplicado en el futuro al detalle de los cargos que los funcionarios de cada uno de los organismos que intervienen en el CCI, así como del propio personal del CCI, deben cumplir.

Una vez relevados los puestos más representativos que hacen al CCI, se contará con el insumo necesario para proceder a describir cada uno de los mismos en un Manual de Funciones.

8.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Dentro de los objetivos específicos del Manual de Funciones podemos citar:

- Garantizar que todos los cargos de la planta de personal de cada organismo cuenten con funciones y requisitos específicos que contribuyan al cumplimiento de la misión y objetivos del CCI.
- Facilitar el ejercicio de autocontrol.
- Establecer y precisar de manera clara y formal la razón de ser de cada empleo, y determinar sus funciones y competencias.
- Especificar los requerimientos de los empleos en términos de conocimientos, experiencia y competencias, como medio para

orientar la búsqueda y selección de personal con los perfiles adecuados para ocuparlos.

- Instrumentar la marcha de procesos administrativos tales como: selección de personal, inducción de nuevos trabajadores, capacitación y entrenamiento en los puestos de trabajo y evaluación de desempeño
- Generar en los trabajadores el compromiso con el desempeño eficiente de los empleos, entregándoles la información básica sobre los mismos.
- Aumentar la efectividad de los trabajadores a través del conocimiento de las funciones propias del cargo.
- Servir de apoyo a los procesos de autoevaluación permanente, a fin de lograr la adaptación a los cambios, así como el trabajo cooperativo y solidario de los planes de acción entre la gestión de los diferentes organismos que interactúan en el CCI, a corto, mediano y largo plazo.

8.3 ELEMENTOS QUE LO COMPONEN

Los elementos que componen el manual de funciones se definen de la siguiente manera:

Identificación del Cargo: se realizará una completa identificación del cargo, especificando el nombre, nivel funcional, dependencia, Jefe Inmediato y naturaleza del cargo.

Resumen del Cargo: resumen la razón de ser del cargo dentro del CCI y las funciones en general.

Descripción de Funciones: son las actividades y tareas generales y específicas realizadas por el funcionario en ejercicio del cargo.

Perfil requerido: se refiere a los requisitos académicos, de experiencia laboral y competencias (administrativas, laborales, humanas) establecidos por los estatutos, normativa relacionada o acuerdos de cada uno de los organismos o empresas privadas que actúan en el CCI.

A continuación una breve descripción de los elementos que debe contener el perfil:

- Educación: corresponde al nivel de escolaridad y a la especificidad requerida para ocupar el cargo

- Experiencia laboral: se refiere al tiempo trabajado requerido con el fin de demostrar experticia general y/o específica requerida para el buen desempeño
- Competencias: son aquellas condiciones que debe poseer un individuo para el desempeño eficaz y eficiente en un determinado contexto laboral, además de los conocimientos básicos y la experiencia.

El manual de funciones no es el medio o instrumento para señalar niveles de autoridad y responsabilidad, fundamentalmente en los organismos públicos que forman parte del CCI, donde se encuentran determinados por ejemplo en la Ley para cargos que deben cumplir, normatividad de carácter general, así como en estatutos, normativa vigente específica y/o manuales de procedimientos.

8.4 ORGANISMOS QUE INTERVIENEN

Se detallan a continuación los diferentes organismos que intervienen en el CCI, para los cuales se deberán establecer las funciones de cada uno de ellos para la operativa dentro del CCI y plasmarlos en un único Manual de Funciones, que además deberá incluir las funciones que hacen al proceso administrativo del propio CCI.

Costa Rica:

- Dirección General de Aduanas (DGA).
- Dirección General de Migración y Extranjería (DGME).
- Servicio Nacional de Seguridad Agropecuaria (SENASA).
- Servicio Fitosanitario del Estado (SFE).
- Policía Nacional.

Panamá:

- Autoridad Nacional de Aduana (ANA).
- Servicio Nacional de Migración (SNM).
- Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA).
- Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA).
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA).
- Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT).

8.5 DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES PARA LAS TAREAS MAS RELEVANTES DEL CCI

En este apartado se describen en forma genérica las funciones de los cargos más representativos, para las tareas a realizar en el CCI.

No se describen las funciones que se desarrollan en el mantenimiento y administración del CCI, como ser el aseo, mantenimiento, reparaciones, SS.HH, comedor, entre otros.

Se realiza una descripción de las funciones en un proceso de control integrado, donde intervienen todos los Organismo que tienen que ver con las operaciones de Comercio Exterior así como el movimiento de turistas y nacionales de ambos países que se desplazan por diferentes medios por el paso de frontera.

Los cargos identificados como más relevantes, para los cuales se realiza la descripción de funciones, son los siguientes

- a) Supervisión – Administración
- b) Apoyo administrativo al Supervisor – Administrador
- c) Funcionarios del Canal de Despacho Expedito (CDE)
- d) Funcionarios inspectores
- e) Funcionarios técnicos de apoyo
- f) Funcionarios de zonas inspectivas
- g) Funcionarios Estación de Gestión (EG)
- h) Funcionarios control de personas
- i) Funcionarios control de equipaje y bultos acompañados

8.6 SUPERVISIÓN –ADMINISTRACIÓN

Conformado por las jefaturas de los organismos que intervienen en el CCI: Aduanas, Migración, Sanidad, Seguridad, entre otros.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de coordinar y supervisar las actividades relacionadas con el análisis de la información generada por los sistemas informáticos que se utilizan en los procesos de cada organismo, para el cumplimiento de las normas y procedimientos, así como coordinar y supervisar la labor de los funcionarios del organismo y su interrelación con el organismo homólogo del otro país que comparte el CCI.

Es responsable por la dirección y ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se lleven a cabo oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, funcionarios de instituciones públicas y privadas, nacionales y extranjeras y público en general, las cuales han de ser atendidas con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Ejecución oportuna del Plan Anual Operativo del área a su cargo para el cumplimiento de los objetivos establecidos.
- b) Elaboración del presupuesto necesario para la ejecución oportuna de funciones del área a su cargo.
- c) Emisión de circulares, oficios, resoluciones, concernientes a su área.
- d) Lineamientos a seguir por estudios realizados.
- e) Apoyo técnico oportuno a las dependencias del Organismo y público en general.
- f) Designación de funcionarios para realizar labores especiales, propias del proceso.
- g) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, habilidad para dirigir y coordinar actividades, buenas relaciones humanas, buena comunicación oral y escrita, que tenga facilidad para formular planes, para propiciar la retroalimentación de su equipo de trabajo y aceptar críticas, resolver situaciones imprevistas, liderazgo, manejo de estrés, capacidad analítica y síntesis.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Nivel de estudios universitarios
- b) Conocimiento profundo de los manuales de procedimientos de su Organismo.
- c) Conocimiento de los manuales de procedimientos de los demás organismos que intervienen en el CCI.
- d) Conocimiento profundo del Manual de Procesos del CCI.
- e) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o

indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como las materias laboral, comercial y penal.

- f) Conocimiento del funcionamiento interno y externo de la Dirección y Ministerio a los cuales pertenece.
- g) Manejo de herramientas informáticas.
- h) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.
- i) Conocimiento de normativas y directrices emitidas por su Dirección.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Elaborar el Plan Operativo Anual del área a su cargo, con el objetivo de tener claridad de los resultados que se deben rendir a la Dirección de su Organismo y maximizar la utilización de los recursos (humanos, materiales y tecnológicos).
- b) Programar la ejecución de las labores prioritarias de su área, llevando los controles de los productos finales, con el objetivo de dar un seguimiento oportuno al cumplimiento del Plan Operativo Anual.
- c) Determinar las necesidades reales de equipo, recursos humanos, y materiales e infraestructura del área a su cargo, elaborando el anteproyecto del presupuesto ordinario y extraordinario, detallando – si los hubiere - requerimientos especiales del área a su cargo NECESARIOS, para cumplir con los objetivos, metas y productos finales asignados.
- d) Participar en reuniones con la Jefatura de los demás Organismos intervinientes en el CCI, con el objeto de coordinar con ellos los diferentes aspectos que hacen a la operación del CCI y proponer al resto de los organismos y a la Coordinación del CCI cursos de acción tendientes a mejorar la eficiencia operativa de los CCI.
- e) Recomendar a la Jefatura inmediata así como a la Administración del CCI, los cambios procedimentales en el área técnica con el fin de mejorar la calidad del servicio.
- f) Coordinar el personal a su cargo para una atención eficiente de los procesos que se lleva a cabo en su área.
- g) Monitorear oportunamente los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCC), ante eventualidades en los procesos.
- h) Enviar y tramitar, en coordinación con el departamento administrativo, muestras de mercancías para su análisis en el laboratorio, cuando corresponda.
- i) Realizar una evaluación desempeño a los funcionarios a su cargo.

- j) Denunciar ante la Dirección Superior cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
- k) Velar por el eficiente cumplimiento de las funciones asignadas a los funcionarios de su área para garantizar el cumplimiento de los objetivos, metas y productos finales propuestos.
- l) Supervisar al personal a su cargo.
- m) Emitir criterios para resolver problemas de solución inmediata que afectan tanto a su área como al Organismo en general, estableciendo la solución de forma inmediata.
- n) En el caso de sanidad, coordinar la capacitación de las Estaciones de Control Fitosanitario, así como los programas dirigidos a los usuarios en el ámbito de la información administrativa y aspectos técnicos.
- o) Preparar en coordinación con el Departamento Administrativo, los roles y rotación del trabajo de los funcionarios de esa área.
- p) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de su Organismo como propios del funcionamiento del CCI.
- q) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.7 APOYO ADMINISTRATIVO SUPERVISIÓN – ADMINISTRACIÓN

Conformado por el personal administrativo que realiza las tareas de apoyo al Supervisor y/o Director de los Organismos que intervienen en el CCI: Aduanas, Migración, Sanidad, Seguridad, entre otros.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de asistir a la Dirección en tareas administrativas propias de la Dirección, como ser el manejo de la agenda, coordinar reuniones, la comunicación con los demás organismos públicos y privados, cámaras de comercio, agentes de aduana, transportistas, y todo otro actor que tenga relación con la operativa de comercio exterior o de pasajeros que se den en el CCI.

Es responsable de la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, funcionarios de instituciones públicas y privadas,

nacionales y extranjeras y público en general, las cuales han de ser atendidas con tacto y discreción.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, habilidad para dirigir y coordinar actividades, buenas relaciones humanas, buena comunicación oral y escrita, responsabilidad, conocimiento del cargo, calidad, tolerancia al estrés, puntualidad, asistencia, creatividad, manejo de conflictos, compromiso y sentido de pertenencia, presentación funcional, entre otras.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Nivel secundario completo con preferencia de un título de secretariado, planeación y organización.
- b) Conocimiento profundo del Manual de Procesos del CCI.
- c) Conocimiento del funcionamiento interno y externo de la Dirección y Ministerio a los cuales pertenece.
- d) Manejo de herramientas informáticas.
- e) Manejo del idioma inglés superior en lectura y conversacional.
- f) Conocimiento de normativas y directrices emitidas por su Dirección.
- g) Estatuto del Servicios Civil y su Reglamento.
- h) Ley de Simplificación de Trámites.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Colaborar con la Dirección en la elaboración del Plan Operativo Anual del área, con el objetivo de tener claridad de los resultados que se deben rendir a la Dirección de su Organismo y maximizar la utilización de los recursos (humanos, materiales y tecnológicos).
- b) Participar en reuniones con la Jefatura de los demás Organismos intervinientes en el CCI.
- c) Colaborar en la realización de la evaluación de desempeño a los funcionarios con el objetivo de dar una calificación a estos.
- d) Verificar la documentación que llegue a la Dirección a fin de remitirla en tiempo y forma.
- e) Velar en coordinación con el superior inmediato por el inventario a cargo de la respectiva dependencia.
- f) Elaborar en coordinación con el superior inmediato de todas las estadísticas solicitadas por la Dirección Central del Organismo, así como por otras dependencias administrativas y de control.
- g) Presentar todos los informes solicitados por la Dirección.

- h) Recibir, radicar, distribuir y archivar todos los documentos y demás correspondencia de la dependencia.
- i) Revisar y distribuir la documentación diaria que ingresa a su área entre los funcionarios a su cargo, clasificando la documentación y estableciendo la prioridad de atención cuando se requiera, para que se atienda los casos en forma oportuna.
- j) Coordinar de conformidad con las instrucciones de la Dirección, reuniones y eventos que ésta deba atender o a los cuales deba asistir, llevando la agenda correspondiente y recordando los compromisos adquiridos.
- k) Realizar a solicitud de la Dirección, todas las labores y tareas que sean necesarias para el cabal y absoluto cumplimiento de las funciones inherentes y a cargo de la dependencia.
- l) Atender dictados y asistir a la Dirección en todas las labores secretariales propias e inherentes a las funciones de la dependencia.
- m) Atender a los usuarios externos e internos en lo referente a las funciones a su cargo, así como orientarlos y brindarles información clara y oportuna cuando éstos lo requieran.
- n) Atender y efectuar todas las llamadas telefónicas propias e inherentes a las funciones de la dependencia, anotando los mensajes e informando las razones correspondientes.
- o) Guardar absoluta reserva sobre los documentos, informaciones y datos que se manejen en la respectiva dependencia.
- p) Manejar adecuada y ordenadamente el archivo de la dependencia, responsabilizándose del buen estado de los medios de archivo, documentos y demás información existente.
- q) Solicitar oportunamente los implementos necesarios para el cumplimiento de las funciones de la dependencia.
- r) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- s) Mantener una actitud proactiva frente a la solución de los problemas que se presentan en la oficina, y colaborar para que sean resueltos ágil y oportunamente.
- t) Estar actualizado sobre toda la información pública institucional de carácter administrativo, a fin de tener un óptimo desempeño en el ejercicio de sus funciones.
- u) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de su Organismo como propios del funcionamiento del CCI.
- v) Ejecutar otras tareas propias del puesto

8.8 FUNCIONARIOS DEL CANAL DE DESPACHO EXPEDITO (CDE)

Conformado por las funcionarios de seguridad del país sede encargados del control de personas y medios de transporte (MT), funcionarios de ambos países trabajando integradamente, de aduana y sanidad encargados de realizar un control somero de las declaraciones aduaneras y sus notas técnicas, los funcionarios de migración encargados de realizar el trámite migratorio de conductores de MT y sus acompañantes y personal de tierra encargado de la inspección ocular de los MT, contenedores y precintos, cumpliendo las tareas propias en el Canal de Despacho Expedito (CDE) del CCI.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores técnicas propias de los diversos procesos de control, policiales, migratorios, sanitarios y aduaneros.

Controla la documentación que respalda la operación aduanera solicitada, así como el registro de control de personas y medios de transporte (MT) que ingresan al CCI y se desplazan por el CDE.

Realiza la revisión ocular de las placas de los MT, números de precintos y números de contenedores, apoyando la tarea de los funcionarios de las casetas de control.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con agentes transportistas y sus acompañantes, nacionales y extranjeros, las cuales han de ser atendidas con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Cumplimiento de la normativa y directrices establecidas y relacionadas con los procedimientos aduaneros, sanitarios y de seguridad.
- b) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCC.
- c) Autorizar el levante de las mercancías de acuerdo a criterios de riesgo.
- d) Realizar trámite migratorio.

- e) Inspecciones de mercancías y condición de vacío de contenedores, por el personal de tierra del CDE.
- f) Revisión de autorización de salida de vehículos.
- g) Recepción y verificación de diversos documentos.
- h) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, del país vecino o el propio, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, resolver situaciones imprevistas, capacidad analítica y síntesis, toma de decisiones, liderazgo, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, aptitudes para realizar trabajos en espacios reducidos y/y al aire libre, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Nivel académico de tecnicatura.
- b) Cargo apropiado a la tarea, por ejemplo oficial de migración para realizar trámite migratorio.
- c) Conocimiento del Manual de Procedimientos del organismo que le compete.
- d) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- e) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- f) Manejo de herramientas informáticas.
- g) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Revisar la recepción de imágenes asociadas a las declaraciones aduaneras, la condición y la cantidad de los bultos, los documentos de exención de impuestos, los comprobantes de autorización de tránsitos, las solicitudes de autorización de prorrogas para la permanencia de vehículos automotores para fines no lucrativos de importación temporal, para corroborar que todo se encuentre conforme a lo establecido por los lineamientos del Organismo correspondiente y ejecutar las gestiones correspondientes.
- b) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que

- desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites Aduaneros, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- c) Guardar absoluta reserva sobre los documentos, informaciones y datos que se manejen en la respectiva dependencia.
- d) Atender y resolver consultas que le presentan sus superiores y compañeros, relacionadas con la actividad a su cargo, dando el criterio en forma verbal o escrita, con el objetivo de colaborar en la solución de problemas.
- e) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades, mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.
- f) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCC), ante eventualidades en los procesos.
- g) Denunciar ante la Subgerencia o Gerencia cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
- h) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- i) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de su Organismo como propios del funcionamiento del CCI.
- j) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.9 FUNCIONARIOS INSPECTORES

Conformado por los técnicos aduaneros encargados de la revisión documental y comprobación física de las mercancías, los funcionarios sanitarios encargados del control fito y zoo sanitario, extracción de muestras y análisis de las mismas para emitir la autorización de entrada-salida del territorio nacional.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores técnicas propias de los diversos procesos que se realizan en las operaciones aduaneras, tales como: reconocimiento de mercancías, verificación y estudio de documentos, valoración, origen de mercancías, cálculo de tributos, extracción de muestras y su análisis, y otras de similar naturaleza.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, funcionarios de instituciones públicas y privadas, nacionales y extranjeras, agentes de aduana y transportistas, las cuales han de ser atendidas con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Cumplimiento de la normativa y directrices establecidas y relacionadas con los procedimientos aduaneros, sanitarios y de seguridad.
- b) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCCI.
- c) Autorizar el levante de las mercancías.
- d) Inspecciones de mercancías.
- e) Aforos documentales y físicos.
- f) Clasificación de mercancías.
- g) Determinaciones del Valor de la mercancía.
- h) Decomisos e Incautaciones.
- i) Extracción de muestras.
- j) Laboratorio.
- k) Recepción, verificación y despacho de diversos documentos.
- l) Apoyo técnico oportuno a las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas y público en general.
- m) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, resolver situaciones imprevistas, capacidad analítica y síntesis, toma de decisiones, liderazgo, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Nivel académico de tecnicatura con cursos de inspección propio del Organismo.
- b) Conocimiento profundo de los manuales de procedimientos de su Organismo.

- c) Conocimiento de los manuales de procedimientos de los demás organismos que intervienen en el CCI.
- d) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- e) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- f) Conocimientos de mercadología, valoración de mercancías, origen de mercancías, manejo del arancel.
- g) Manejo de la información fito y zoo sanitaria.
- h) Manejo de herramientas informáticas.
- i) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.
- j) Conocimiento de normativas y directrices emitidas por su Dirección.
- k) Código de Normas y Procedimientos Tributarios.
- l) Ley de Exoneraciones Vigentes.
- m) Tratados y convenios internacionales.
- n) Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio Hacienda.
- o) Estatuto del Servicios Civil y su Reglamento.
- p) Ley de Simplificación de Trámites.
- q) CAUCA, RECAUCA

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Revisar la recepción de imágenes asociadas a las declaraciones aduaneras, la condición y la cantidad de los bultos, los documentos de exención de impuestos, los comprobantes de autorización de tránsitos, las solicitudes de autorización de prorrogas para la permanencia de vehículos automotores para fines no lucrativos de importación temporal, para corroborar que todo se encuentre conforme a lo establecido por los lineamientos del Organismo competente y ejecutar las gestiones correspondientes.
- b) Determinar si los datos consignados en la declaraciones aduaneras, tales como clasificación, partidas presupuestarias, valor, etc. están correctos, comparando el monto consignado en el documento físico por el agente aduanero, con lo indicado en la Aplicación Informática, para proceder a su trámite o devolución.
- c) Realizar el proceso de verificación de las mercancías, física o documentalmente, de acuerdo con criterios preestablecidos, para continuar con el proceso de levante de la mercancía.
- d) Operar una terminal de computación para registrar y consultar información diversa, relativa a las diferentes operaciones aduaneras; realizando la aplicación informática que se requiera, con el propósito de generar los diferentes documentos propios de la actividad, como:

listados, reportes, autorizaciones, permisos, solicitudes, cuadros, resúmenes, informes y otros similares.

- e) Extraer, según la regulación emitida, muestras de las mercancías para someterlas a análisis técnico; proceder a la verificación urgente o provisional de mercancías peligrosas, de fácil descomposición, de origen animal o vegetal y otras que por su naturaleza requieran este trato ágil, para que sean enviadas al laboratorio Aduanero para su clasificación.
- f) Realizar la inspección, el muestreo y el diagnóstico de plagas de artículos reglamentados.
- g) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites Aduaneros, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- h) Velar porque las normas técnicas fitosanitarias, zoosanitarias y sanitarias se cumplan, utilizando los mecanismos de control que establezcan los niveles superiores de las entidades relacionadas, para cumplir con la legislación vigente.
- i) Atender y resolver consultas que le presentan sus superiores y compañeros, relacionadas con la actividad a su cargo, dando el criterio en forma verbal o escrita, con el objetivo de colaborar en la solución de problemas.
- j) Confeccionar y enviar mensajes de notificación a los declarantes según el resultado de la revisión documental, por información faltante, errónea, adeudo tributario o necesidad de ampliación.
- k) Generar mediante la aplicación informática los talones de cobro a efectos de cancelar adeudos tributarios, producto de la revisión documental, en la importación definitiva.
- l) Solicitar la revisión física de las mercancías, con modalidad revisión documental, ante cualquier duda que surja, dejando constancia en la aplicación informática.
- m) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades, mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.
- n) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI), ante eventualidades en los procesos.
- o) Denunciar ante la Subgerencia o Gerencia cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
 - a) Realizar el control fitosanitario de la importación, exportación o ingreso en tránsito internacional por el territorio nacional, de

artículos reglamentados, agentes de control biológico y otros organismos benéficos para uso agrícola en los puntos oficiales aduaneros de entrada y salida del país, así como del control de ingreso de agroquímicos.

- b) Mantener actualizada la base de intercepción de plagas en las Estaciones de Control fitosanitario.
- c) Aplicar la medida de cuarentenas post-entrada, y el levantamiento de la misma.
- d) Analizar y resolver las solicitudes para el trámite de importación al amparo de notas técnicas establecidas a las importaciones de artículos reglamentados, agroquímicos y equipos.
- e) Administrar dentro del marco operativo de Ventanilla Única lo relativo a las solicitudes de trámites de importación de artículos reglamentados, así como de importación de agroquímicos y equipos bajo competencia de los organismos fito zoo sanitarios.
- f) Guardar absoluta reserva sobre los documentos, informaciones y datos que se manejen en la respectiva dependencia.
- g) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- h) Verificar que el ingreso de agroquímicos, equipos de aplicación, agentes de control biológico y otros organismos benéficos cumpla con las disposiciones emitidas por el órgano competente del Organismo en esta materia.
- i) Disponer y ejecutar las medidas fitosanitarias en artículos reglamentados, para prevenir y minimizar el riesgo de introducción de plagas reglamentadas al territorio nacional en los puntos de ingreso.
- j) Disponer y ejecutar las medidas fitosanitarias en los puntos de salida para detectar la presencia de plagas reglamentadas en los artículos reglamentados a exportar.
- k) Retener y ordenar decomiso, destrucción o reexpedición de artículos reglamentados, agentes de control biológico y otros organismos benéficos de uso agrícola que hayan arribado al país y que incumplan con la normativa vigente.
- l) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de su Organismo como propios del funcionamiento del CCI.
- m) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.10 FUNCIONARIOS TÉCNICOS DE APOYO

Conformado por los técnicos de los diferentes organismos que realizan tareas de asistencia y apoyo a los funcionarios técnicos de primer nivel de los diferentes Organismos. Se encargan además de tareas administrativas, gestión de documentos y órdenes de pago que resultaren del proceso técnico desarrollado en este sector.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga del apoyo en la ejecución de labores técnicas propias de los diversos procesos que se realizan en las operaciones aduaneras, asistiendo a los técnicos encargados del control documental y físico de las mercancías y medios de transporte, en tareas administrativas y técnicas, como la elaboración de reportes para la inspección, notificaciones a los declarantes, gestión de órdenes de pago producto del proceso de revisión, incluido el análisis de laboratorio y otras tareas de similar naturaleza.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, funcionarios de instituciones públicas y privadas, nacionales y extranjeras, agentes de aduana y transportistas, las cuales han de ser atendidas con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Cumplimiento de la normativa y directrices establecidas y relacionadas con los procedimientos aduaneros.
- b) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCCl.
- c) Apoyar a los inspectores en la inspecciones de mercancías.
- d) Apoyar a los inspectores en los aforos documentales y físicos.
- e) Apoyar a los inspectores en la clasificación de mercancías.
- f) Apoyar a los inspectores en las determinaciones del Valor de la mercancía.
- g) Realizar el trámite derivado de los procesos de Decomisos e Incautaciones.
- h) Apoyar a los inspectores en la extracción de muestras.
- i) Realizar tareas propias del Laboratorio.

- j) Notificar a los declarantes por errores en las declaraciones, en la documentación de respaldo o por el pago de otros conceptos derivados del proceso inspectivo, cuando corresponda.
- k) Apoyo técnico oportuno a las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas y público en general.
- l) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, resolver situaciones imprevistas, capacidad analítica y síntesis, toma de decisiones, liderazgo, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Nivel académico de tecnicatura.
- b) Conocimiento profundo de los manuales de procedimientos de su Organismo.
- c) Conocimiento de los manuales de procedimientos de los demás organismos que intervienen en el CCI.
- d) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- e) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- f) Conocimientos de mercadología, valoración de mercancías, origen de mercancías, manejo del arancel.
- g) Manejo de la información fito y zoo sanitaria.
- h) Manejo de herramientas informáticas.
- i) Manejo del sistema propio del organismo, emisión de notificaciones y órdenes de pago.
- j) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.
- k) Conocimiento de normativas y directrices emitidas por su Dirección.
- l) Código de Normas y Procedimientos Tributarios.
- m) Ley de Exoneraciones Vigentes.
- n) Tratados y convenios internacionales.
- o) Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio Hacienda.
- p) Estatuto del Servicios Civil y su Reglamento.
- a) Ley de Simplificación de Trámites.
- b) CAUCA, RECAUCA

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Operar una terminal de computación para registrar y consultar información diversa, relativa a las diferentes operaciones aduaneras; realizando la aplicación informática que se requiera, con el propósito de generar los diferentes documentos propios de la actividad, como: listados, reportes, autorizaciones, permisos, solicitudes, cuadros, resúmenes, informes y otros similares.
- b) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites Aduaneros, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- c) Velar porque las normas técnicas fitosanitarias, zoonosanitarias y sanitarias se cumplan, utilizando los mecanismos de control que establezcan los niveles superiores de las entidades relacionadas, para cumplir con la legislación vigente.
- d) Atender y resolver consultas que le presentan sus superiores y compañeros, relacionadas con la actividad a su cargo, dando el criterio en forma verbal o escrita, con el objetivo de colaborar en la solución de problemas.
- e) Apoyar a los inspectores en la revisión de las imágenes asociadas a las declaraciones aduaneras, la condición y la cantidad de los bultos, los documentos de exención de impuestos, los comprobantes de autorización de tránsitos, las solicitudes de autorización de prorrogas para la permanencia de vehículos automotores para fines no lucrativos de importación temporal, para corroborar que todo se encuentre conforme a lo establecido por los lineamientos del Organismo competente y ejecutar las gestiones correspondientes.
- f) Confeccionar y enviar mensajes de notificación a los declarantes según el resultado de la revisión documental, por información faltante, errónea, adeudo tributario o necesidad de ampliación.
- g) Generar mediante la aplicación informática los talones de cobro a efectos de cancelar adeudos tributarios, producto de la revisión documental, en la importación definitiva.
- h) Suministrar al declarante, el formulario de solicitud de despacho de mercancías de oficio y demás información necesaria para que proceda con el trámite establecido.
- i) Guardar absoluta reserva sobre los documentos, informaciones y datos que se manejen en la respectiva dependencia.
- j) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades,

mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.

- k) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI), ante eventualidades en los procesos.
- l) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- m) Apoyar a los inspectores en el análisis y resolución de las solicitudes para el trámite de importación al amparo de notas técnicas establecidas a las importaciones de artículos reglamentados, agroquímicos y equipos.
- n) Apoyar a los inspectores, dentro del marco operativo de Ventanilla Única lo relativo a las solicitudes de trámites de importación de artículos reglamentados, así como de importación de agroquímicos y equipos bajo competencia de los organismos fito zoo sanitarios.
- o) Apoyar a los inspectores en la tramitación de las solicitudes de desalmacenaje para la importación o introducción en tránsito de artículos reglamentados, previo cumplimiento de los requisitos fitosanitarios solicitados por el país.
- p) Realizar el trámite administrativo relativo al decomiso, destrucción o reexpedición de artículos reglamentados, agentes de control biológico y otros organismos benéficos de uso agrícola que hayan arribado al país y que incumplan con la normativa vigente.
- q) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de su Organismo como propios del funcionamiento del CCI.
- r) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.11 FUNCIONARIOS ZONAS DE INSPECCIÓN

Son los funcionarios de aduana, sanidad y seguridad que realizan la inspección de los vehículos particulares, busetas, buses internacionales, cabinas de los MT de carga, en los lugares destinados a tal fin, como ser la Zona de inspección de Cabinas, estacionamientos previo y posterior de vehículos particulares y estacionamientos previo y posterior de buses internacionales.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores de inspección de los vehículos, propias de los diversos procesos que se realizan en las operaciones aduaneras o de pasajeros, para la detección de

mercadería no declarada, prohibida o protegida por la normativa de los países parte, personas que no se hayan presentado a realizar el trámite migratorio a la oficina correspondiente, irregularidades propias en los vehículos de pasajeros o medios de transporte de cargas, y otras de similar naturaleza.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, agentes de aduana, transportistas de carga, turistas, nacionales, vecinos fronterizos, conductores de medios de transporte de pasajeros nacionales e internacionales (taxis, busetas, buses internacionales), los cuales han de ser atendidos con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Realizar inspección de las cabinas de los MT de cargas en la Zona de Inspección de cabinas.
- b) Realizar inspección de vehículos particulares en los estacionamientos de livianos.
- c) Realizar inspección de buses en los estacionamientos de buses internacionales.
- d) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCCI.
- e) Decomisos e Incautaciones.
- f) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, buena condición física que le permita el trabajo al aire libre, resolver situaciones imprevistas, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Conocimiento del Manual de Procedimientos de su organismo.
- b) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- c) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o

indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.

- d) Manejo de la información fito y zoo sanitaria.
- e) Manejo del idioma inglés fluido en lectura y conversacional.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites Aduaneros, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- b) Velar porque las normas técnicas fitosanitarias, zoosanitarias y sanitarias se cumplan, utilizando los mecanismos de control que establezcan los niveles superiores de las entidades relacionadas, para cumplir con la legislación vigente.
- c) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades, mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.
- d) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- e) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCC), ante eventualidades en los procesos.
- f) Denunciar ante la Subgerencia o Gerencia cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
- g) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.12 FUNCIONARIOS ESTACIÓN DE GESTIÓN (EG)

Son los funcionarios de aduana, sanidad y seguridad que realizan la inspección de los vehículos particulares, busetas, buses internacionales, MT de carga, en los lugares destinados a tal fin y donde funcionan las Estaciones de Gestión (EG), por ejemplo en la entrada y salida de ambas cabeceras del CCI, puestos de control de Puerto Armuelles y Laurel, entre otros. Además en el control de los peatones a la entrada y salida de ambas cabeceras del CCI.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores de inspección de los vehículos, pasajeros y peatones, para la detección de mercadería no declarada, prohibida o protegida por la normativa de los países parte, las cuales no fueron o no circulan amparadas a una declaración aduanera ni a un documento comercial que justifique la compra en el propio país y por lo tanto no sujeta a trámite aduanero.

Además realiza el control de las personas para comprobar que hayan realizado el trámite migratorio correspondiente, así como el trámite de circulación con un vehículo de placas extranjeras.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, agentes de aduana, transportistas de carga, turistas, nacionales, vecinos fronterizos, conductores de medios de transporte de pasajeros nacionales e internacionales (taxis, busetas, buses internacionales), los cuales han de ser atendidos con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Realizar inspección de las cabinas de los MT de cargas en las EG que funcionan fuera del CCI.
- b) Realizar inspección de documentos de transporte que acompañan la carga en las EG que funcionan fuera del CCI.
- c) Realizar inspección de vehículos particulares, buses, busetas, taxis, entre otros, en las EG que funcionan fuera del CCI.
- d) Realizar inspección de documentos personales de todas las personas que circulen por una EG.
- e) Realizar inspección de la documentación de los vehículos particulares, buses, busetas, MT y cualquier otro, que circule por las EG.
- f) Apoyar a los usuarios del CCI ante cualquier imprevisto o duda en los procesos del CCI, tanto a la entrada como a la salida del mismo.
- g) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCC.
- h) Decomisos e Incautaciones.
- i) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en

equipo, buena comunicación oral y escrita, buena condición física que le permita el trabajo al aire libre, resolver situaciones imprevistas, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Conocimiento del Manual de Procedimientos de su organismo.
- b) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- c) Conocimiento del funcionamiento del SCGCC.
- d) Manejo de herramientas informáticas.
- e) Aptitud física para el trabajo al aire libre.
- f) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- g) Manejo de la información fito y zoo sanitaria.
- h) Manejo del idioma inglés fluido en lectura y conversacional.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites Aduaneros, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- b) Velar porque las normas técnicas fitosanitarias, zoosanitarias y sanitarias se cumplan, utilizando los mecanismos de control que establezcan los niveles superiores de las entidades relacionadas, para cumplir con la legislación vigente.
- c) Realizar la inspección de MT de carga, vehículos particulares, buses, busetas, buses internacionales, taxis y cualquier otro medio de transporte, en busca de mercadería no declarada, prohibida, protegida, entre otras.
- d) Realizar la inspección de la documentación de identificación de las personas que transitan por los EG.
- e) Asistir a los usuarios del CCI, ante consultas pertinentes al funcionamiento del CCI, así como a problemas que puedan surgir en los elementos del SCG.
- f) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades, mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.

- g) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI), ante eventualidades en los procesos.
- h) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- i) Denunciar ante la Subgerencia o Gerencia cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
- j) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.13 FUNCIONARIOS DE CONTROL DE PERSONAS

Conformado por los oficiales de Migración que realizan el control de todas las personas que ingresan y salen de ambas cabeceras del CCI, ya sea con trámite migratorio de personas, vecinos o nacionales que no cruzan la frontera.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores técnicas propias del proceso migratorio. En este contexto, además realiza los controles de todas las personas que pasan por el CCI, hayan o no cruzado la frontera.

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, turistas, nacionales, vecinos fronterizos, conductores de medios de transporte de pasajeros nacionales e internacionales (taxis, busetas, buses internacionales), los cuales han de ser atendidos con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Cumplimiento de la normativa y directrices establecidas y relacionadas con los procedimientos migratorios.
- b) Realizar el trámite migratorio de aquellas personas que así lo requieran.
- c) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCCI.

- d) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, resolver situaciones imprevistas, capacidad analítica y síntesis, toma de decisiones, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Ser oficial de Migración.
- b) Conocimiento del Manual de Procedimientos Migratorios.
- c) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- d) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- e) Manejo de herramientas informáticas.
- f) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.
- g) Tratados y convenios internacionales.

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en los trámites migratorios, con el fin de lograr una transparencia en la actividad que desarrollan.
- b) Atender y resolver consultas que le presentan sus superiores y compañeros, relacionadas con la actividad a su cargo, dando el criterio en forma verbal o escrita, con el objetivo de colaborar en la solución de problemas.
- c) Realizar diligentemente el trámite migratorio de las personas, prestando especial atención a los impedimentos que éstas puedan tener.
- d) Comunicar a las autoridades de seguridad cuando se detecte una alerta en los sistemas de control, por requerimientos de una persona.
- e) Asistir a reuniones con superiores o compañeros, de acuerdo con las prioridades establecidas, con el fin de coordinar actividades, mejorar métodos y procedimientos de trabajo, actualizar conocimientos, analizar problemas que se presentan en el desarrollo de las labores, proponer cambios, ajustes y soluciones diversas.

- f) Guardar absoluta reserva sobre los documentos, informaciones y datos que se manejen en la respectiva dependencia.
- g) Monitorear oportunamente, los mensajes de alerta que envía la aplicación informática propia y del Sistema de Control de Gestión del CCI (SCGCCI), ante requerimientos judiciales o de Interpol.
- h) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.
- i) Denunciar ante la Subgerencia o Gerencia cualquier irregularidad detectada en los procesos desarrollados en su área con el objeto de que se sancione a los responsables.
- j) Participar en cursos y seminarios que atañen a sus funciones, tanto en temas de Migración como propios del funcionamiento del CCI.
- k) Ejecutar otras tareas propias del puesto.

8.14 FUNCIONARIOS DE CONTROL DE EQUIPAJE Y BULTOS ACOMPAÑADOS

Son los funcionarios de aduana, sanidad y seguridad que realizan la inspección por medio del escáner, del equipaje acompañado de las personas que ingresan al CCI, ya sea peatones, pasajeros de vehículos particulares, buses internacionales o cualquier otro medio de transporte de personas.

Identificación y resumen del cargo: Se encarga de la ejecución de labores de inspección por medio de equipos de inspección no intrusivos, sobre el equipaje acompañado de las personas que ingresan al CCI, ya sea peatones, pasajeros de vehículos particulares, buses internacionales o cualquier otro medio de transporte de personas.

Además realiza las declaraciones de oficio por mercadería que exceda las franquicias autorizadas para cada grupo específico de personas (turistas, locales, entre otros).

Es responsable por la ejecución oportuna de la labor que realiza con equipos de trabajo o en forma individual, para que éstas se realicen oportunamente y se logren las metas y objetivos propuestos.

La naturaleza del trabajo origina relaciones constantes con superiores, equipos de trabajo, turistas, nacionales, vecinos fronterizos, los cuales han de ser atendidos con tacto y discreción.

Entre los productos o servicios que resultan del cargo podemos citar entre otros:

- a) Cumplimiento de la normativa y directrices establecidas y relacionadas con los procedimientos de los organismos competentes.
- b) Alimentación del Sistema Informático propio del organismo y del SCGCCl.
- c) Autorizar el retiro de las mercancías.
- d) Inspecciones de mercancías.
- e) Aforos físicos.
- f) Clasificación de mercancías.
- g) Determinaciones del Valor de la mercancía.
- h) Declaraciones aduaneras de oficio.
- i) Decomisos e Incautaciones.
- j) Coordinación del trabajo con las autoridades respectivas, cuando corresponda.

Perfil requerido: Es deseable que las personas que ocupan este puesto tengan las siguientes habilidades y actitudes: Capacidad de trabajo en equipo, buena comunicación oral y escrita, resolver situaciones imprevistas, capacidad analítica y síntesis, toma de decisiones, liderazgo, manejo del estrés, buenas relaciones humanas, actitud positiva al cambio, compromiso con el servicio al cliente, honorabilidad, discreción, lealtad a la Institución.

Los requerimientos de capacitación y específicos serán, entre otros:

- a) Conocimiento técnico para el manejo de equipos de revisión no intrusiva,
- b) Conocimiento del Manual de Procedimientos de su Organismo.
- c) Conocimiento del Manual de Procesos del CCI.
- d) Conocimiento actualizado de la normativa que regula su área de acción, así como la relativa a aspectos generales que directa o indirectamente afecten el quehacer y su gestión, tales como la materia laboral, comercial, penal.
- e) Conocimientos de mercadología, valoración de mercancías, origen de mercancías, manejo del arancel.
- f) Manejo de la información fito y zoo sanitaria.
- g) Manejo de herramientas informáticas.
- h) Manejo del idioma inglés intermedio en lectura y conversacional.
- i) Código de Normas y Procedimientos Tributarios.
- j) Ley de Exoneraciones Vigentes.
- k) Tratados y convenios internacionales.
- l) Ley de Simplificación de Trámites.
- m) CAUCA, RECAUCA

Descripción de funciones: entre las tareas que deberá desarrollar para satisfacer las necesidades de su cargo podemos citar:

- a) Velar por la correcta aplicación de normas, procedimientos, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las actividades que desarrolla mediante la aplicación de éstos en la función de revisión del equipaje y bultos acompañados.
- b) Velar porque las normas técnicas fitosanitarias, zoosanitarias y sanitarias se cumplan, utilizando los mecanismos de control que establezcan los niveles superiores de las entidades relacionadas, para cumplir con la legislación vigente.
- c) Suministrar al declarante, el formulario de solicitud de despacho de mercancías de oficio y demás información necesaria para que proceda con el trámite establecido.
- d) Proceder al decomiso o incautación de mercaderías sin declarar o prohibidas detectadas durante el proceso de inspección del equipaje acompañado.
- e) Atender y resolver consultas que le presentan sus superiores y compañeros, relacionadas con la actividad a su cargo, dando el criterio en forma verbal o escrita, con el objetivo de colaborar en la solución de problemas.
- f) Mantener en buen estado los elementos de trabajo asignados respondiendo por su cuidado y buen uso.

9 PROGRAMA DE ACTIVIDADES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE BORDE

9.1 INTRODUCCIÓN

En el desarrollo de la propuesta presentada a los países y aprobada por ellos, se identificaron una serie de condiciones, explicitadas en el Capítulo 6 que deberían cumplirse al momento de implementar los CCI las que en algunos casos aplican tanto para cargas como para pasajeros.

Las condiciones se refieren a aspectos que pueden ser resueltos por el esfuerzo institucional, procedimental o normativo de los países y otras, vinculadas con el TIM; a consensos de índole regional, cuya resolución en tiempo y forma deviene en condición necesaria para garantizar la factibilidad técnica de la organización funcional y física propuesta y por ende para la obtención de los beneficios previstos por la implantación del proyecto.

La factibilidad y pertinencia de estas condiciones fue debatida con los organismos de control y los expertos del TIM en los talleres binacionales de discusión y consenso realizados en Paso Canoas entre los días 1 a 4 de octubre del corriente año, habiéndose obtenido un consenso generalizado, plasmado en actas de trabajo suscriptas por los organismos, expertos y los consultores, respecto a su factibilidad, necesidad y conveniencia.

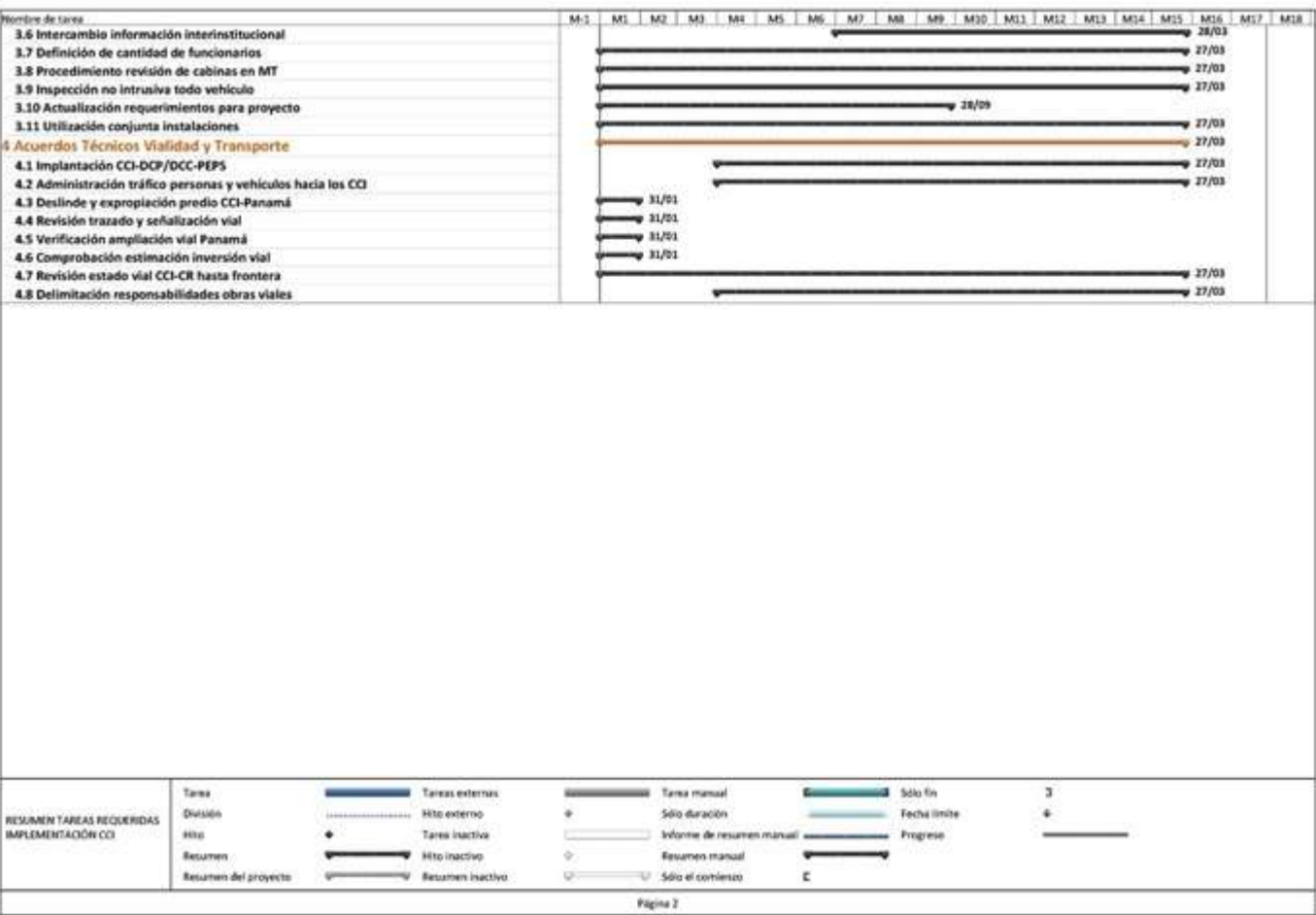
En dichas reuniones se convino, asimismo, que las condiciones planteadas podían interpretarse como una suerte de “cosecha temprana” del proyecto toda vez que su resolución implicará mejoras en la operación y los tiempos que demandan los controles, aunque no se lleven a cabo las obras previstas para implantar los CCI y en algunos casos (como las referidas al TIM) se extenderán a todos los pasos de frontera que cuentan con esta facilidad habilitada.

Como se mencionara las condiciones aludidas pueden ser resueltas en ámbitos nacionales, binacionales o regionales, con o sin modificaciones de la legislación aplicable, pero en todos los casos para garantizar su formalización en tiempos compatibles con el desarrollo físico del proyecto requieren ser estructuradas en un programa que establezca cronogramas,

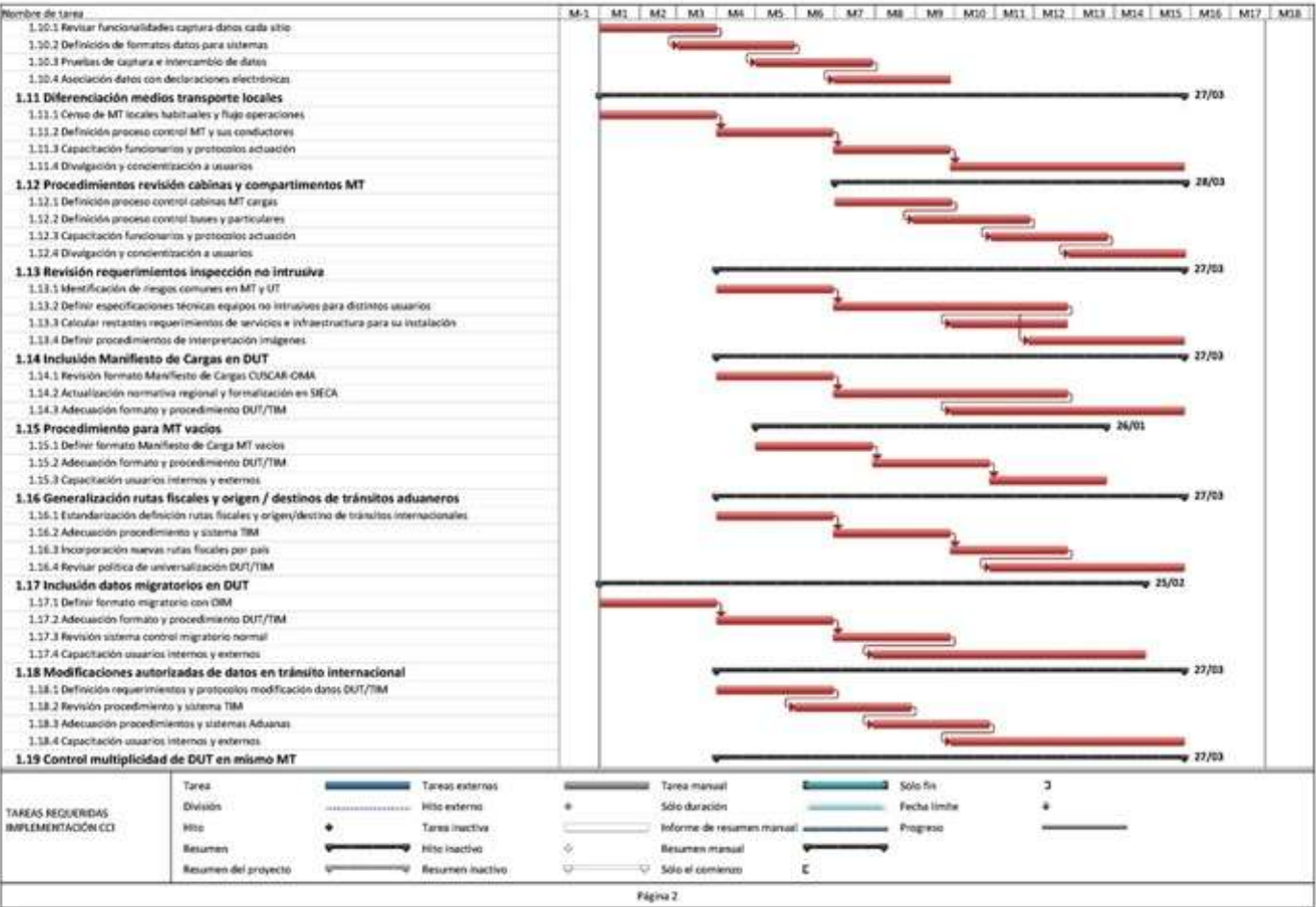
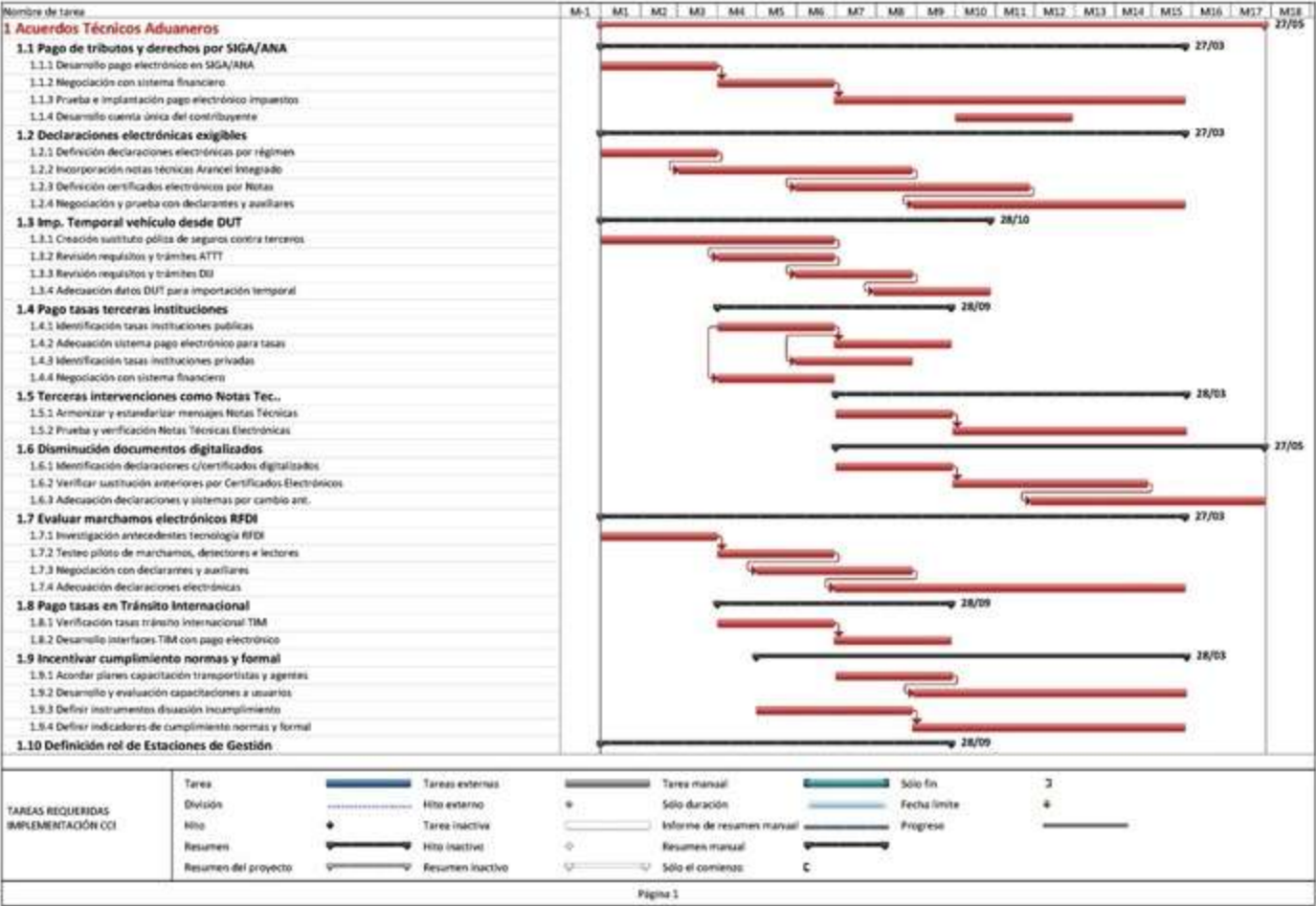
responsables nacionales y binacionales (y en caso del TIM expertos del BID) y recursos (humanos y materiales) necesarios para su consecución.

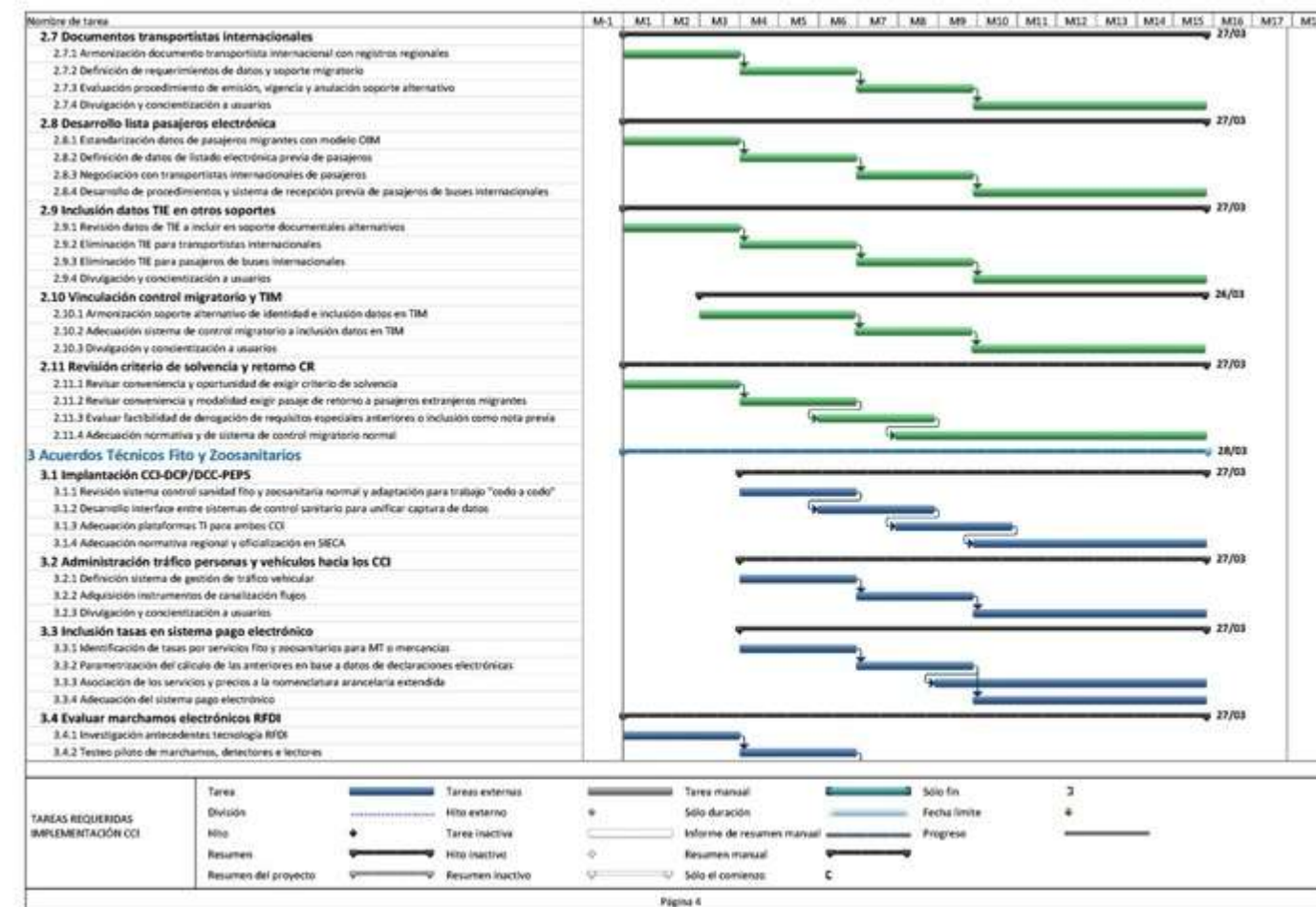
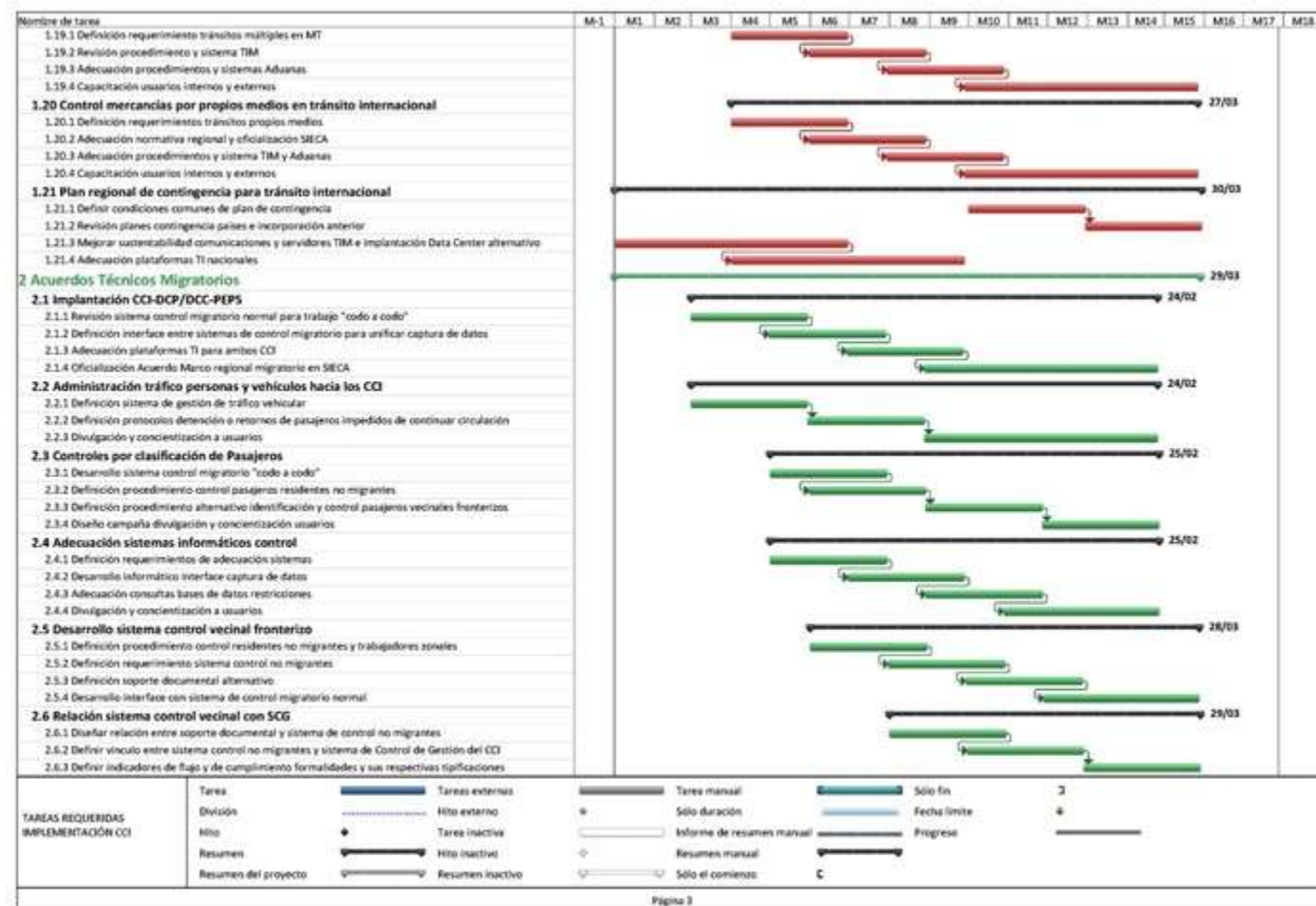
En forma adicional, y a fin de satisfacer las inquietudes de los gobiernos en materia de integridad de los controles de los Tránsitos nacionales e internacionales, se estima conveniente analizar la pertinencia de extender el Sistema de Control de Gestión propuesto a las rutas fiscales habilitadas, mediante la implantación de Estaciones de Gestión ubicadas en puntos seleccionados de las mismas e incorporar para estos despachos la obligación de marchamos con radiofrecuencia.

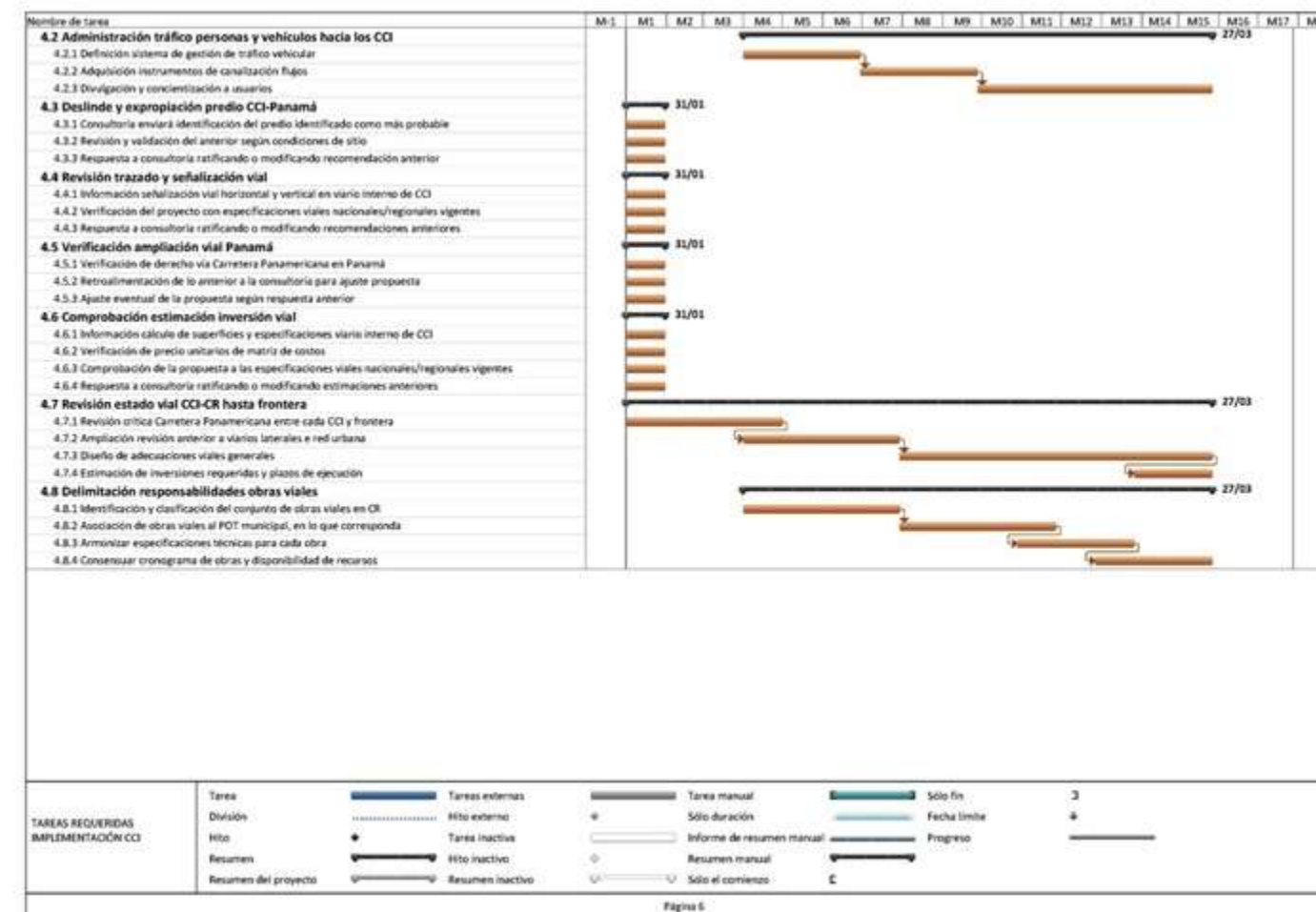
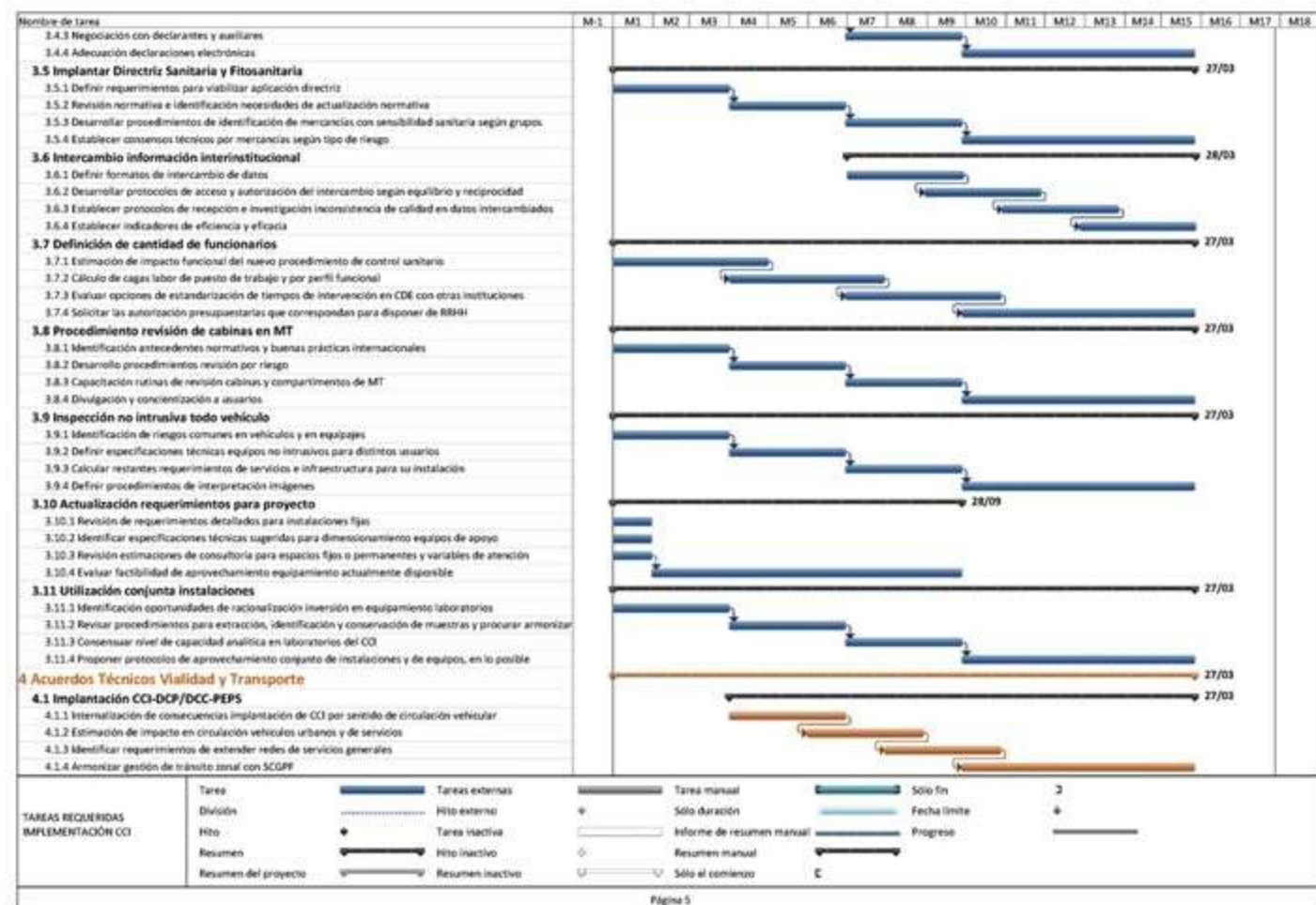
Con base en lo mencionado, en lo que sigue se reiteran – para facilitar la lectura – las condiciones de borde incorporadas en el 2º informe de esta consultoría y posteriormente se presentan un cronograma tentativo para el cumplimiento de las mismas.



9.2.2 CRONOGRAMA DETALLADO







10 ESTIMACIÓN DE TIEMPOS Y BENEFICIOS DE LA PROPUESTA

En este apartado se presentan los tiempos adoptados para el transporte de carga y de pasajeros en el escenario con proyecto y la estimación de los beneficios derivados por su reducción respecto a la situación actual.

10.1 TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA

10.1.1 TRANSPORTE DE CARGAS

A partir del diseño preliminar de los procesos de control integrado de de la organización física prevista para soportar dichos procesos, se estimaron los tiempos que demandaría la consecución de los controles por tipo de despacho, suponiendo que a la fecha de implantación del proyecto se han adoptado las medidas necesarias para satisfacer las condiciones de borde requeridas para su funcionamiento eficiente y que las agencias disponen del personal necesario para evitar la generación de colas.

Como se señalara, la organización funcional y física de las instalaciones de control integrado, en el caso de las cargas, prevén que los usuarios realicen los controles sin descender de la unidad, salvo que por aplicación del selectivo de alguna de las entidades de control o de la Policía se requiera la verificación documental o física de la mercadería.

Esta conformación de los controles, elimina los tiempos ociosos de los transportes dentro de la zona primaria restringida o recinto de control y genera un beneficio para todos los despachos que arriben a la frontera habiendo completado en forma previa toda la documentación exigida y, de corresponder, el pago de los derechos.

De esta forma, los tiempos para los despachos que de acuerdo al selectivo sean verdes para todas las agencias, se igualarán al que consume un despacho en tránsito internacional. Con un criterio conservador se supone

igual tiempo medio para el tratamiento de los vehículos vacíos, aunque su atención podría demandar un lapso inferior al de aquellos.

Para el resto de los despachos, al amparo de la integración de los controles, se supuso que el tiempo que demandarán los nuevos procesos será similar al verificado en promedio en las dos cabeceras actuales. Los despachos que tengan intervención sanitaria de ambos países al igual que las revisiones resultantes del selectivo aduanero de ambos serán revisados por ambas instituciones similares si aplica o bien por las del país que haya seleccionado el medio de transporte.

En ambos casos a los tiempos resultantes de los trámites propiamente dichos, se adicionan 5 minutos para la revisión física de cabinas y compartimientos del medio de Transporte que se realizará en el 100% de los casos.³⁵

Aplicando estos criterios, los tiempos medios máximos³⁶ estimados por tipo de despacho son los siguientes:

Tabla 72. Tiempos estimados transporte de carga

TRANSPORTE DE CARGA: TIEMPOS MEDIOS ESTIMADOS PARA LA SITUACIÓN CON PROYECTO - EN MINUTOS-			
Despacho	% de medios de transporte por cabecera		Tiempo en minutos
	Panamá	Costa Rica	
Expo - Impo sin sanitario	7,8%	7,0%	15
Expo - Impo con canal rojo	2,3%	2,9%	85
Expo - Impo c/sanitario en ambos	2,9%	2,7%	75
Expo - Tránsito	28,4%	0,7%	15
Expo c/sanitario - Tránsito	8,2%	2,2%	45
Tránsito - Tránsito	33,2%	25,8%	15
Vacíos	17,1%	58,8%	15

Los medios de transporte que arriben a las instalaciones de control sin la totalidad de las predeclaraciones electrónicas requeridas por el SCG, deberán permanecer – bajo custodia aduanera – en el estacionamiento

³⁵ El tiempo de 5 minutos es el empleado en promedio por el SAG de Chile, aplicando el protocolo de revisión de cabinas y compartimientos. Esta tarea puede apoyarse en la utilización de canes. Este protocolo insume menos tiempo que el actual y resulta más completo y metódico.

³⁶ Se aprecia que estos tiempos promedio podrían incluso ser inferiores

contiguo al recinto de control hasta tanto hayan finalizado los trámites que los habiliten a ingresar al mismo.

10.1.2 TRANSPORTE DE PASAJEROS

Al igual que en el caso del transporte de cargas, con base en la organización propuesta se estimaron los tiempos medios que insumirán los usuarios, discriminados por medio de transporte en el que se desplazan, para la realización de los trámites en el paso.

En materia migratoria, la integración de los controles y el intercambio de datos entre las agencias migratorias, permite cumplir dicho trámite en ambos países en 1, 5 minutos como máximo.

El control de los bultos de los pasajeros mediante la utilización del escáner demanda aproximadamente 15 segundos por pasajero, mientras que el control de los vehículos se ha estimado en dos minutos para los autos y 3 minutos para los buses. Al igual que en materia de control de cabinas y compartimientos de medios de transporte, a pesar de que los tiempos resultan menores que los verificados en la situación actual se incrementa en forma sustantiva la integridad de los controles y disminuyen drásticamente la calidad de servicio percibida. Los tiempos de bajada del equipaje del bus y su recolocación se han estimado en 5 minutos.

El trámite aduanero del vehículo se lleva a cabo sin descenso del conductor e insume aproximadamente 2 minutos.

Dada la infraestructura disponible, el tiempo de los trámites no se ve afectado por la existencia de picos de demanda. La condición para que esto no suceda es la disponibilidad de personal suficiente para afrontarlos.

Adoptando estos parámetros el tiempo medio por pasajeros con prescindencia de la movilidad utilizada se ubica en torno de los 32 minutos

La tabla siguiente resume los tiempos medios estimados por tipo de movilidad utilizada por el pasajero. Los mismos contienen las estimaciones de tiempo por desplazamientos.

Tabla 73. Tiempos unitarios pasajeros migrantes

PASO CANOAS - PASAJEROS MIGRANTES – TIEMPOS UNITARIOS CON PROYECTO	
Concepto	Minutos
Control migratorio por pasajeros	1,3
Control físico de bultos p / pasajero	0,3
Control físico del auto	2
Control físico del bus	3
Aduana del vehículo	3
Retiro y colocación de equipaje del bus	5
Tiempo Pasajero en auto	9,4
Tiempo Pasajero en Bus	52,8
Tiempo Pasajero peatón	1,6

10.2 ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO.

Una vez estimados los tiempos unitarios por tipo de usuario (pasajeros) y de despacho (Cargas) en los escenarios sin y con proyecto, se adoptaron una serie de criterios e hipótesis diferenciados por segmento para estimar los beneficios derivados del ahorro de tiempo con la implantación de la propuesta.

Estos criterios intentan reflejar adecuadamente las situaciones que se generan con y sin proyecto y a la vez pretenden reflejar una naturaleza conservadora respecto de los beneficios que se obtendrían.

A manera de análisis de sensibilidad, en sentido conservador y prudente a la hora de estimar beneficios imputables al proyecto, en el caso del transporte de carga se evalúa el impacto sobre los beneficios netos del proyecto que conllevaría una teórica mejora en los tiempos medios relevados por la adopción de modificaciones en los procedimientos, mayor profesionalización de los agentes privados e inversiones sobre la infraestructura existente.

De igual forma, en el caso de pasajeros se cuantifica el impacto que generaría la no existencia de colas en la atención de los pasajeros.

En los apartados siguientes se presentan los criterios adoptados y los resultados obtenidos (en horas año) para cada tipo de usuario analizado.

10.2.1 TRANSPORTE DE CARGAS

En la actualidad, si bien se desconoce con exactitud su cuantía, muchos vehículos arriban al paso para completar allí alguna parte de la documentación exigida o, satisfecha esta, esperar el pago de los tributos. Su número – en función de los tiempos medios calculados, aparenta ser elevada. Por ello se adopta como premisa de partida que aproximadamente el 70%³⁷, de los vehículos cargados bajo las modalidades que arriban al paso los hacen con algún faltante de documentación o sin el pago de los derechos.

Dicha proporción en 2015 (año de operación previsto para las nuevas instalaciones) se ha visto reducida al 40%, debido a una mayor profesionalización de los agentes privados inducida por el desarrollo integral de la VU en ambos países, la actitud proactiva de las aduanas nacionales para desalentar las ineficiencias de los operadores privados vinculados al comercio internacional y el cobro de la estadía para aquellos vehículos que arriban al paso sin haber completado los requisitos para el tipo de despacho de que se trate.

Esta hipótesis plantea la convergencia del grado de cumplimiento previo a la presentación en el paso de frontera en un sendero que permite la maduración de las medidas para impulsarla y la adecuación de los agentes privadas

A partir de allí y en lapso de tres años se obtiene una reducción anual del 11.5% en los despachos que arriban con carencias de cumplimientos, momento a partir del cual el porcentaje de arribados al paso con la totalidad de requisitos cumplidos se estabiliza en el 94.5% hasta el horizonte del proyecto.

Para los vehículos año estimados como faltos de documentación durante el horizonte del proyecto se aplicará un tiempo medio equivalente al de la situación actual.

En esta primera aproximación a la cuantificación de beneficios no se hace supuesto alguno a modificaciones de los despachos respecto a la situación actual. Esto es no se analiza la posible reducción de exportaciones e importaciones a favor de tránsitos.

³⁷ Este porcentaje resulta compatible con las indagatorias a transportistas realizada durante el desarrollo de las tareas de campo

En igual sentido, tampoco se considera el impacto de la aplicación de criterios de riesgo inteligentes para la revisión física de mercancías con sensibilidad sanitaria, sea vegetal, animal o industrializado o hipótesis que contemplen la tramitación documental, para todas las mercaderías de bajo o medio riesgo, en un área distinta al paso de frontera.

Con la aplicación de los criterios e hipótesis mencionadas y la proyección de medios de transporte realizada para el horizonte 2012 – 2032, se estimaron los beneficios anuales por sentido de marcha obtenibles por la reducción de tiempos incurridos.

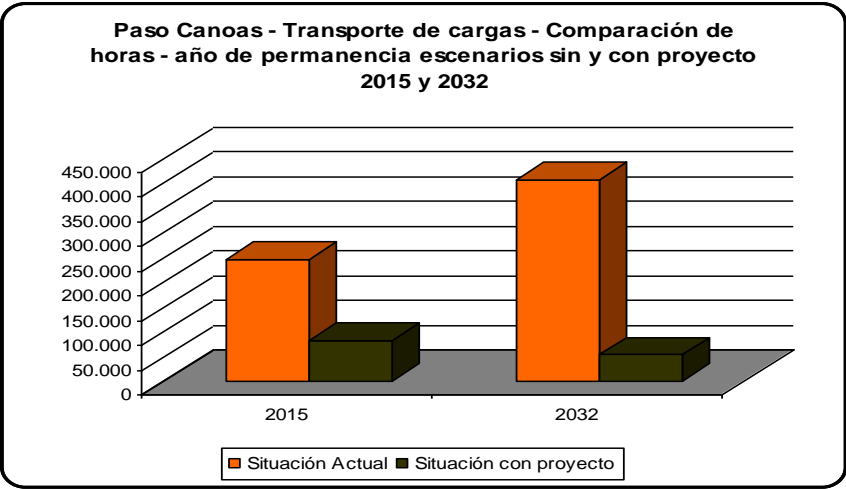
Dicha cuantificación se muestra en la Tabla que sigue.

Tabla 74. Estimación de beneficios por ahorro de tiempos transporte de carga

TRANSPORTE DE CARGAS -ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPOS DEL PROYECTO - En Horas /año-							
Año	SIN PROYECTO			CON PROYECTO			Beneficio total (HS)
	Flujos con sentido		Total	Flujos con sentido		Total	
	CR - PA	PA - CR		CR - PA	PA - CR		
2015	129.911	117.485	247.396	50.871	32.313	83.185	164.211
2016	134.873	121.973	256.846	42.013	26.800	68.813	188.034
2017	139.837	126.462	266.298	32.359	20.790	53.149	213.149
2018	144.801	130.951	275.752	21.911	14.283	36.195	239.557
2019	149.767	135.443	285.210	22.663	14.773	37.436	247.774
2020	154.725	139.926	294.650	23.413	15.262	38.675	255.975
2021	159.691	144.417	304.109	24.165	15.752	39.917	264.192
2022	164.658	148.909	313.566	24.916	16.242	41.158	272.408
2023	169.614	153.391	323.005	25.666	16.731	42.397	280.608
2024	174.584	157.885	332.469	26.418	17.221	43.639	288.829
2025	179.542	162.369	341.911	27.168	17.710	44.879	297.032
2026	184.497	166.850	351.348	27.918	18.199	46.117	305.230
2027	189.460	171.339	360.799	28.669	18.689	47.358	313.441
2028	194.424	175.828	370.252	29.420	19.178	48.599	321.653
2029	199.382	180.311	379.693	30.171	19.667	49.838	329.855
2030	204.346	184.801	389.148	30.922	20.157	51.079	338.069
2031	209.312	189.292	398.604	31.673	20.647	52.320	346.284
2032	214.273	193.778	408.051	32.424	21.136	53.560	354.491

La reducción promedio de tiempo esperable por la implantación del proyecto, respecto de la situación actual, es del 85%.

Gráfico 56. Comparación de tiempos con y sin proyecto. Transporte de carga



A modo de análisis de sensibilidad, se supuso una reducción teórica de los tiempos medios por tipo de despacho – en parte operada por la aludida mayor cantidad de casos de vehículos con documentación y/o pagos completa y por la adopción de mejoras operativas en las tareas de control y mejoras en materia de organización física de los controles; en particular para los tránsitos.

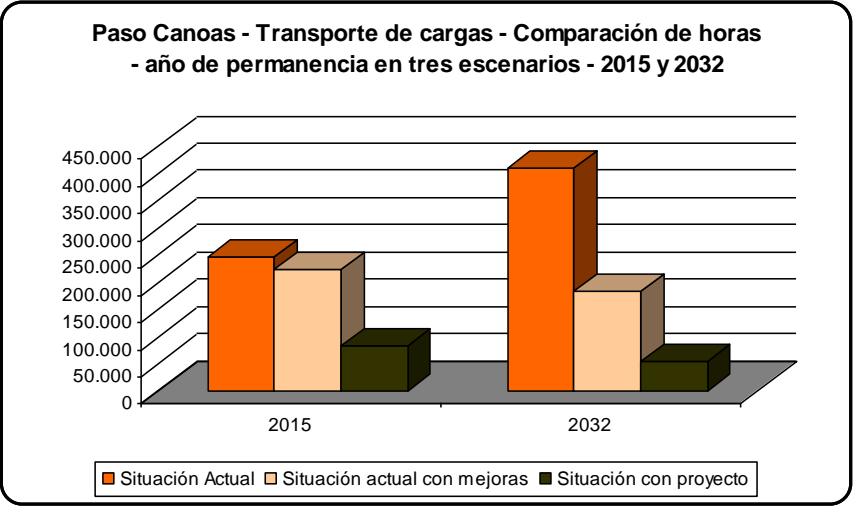
Esta reducción se verificaría a razón de un 10% anual, a partir de 2015, hasta estabilizarse en tiempos equivalentes al 50% de los actuales para los despachos de importación y exportación. Respecto a los tránsitos internacionales y los vehículos vacíos la reducción operaría en un 10% en 2014 y luego a razón del 15% anual hasta alcanzar el 30% de los tiempos actuales verificados para estos despachos.

La disminución supuesta de los tiempos medios actuales, resulta significativa, toda vez que, en promedio, para el lapso 2012 a 2032 supone una disminución de los tiempos del orden del 50% respecto a los valores actuales.

Comparada con los tiempos que arroja la “situación actual con mejoras teóricas” la disminución promedio de los tiempos empleados en atravesar la frontera, se ubica en torno al 70%.

En el gráfico siguiente se muestra un detalle, para los años 2015 y 2032, de la cantidad de horas / año totales que demandaría la finalización de los trámites en frontera para los tres escenarios.

Gráfico 57. Comparación de tiempos por escenarios. Transporte de carga



10.2.2 PASAJEROS

La cuantificación de los ahorros de tiempo, en el caso de los pasajeros migrantes, sigue el mismo criterio que el utilizado para el transporte de cargas.

En este caso, a manera de análisis de sensibilidad, se cuantifica el impacto que generaría la no existencia en la situación sin proyecto de colas en la atención de los pasajeros.

De esta forma, adoptando, la distribución de pasajeros por tipo de movilidad descrita en el capítulo 2, los tiempos medios de trámite atribuibles a las situaciones sin y con proyecto y las proyecciones de pasajeros realizadas para el horizonte 2012 – 2032, se obtiene el cálculo de los beneficios totales estimable por ahorro de tiempo.

Al igual que en el caso del transporte de cargas, la distribución de pasajeros por medios en los que se movilizan para atravesar el paso se mantiene constante.

Los resultados obtenidos, expresados en horas / año se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 75. Estimación de beneficios por ahorro de tiempos pasajeros

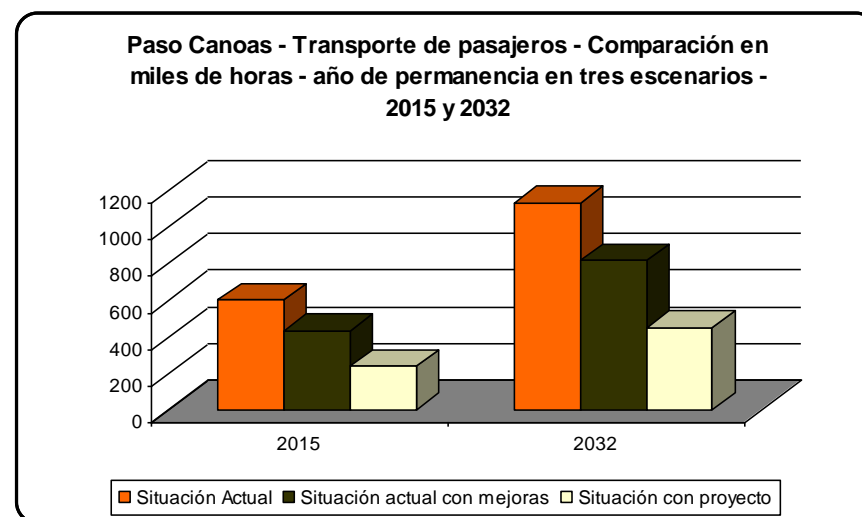
PASAJEROS: ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO -. En horas año							
AÑO	Sin Proyecto			Con Proyecto			Beneficios por ahorro de tiempo totales
	Sentido						
	CR – PA	PA - CR	Total	CR - PA	PA - CR	Total	
2015	316.686	283.507	600.193	130.485	120.148	250.633	380.770
2016	333.153	298.250	631.403	136.931	126.083	263.014	399.580
2017	349.611	312.983	662.594	143.380	132.022	275.402	418.400
2018	366.078	327.725	693.802	149.832	137.963	287.795	437.228
2019	382.551	342.472	725.023	156.275	143.895	300.170	456.029
2020	399.001	357.199	756.199	162.729	149.838	312.567	474.863
2021	415.480	371.951	787.430	169.173	155.772	324.945	493.668
2022	431.933	386.680	818.613	175.619	161.706	337.325	512.476
2023	448.389	401.413	849.802	182.064	167.641	349.705	531.284
2024	464.845	416.144	880.989	188.509	173.576	362.085	550.092
2025	481.301	430.876	912.176	194.956	179.512	374.468	568.905
2026	497.761	445.612	943.373	201.409	185.454	386.863	587.736
2027	514.237	460.362	974.599	207.854	191.388	399.242	606.543
2028	530.692	475.093	1.005.786	214.298	197.321	411.619	625.346
2029	547.144	489.821	1.036.965	220.748	203.261	424.009	644.169
2030	563.613	504.565	1.068.178	227.194	209.196	436.390	662.979
2031	580.070	519.298	1.099.369	233.646	215.137	448.783	681.807
2032	596.545	534.046	1.130.591	240.095	221.075	461.170	700.625

La disminución de tiempos por pasajero, atribuible al proyecto alcanza al 60.3% respecto de sus valores actuales.

Si con un criterio conservador, se asume que en el lapso del proyecto se realizan mejoras en los procedimientos e instalaciones que evitan la formación de colas, el ahorro se situaría en torno del 45% respecto a esta situación actual mejorada.

El gráfico siguiente ilustra sobre los tiempos que se obtendrían en 2015 y 2035 bajo la situación actual; la situación actual mejorada (sin formación de colas) y la situación con proyecto.

Gráfico 58. Comparación de tiempos por escenarios. Pasajeros



11

DIMENSIONAMIENTO Y MODELO DE SIMULACIÓN

11.1 INTRODUCCIÓN

En este apartado se describen los criterios y supuestos de cálculo adoptados y los resultados obtenidos en las tareas de dimensionamiento de las instalaciones necesarias para desenvolver los controles a los pasajeros (y a los vehículos en los que se desplazan: automóvil particular y en buses) y a las cargas (y medios de transporte asociados).

El objeto de la estimación es el de mensurar las superficies requeridas en cada cabecera, por tipo de control, a fin de permitir un diseño adecuado para cada una de las instalaciones de control propuestas y calcular con mayor exactitud los costos asociados a cada una de ellas.

Las áreas cuya estimación se aborda, están conformadas por:

- Superficies destinadas a las tareas administrativas y servicios comunes en las instalaciones reservadas al control de pasajeros.
- Requerimiento de puestos de control directos por categoría de usuarios o proceso de control de acuerdo al modelo operativo propuesto
- Superficies destinadas a las tareas administrativas y servicios comunes en las instalaciones reservadas al control de cargas.
- Puestos de control directo asociados a las cargas (CDE, revisión de compartimientos y camiones de medios de transporte, control de MT locales, dársenas de control físico)
- Disponibilidad de estacionamientos para cargas y pasajeros (ZEP, estacionamiento anterior y posterior de recinto de pasajeros)

Una vez analizado el informe final por parte de las distintas agencias de control presentes en el paso se podrá determinar si la propuesta satisface las necesidades de las mismas o si, en su caso, se requieren adecuaciones a las estimaciones realizadas.

En general, la infraestructura necesaria para las tareas de control responde a dos demandas diferenciadas. Una, no vinculada directamente con la operatoria de control en si misma, que será función de la cantidad de agencias de control presentes en el paso, de las dotaciones de personal de cada una de ellas y del tipo y cantidad de áreas comunes y de servicios que se identifiquen como necesarias en cada caso. A esta área la denominaremos “fija”.

La segunda, a la que denominaremos “variable” está relacionada directamente con las tareas de control que se llevan a cabo sobre cada uno de los segmentos que demandan el uso del paso y por ende será variable en función del número de los usuarios y de las características y equipamiento que en cada caso se apliquen en el proceso de control.

De esta forma, para la cuantificación de las áreas requeridas para las tareas de administración y control inherentes al transporte de pasajeros y al de cargas, se adoptan dos criterios diferenciados.

Para la determinación del área denominada “fija”, se identificaron una serie de áreas requeridas para un desenvolvimiento eficiente de los CCI asignando a ellas en forma preliminar una determinada superficie expresada en módulos de idéntica superficie estimados como necesarios para cada área de trabajo.

Los resultados obtenidos fueron luego contrastados con cada una de las agencias en ocasión de los talleres binacionales de frontera realizados en Paso Canoas entre el 1 y el 4 de octubre p.p. A partir de este intercambio y de las estimaciones de personal realizadas para la situación con proyecto (Capítulo procesos propuestos), se realizó una cuantificación más ajustada a las necesidades requeridas, cuyos resultados se presentan en este informe.

Para el área “variable” de los CCI, se diseñó un modelo de simulación que permite estimar los requerimientos de puestos de control directo requeridos en las distintas instancias de esquema funcional y cuantificar el número de plazas de estacionamientos requeridos tanto en las instalaciones de cargas como de pasajeros y dentro de estos para cada categoría de usuario con tratamientos particulares en el proceso de control.

De esta forma, con base en los resultados obtenidos y la adición del espacio requerido por el equipamiento y la modalidad y calidad de atención propuesta, se obtiene el dimensionamiento de esta parte de las instalaciones.

La presentación se realiza en el siguiente orden.

En primer término, se presentan las características del modelo de simulación del control de cargas y pasajeros bajo el esquema propuesto (que incluye los pasajeros no migrantes los vehículos de carga locales que de acuerdo a la organización prevista deberán ingresar al complejo) basado en herramientas informáticas, desarrollado en forma particular para este trabajo.

El modelo, además de su uso para el dimensionamiento de las instalaciones puede utilizarse como una herramienta de gestión de los CCI de pasajeros cuando estos se encuentren operativos.

Posteriormente se reseñan los parámetros y premisas adoptados para la elaboración del modelo y se sintetizan los resultados obtenidos.

Resulta adecuado señalar que en materia de control de bultos y equipajes acompañados y cabinas y compartimiento de camiones, las previsiones permiten, sin generación de colas, el control del 100% de los casos.

Finalmente se presenta un detalle de las superficies adoptadas para los principales componentes de los CCI³⁸.

³⁸ Dado que la organización física de los CCI contempla sendas cabeceras y asumiendo simetría de los flujos, el dimensionamiento se realiza para una sola cabecera en cada caso

11.2 MODELO DE SIMULACIÓN

Se describen las principales características del modelo de simulación desarrollado para el dimensionamiento de las instalaciones de control propuestas para los CCI de cargas y pasajeros en Paso Canoas

Una versión digital de dicho modelo y su correspondiente Guía para el Usuario, se acompañan como Anexo y forman parte del material entregable de esta consultoría.

11.2.1 PROPÓSITO Y USO

El propósito de los *Simuladores de Proceso CCI, Canoas –Pasajeros y Cargas –* (en adelante, SP) es, determinar el funcionamiento del complejo fronterizo y sus implicancias de operación para permitir un adecuado dimensionamiento de las instalaciones de control que se proponen en el marco del *Diseño de un Esquema Operativo y de Procesos para el Centro de Control Integrado en el Puesto Fronterizo de Paso Canoas*. Adicionalmente, pueden ser utilizados como herramienta de planificación para funcionarios y/o responsables operativos del Complejo.

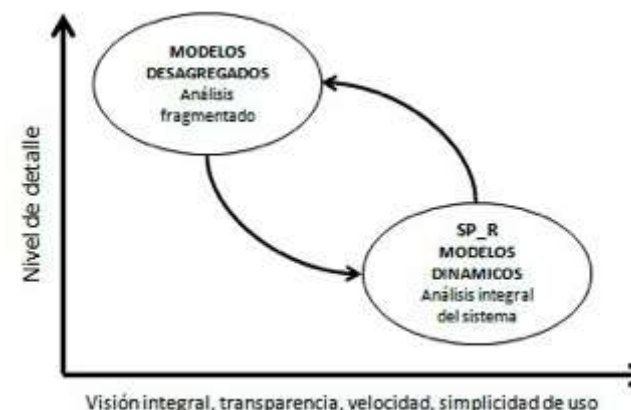
Los SP están desarrollados para proveer una base consistente para el análisis y exploración de políticas respecto de la operación de los sistemas de atención a pasajeros y vehículos de carga del complejo. Mediante elementos visuales y numéricos, transmiten el impacto que tienen las decisiones de operación del complejo tanto sobre la magnitud de los flujos de usuarios y vehículos como en los tiempos de procesos y de espera de cada uno. De esta manera, los modelos ofrecen a los analistas y tomadores de decisión una vía para determinar si podrán ser alcanzados los objetivos y/o descubrir qué medidas adicionales serían suficientes para lograrlos.

Los SP son herramientas de apoyo a los expertos para análisis y decisiones que captura las particularidades de los procesos relevados en el campo y las pone a funcionar en tiempo real, comprimiendo tiempo y espacio, en un marco que enfatiza:

- A. **Transparencia:** la estructura de los modelos están disponibles y los resultados se presentan numérica y gráficamente.
- B. **Flexibilidad:** los modelos soportan una amplia variedad de escenarios –especificados por el usuario- de distintos niveles de complejidad.
- C. **Consistencia:** los simuladores son consistentes con los datos provistos por el trabajo de campo.
- D. **Accesibilidad:** los modelos simulan mediante una interfase gráfica muy amable para el usuario, sobre P/laptop en tiempo real.
- E. **Robustez:** los modelos capturan las particularidades asociadas con la operación de cada categoría de usuario y vehículo.

Los SP capturan los elementos clave de la operación del complejo fronterizo y los dispone para una rápida experimentación tanto de las propuestas de optimización como de la futura operación del complejo.

Gráfico 59. Modelos dinámicos y otras herramientas



La figura 1 ubica al SP en el marco de las herramientas de análisis y lo relaciona con los modelos producidos por otras herramientas más complejas de usar y desagregadas analíticamente –v.g. modelos estadísticos.

El resultado desagregado que proveen los modelos analíticos puede ser incorporado al modelo dinámico y de esta forma obtener análisis de políticas y escenarios en la toma de decisiones en tiempo real. Los modelos dinámicos complementan esos modelos permitiendo que los usuarios obtengan comprensión sobre el funcionamiento integral de una problemática.

11.3 DESCRIPCIÓN GENERAL

11.3.1 MODELO

Los modelos de simulación están basados en la descripción y trabajo de campo realizado por los expertos a cargo del *Diseño de un Esquema Operativo y de Procesos para el Centro de Control Integrado en el Puesto Fronterizo de Paso Canoas*.

Los SP están contruidos utilizando las herramientas de Dinámica de Sistemas (SD), una metodología para la creación de modelos de simulación que ayuda a las personas a mejorar su comprensión sobre situaciones complejas y su evolución en el tiempo.

La metodología SD fue desarrollada por Jay Forrester en el Massachusetts Institute of Technology (MIT) en los años 1950's y descrito en su libro *Industrial Dynamics* (Forrester, 1961). SD fue la metodología usada para crear el modelo de simulación World3, el cuál provee las bases para el libro *The Limits to Growth* (Meadows et al., 1972). SD fue desarrollado más recientemente por Jhon Sterman (MIT) en *Business Dynamics* (Sterman, 2000).

Las simulaciones SD, consisten en un conjunto relacional de ecuaciones diferenciales que describen la dinámica de un sistema en términos de acumulaciones (stocks) y cambio de estos stocks (inflows y outflows). La simulación incluye, feedback, demoras y respuestas no-lineales. Los aspectos conceptuales y técnicos del algoritmo de simulación dinámica están descriptos en la página 19.

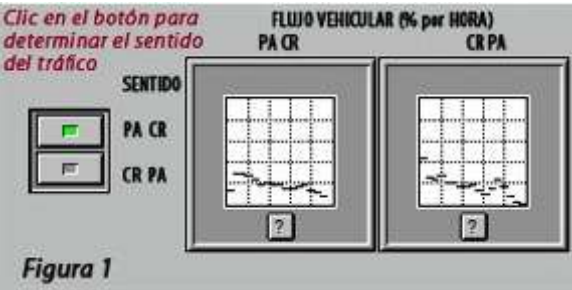
Las simulaciones SD asisten a los usuarios en la comprensión de las conductas observadas en un sistema, como también en la anticipación de conductas futuras bajo una variedad de escenarios.

Interfaz

Los usuarios de cada simulador interactúan con el modelo mediante una interfaz especialmente diseñada para cada aplicación que permite la toma de decisiones y despliega los resultados mediante indicadores, tablas y gráficos.

Mediante el cambio de los parámetros de la operación, los usuarios del modelo pueden verificar el comportamiento del proceso bajo una variedad de escenarios en cuanto a flujos (personas/vehículos), tiempos de control, recursos disponibles.

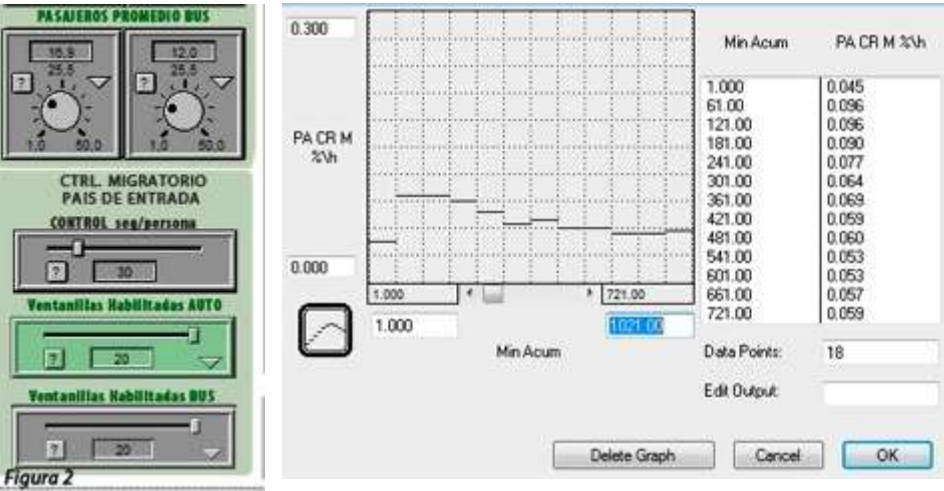
Gráfico 60. Determinación del sentido del tráfico



Estos elementos permiten determinar el sentido del tráfico como también el flujo porcentual por hora en cada uno de los sentidos.

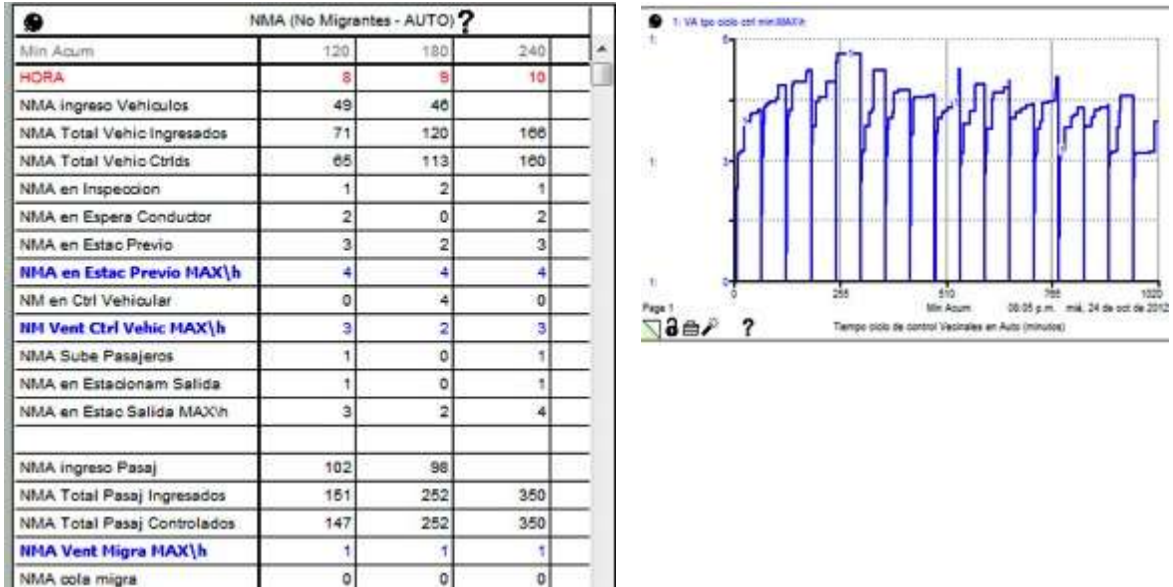
Para cada categoría y tipo de control se puede seleccionar la cantidad de flujo por sentido, el tiempo de duración y cantidad de recursos disponibles. Esta selección se efectúa mediante perillas y deslizadores de operación intuitiva. Para facilitar la operación, el simulador ofrece información sobre todos los elementos que lo conforman en los botones “?”.

Gráfico 61. Detalle del flujo horario correspondiente al sentido PA CR.



Los resultados de cada hora de simulación se despliegan en indicadores numéricos, tablas y gráficos.

Gráfico 62. Detalle del despliegue de indicadores



11.3.2 SIMULADOR PASAJEROS

Objetivo

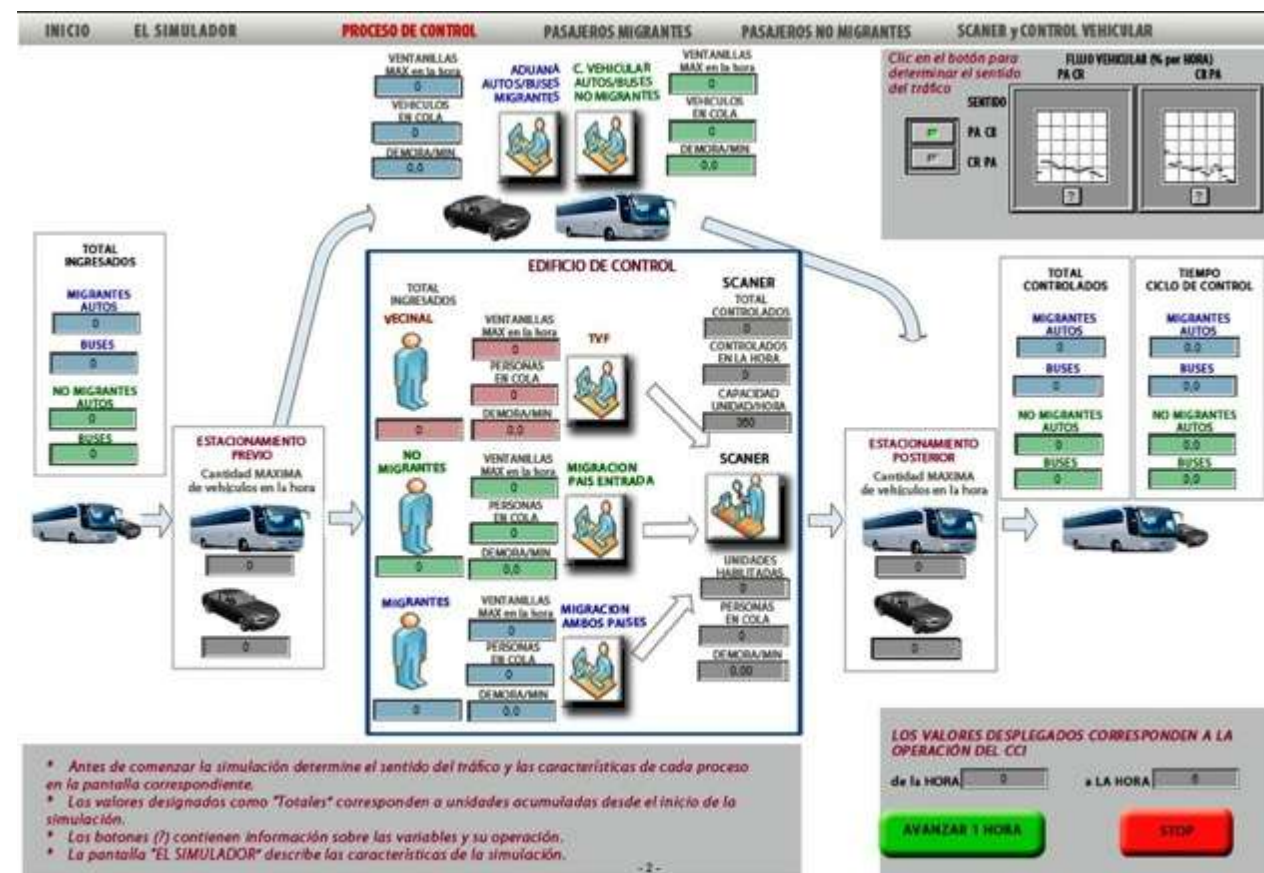
La simulación abarca 1 (un) día de proceso del CCI. Calcula cada 10 segundos y expone los resultados por hora de operación. Permite determinar:

- Cantidad de ventanillas de control necesarias para operar sin cola, para cada tipo de usuario y proceso:
 - Pasajero no migrante, Vecinal o nacional o extranjero que no ha salido formalmente del país, discriminados por el medio en el que se desplazan (autos y buses).
 - Pasajeros internacionales que migran, discriminados en autos y buses.
- Plazas para autos y buses en estacionamientos previo y posterior
- Tiempos de ciclo de control por tipo de usuario.
- Estimación de colas y tiempos de demora en cola en caso de que el número de ventanillas resultara menor al necesario para operar sin colas (recursos limitados).
- Cantidad de ventanillas necesarias para control vehicular de no migrantes y control aduanero de vehículo de migrantes.
- Todas las variables son parametrizables para análisis de sensibilidad bajo distintos escenarios.

PROCESO DE CONTROL - Interfaz

Contiene el proceso integral de control del centro mediante diagrama operativo y tres operaciones independientes para pasajeros y vehículos, cada una de ellas se gestiona desde su correspondiente pantalla:

Gráfico 63. Detalle de despliegue de indicadores de operación.

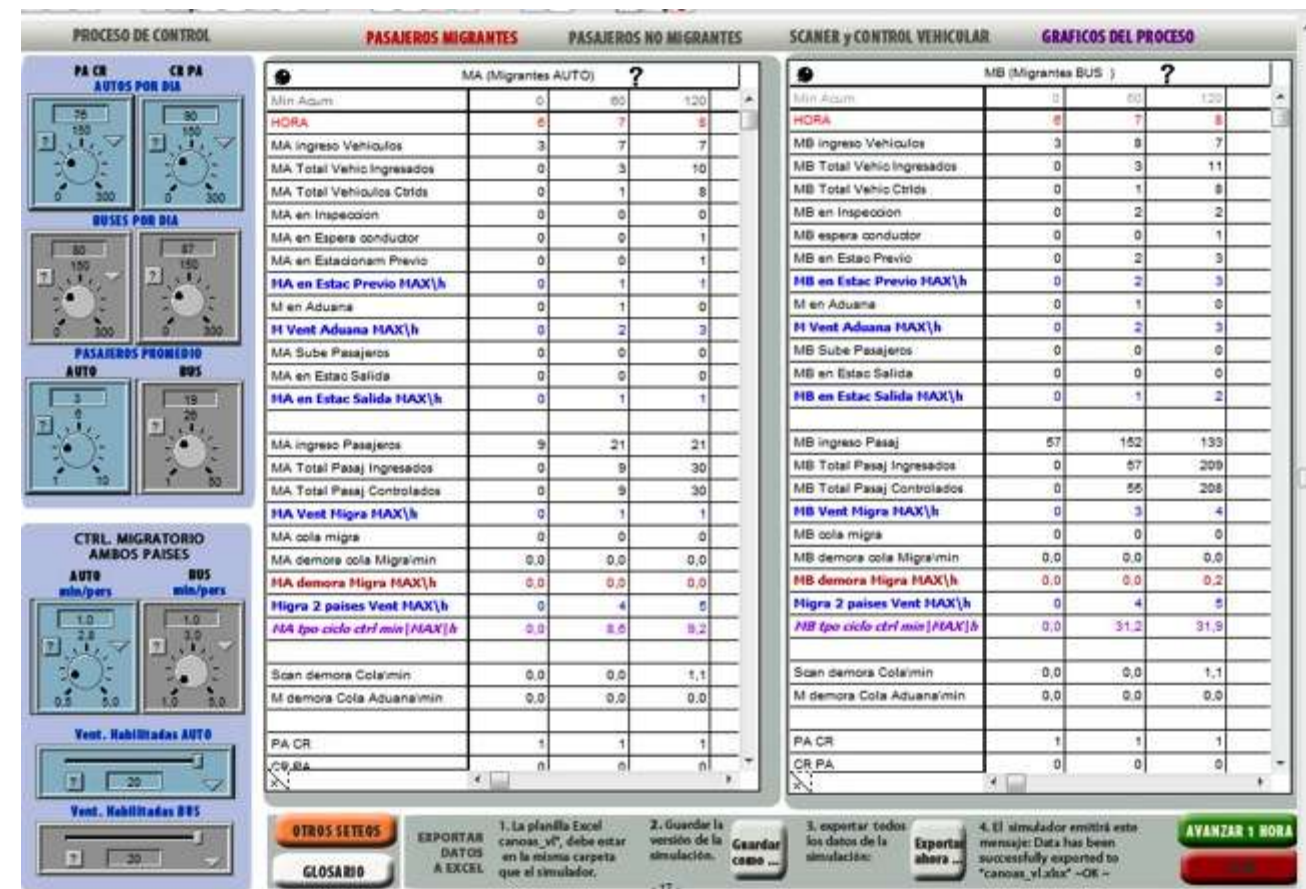


En esta pantalla contiene indicaciones sobre la operación y los valores desplegados, el usuario puede:

- Observar el comportamiento de todo el proceso mediante indicadores de estado de cada uno.
- Determinar el sentido y variar el porcentaje de ingreso por hora.
- Accionar la simulación.

Pasajeros migrantes

Gráfico 64. Detalle de despliegue de indicadores de control pasajeros migrantes.



Esta pantalla permite

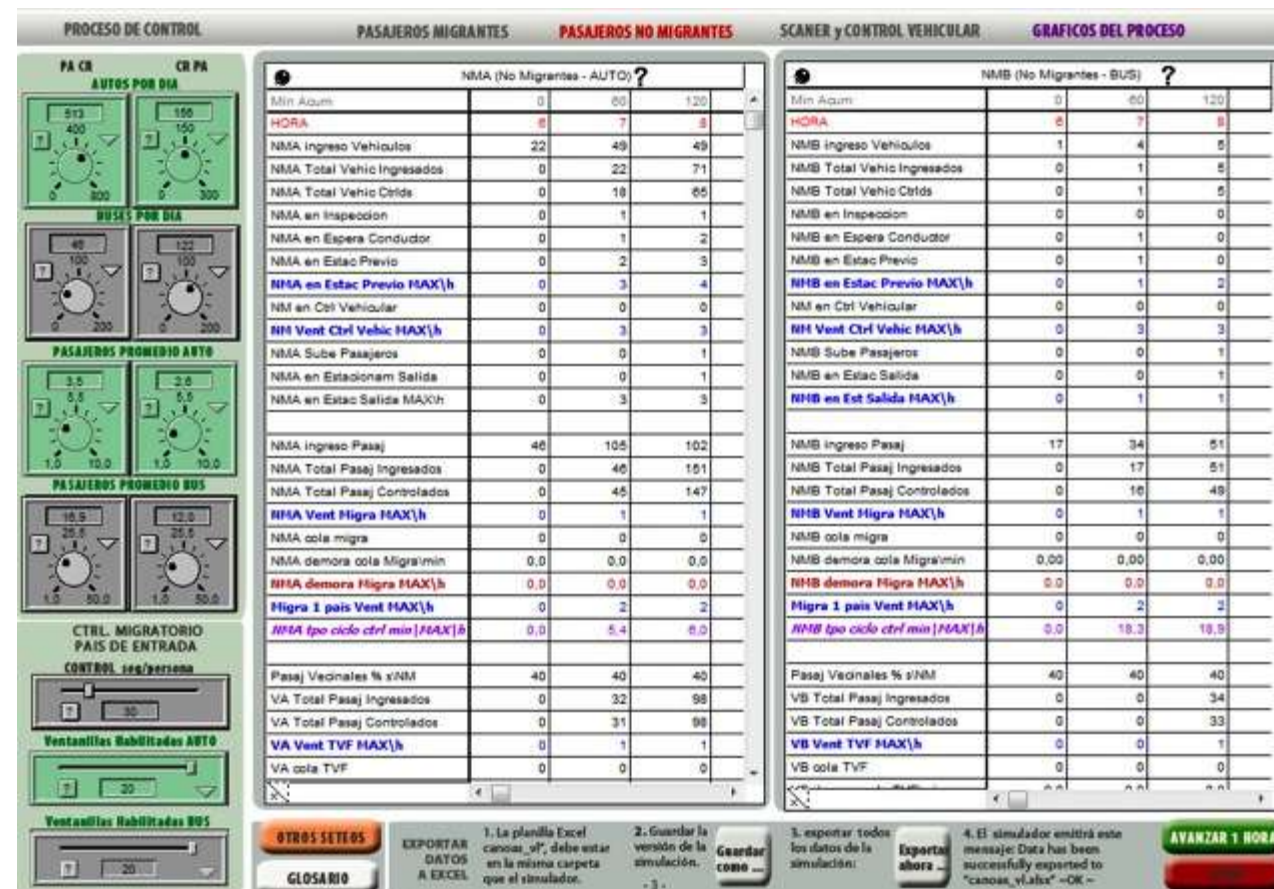
- determinar las características del proceso de pasajeros migrantes y despliega el detalle de la operación para autos y buses.
- Accionar la simulación
- Guardar una versión de la simulación
- Exportar los datos de la simulación a planilla Excel

En la barra Inferior se encuentra:

- Botón OTROS SETEOS: conduce a la pantalla que permite parametrizar el proceso de estacionamientos previo y posterior.
- Botón GLOSARIO: contiene una descripción de los términos abreviados en las tablas.
- Comandos para exportación de datos.

GRAFICOS DEL PROCESO: Conduce a la pantalla que despliega gráficos sobre los ciclos de tiempo por hora.

Gráfico 65. Detalle de despliegue de indicadores de control pasajeros no migrantes.

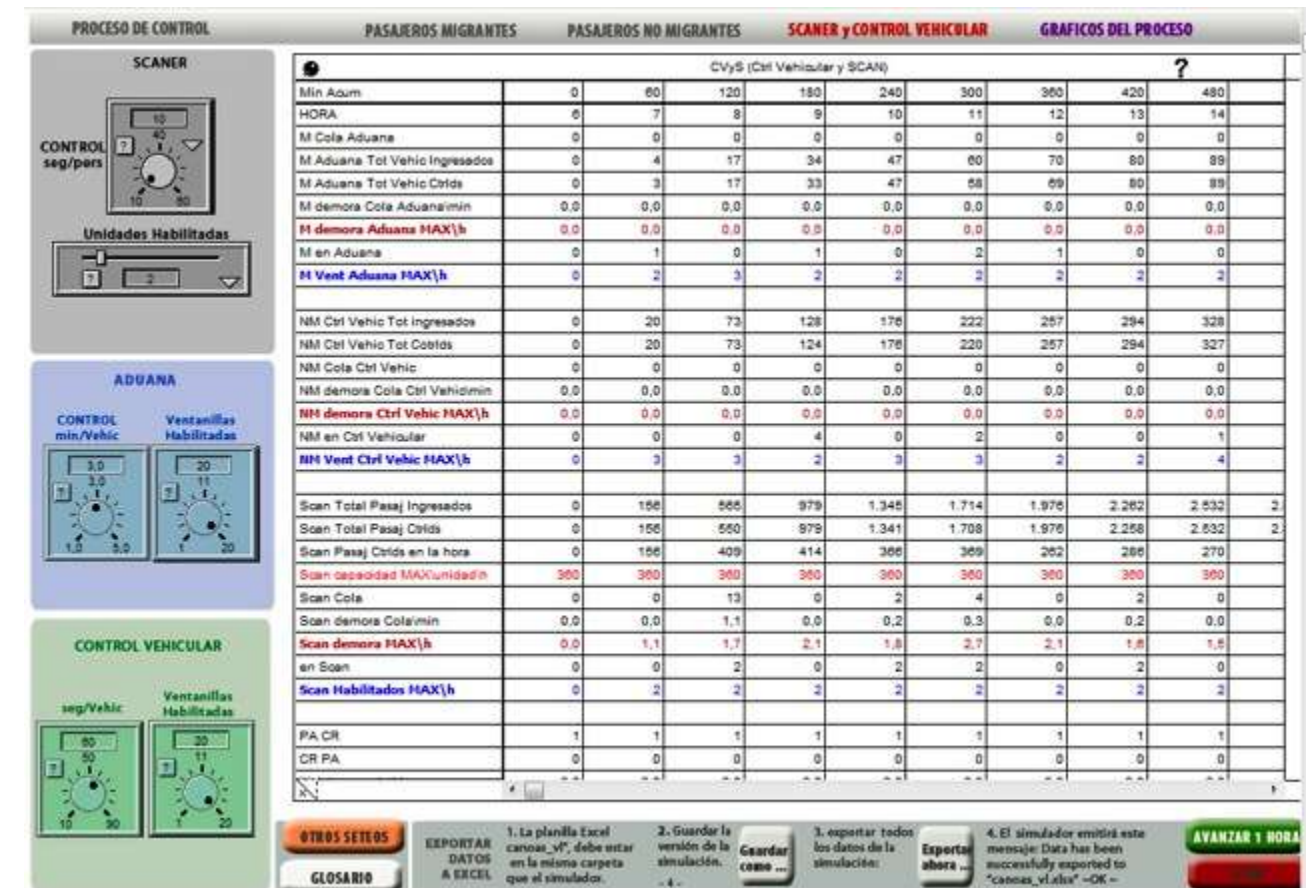


Esta pantalla permite

- determinar las características del proceso de pasajeros no migrantes y despliega el detalle de la operación para autos y buses.
- Accionar la simulación
- Guardar una versión de la simulación
- Exportar los datos de la simulación a planilla Excel

Barra inferior y GRAFICOS DE PROCESO ídem pasajeros migrantes.

Gráfico 66. Detalle de despliegue de indicadores de escáner y control vehicular



Esta pantalla permite

- determinar las características de los procesos:
 - escáner de control de equipaje
 - Control aduanero del vehículo
 - Control vehicular de pasajeros no migrantes.

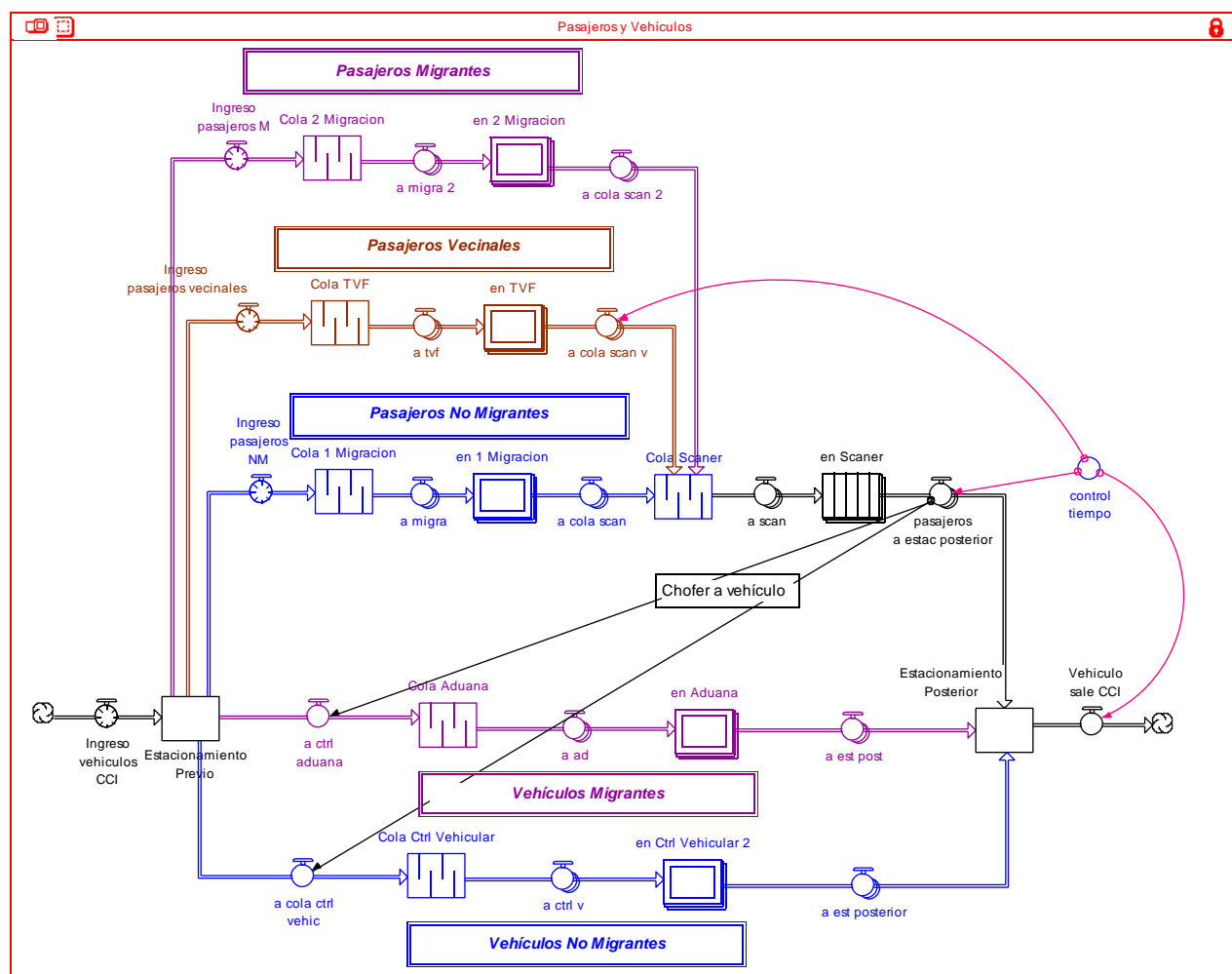
Barra inferior y GRAFICOS DE PROCESO ídem pasajeros migrantes.

Estructuras del modelo

El modelo que gobierna al SP-Pasajeros posee estructuras diferenciadas para cada proceso de control para cada **categoría de usuario y vehículo**:

Este diagrama muestra, de manera simplificada, las estructuras que gobiernan el movimiento de pasajeros y vehículos.

Gráfico 67. Detalle de despliegue de estructura del modelo.



Colas: Los elementos “Cola” acumulan en la medida que al llegar un ítem a las ventanillas habilitadas para control, éstas se encuentren todas ocupadas. Las colas operan FIFO (first in/first out), los ítems ingresan a la cola y permanecen en línea esperando su turno para salir.

Control de Tiempo: el modelo determina el ciclo de tiempo de cada proceso en particular y completo del proceso.

Pasajeros

Estacionamiento Previo: Los pasajeros bajan del vehículo y se dirigen al edificio de control.

Migración/TVF: Estos elementos admiten sólo el proceso de un ítem por vez. El ítem ingresa y permanece durante el tiempo especificado para el control de cada pasajero del vehículo. Una vez finalizado el trámite el ítem sale automáticamente del control.

Scanner: este elemento funciona como una cinta transportadora, los pasajeros pasan de a uno y permanecen durante el tiempo determinado. A la salida del control el chofer se dirige a retirar el vehículo del estacionamiento previo.

Estacionamiento Posterior: Luego del escáner los pasajeros se dirigen al estacionamiento posterior para ingresar al vehículo en el tiempo especificado para cada tipo de vehículo (auto/bus).

Vehículos: Los vehículos quedan a la espera del chofer en el estacionamiento previo. Una vez que se cumplen los controles el chofer retira el vehículo del estacionamiento y se dirige a efectuar el control correspondiente (aduana/control) del vehículo. Cumplido este control se dirige al estacionamiento posterior donde recoge a los pasajeros y sale del CCI.

11.3.3 SIMULADOR CARGAS

Objetivo y alcances

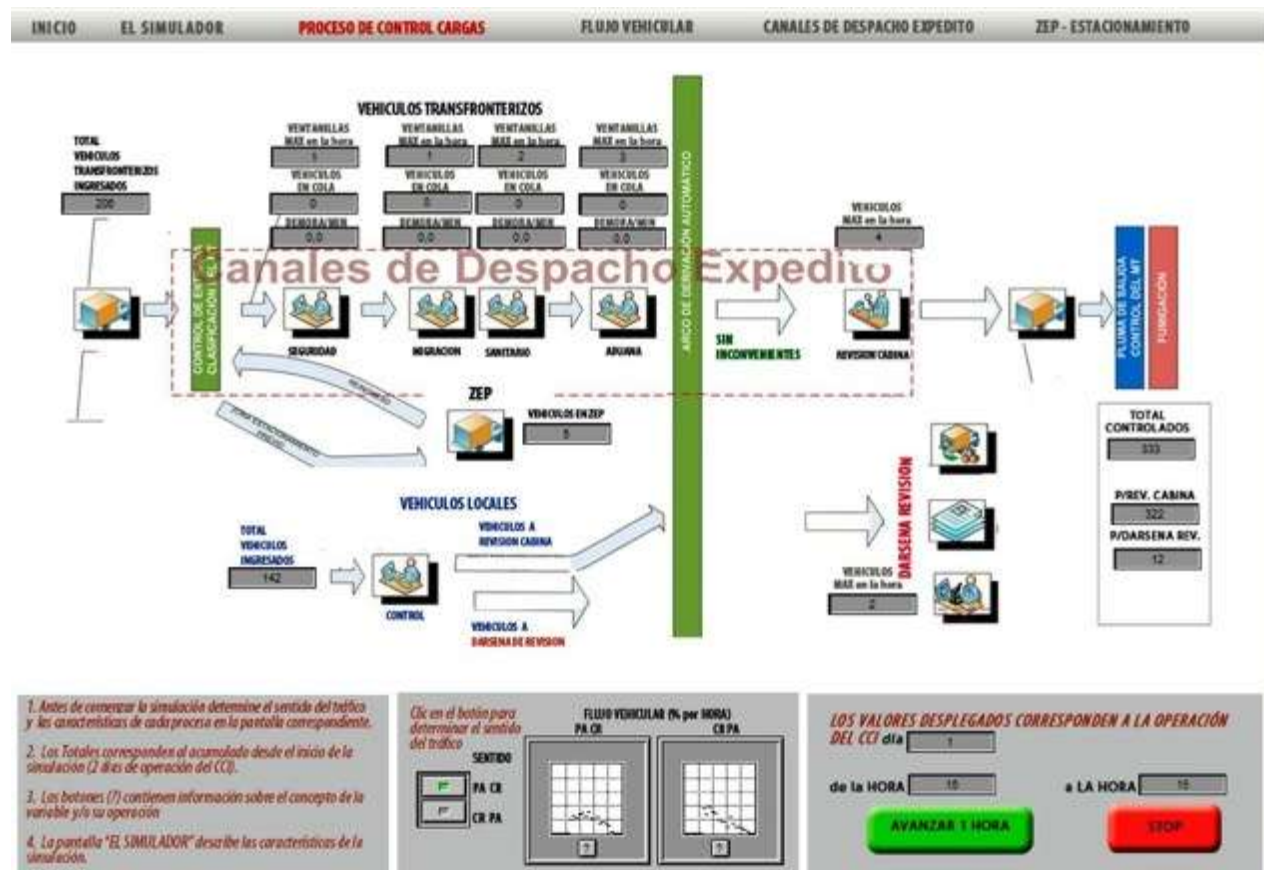
La simulación abarca 2 (dos) días de proceso del CCI. Calcula cada 1 minuto y expone los resultados por hora de operación. Permite determinar para vehículos locales y transfronterizos:

- Plazas para vehículos con irregularidades en la documentación que esperan la regularización en zona de estacionamiento previo (ZEP)
- Número de casetas necesarias en el CDE
- Número de casetas para revisión expeditiva de medios de transporte locales
- Estimación de colas y tiempos de demora en cola en caso de que el número de casetas para controles de los canales de despacho expedito (CDE-seguridad, migración, sanitario, aduana-) resultara menor al necesario para operar sin colas (recursos limitados).
- Cantidad de puestos necesarios para revisión de cabina y compartimientos.
- Cantidad de dársenas de revisión física
- Todas las variables son parametrizables para análisis de sensibilidad bajo distintos escenarios.

Interfaz

Contiene el proceso integral de control del centro mediante diagrama operativo y tres operaciones independientes para detalle y control, cada una de ellas se gestiona desde su correspondiente pantalla:

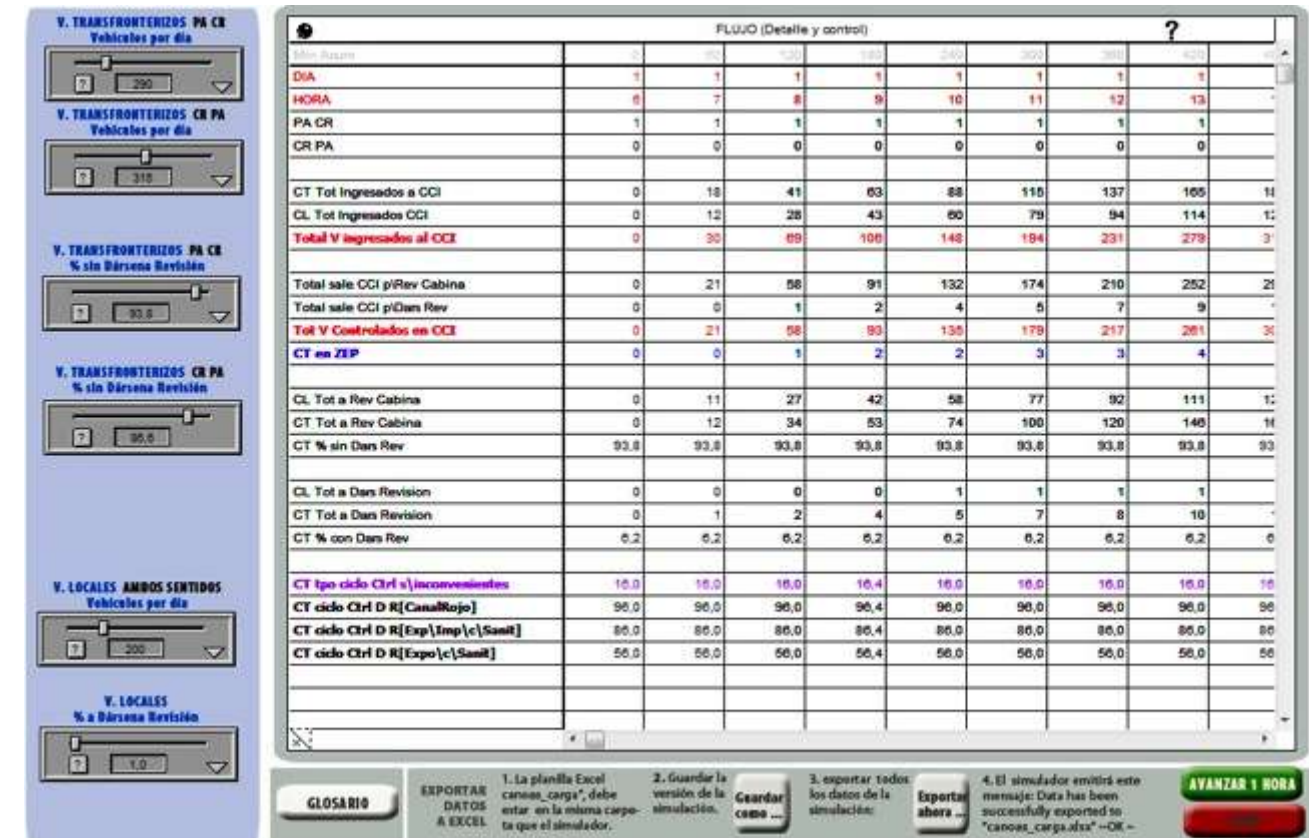
Gráfico 68. Despliegue del proceso integral de control.



Esta pantalla contiene indicaciones sobre la operación y los valores desplegados, el usuario puede:

- Observar el comportamiento de todo el proceso mediante indicadores de estado de cada uno.
- Determinar el sentido y variar el porcentaje de ingreso por hora.
- Accionar la simulación.

Gráfico 69. Despliegue de indicadores de flujos



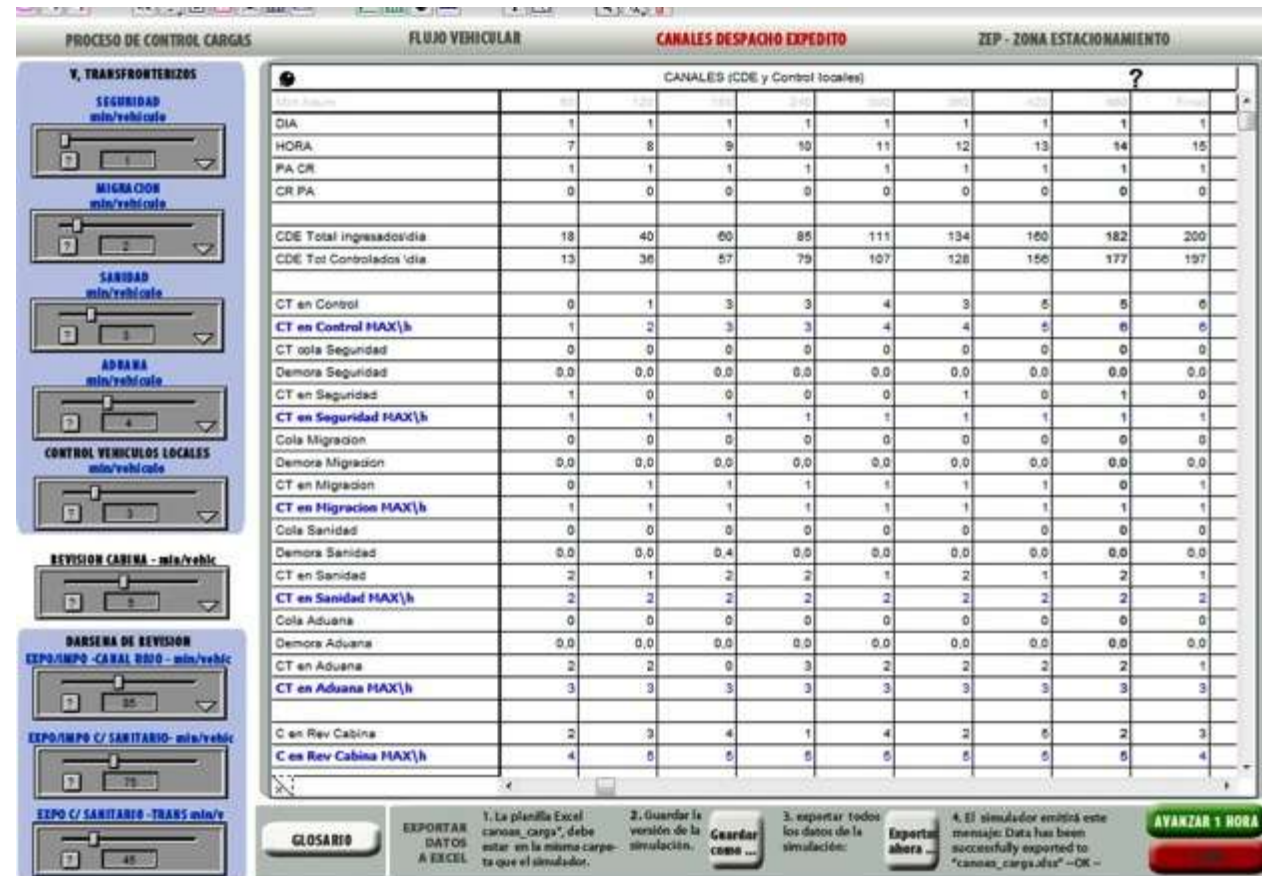
Esta pantalla permite

- Determinar las características de los flujos vehiculares local y transfronterizo.
- Verificar el detalle de movimiento de vehículos por hora
- Accionar la simulación
- Guardar una versión de la simulación
- Exportar los datos de la simulación a planilla Excel

En la barra Inferior se encuentra:

- ➔ Botón GLOSARIO: contiene una descripción de los términos abreviados en las tablas.
- ➔ Comandos para exportación de datos.
- ➔ Controles de simulación.

Gráfico 70. Despliegue de características de operación.

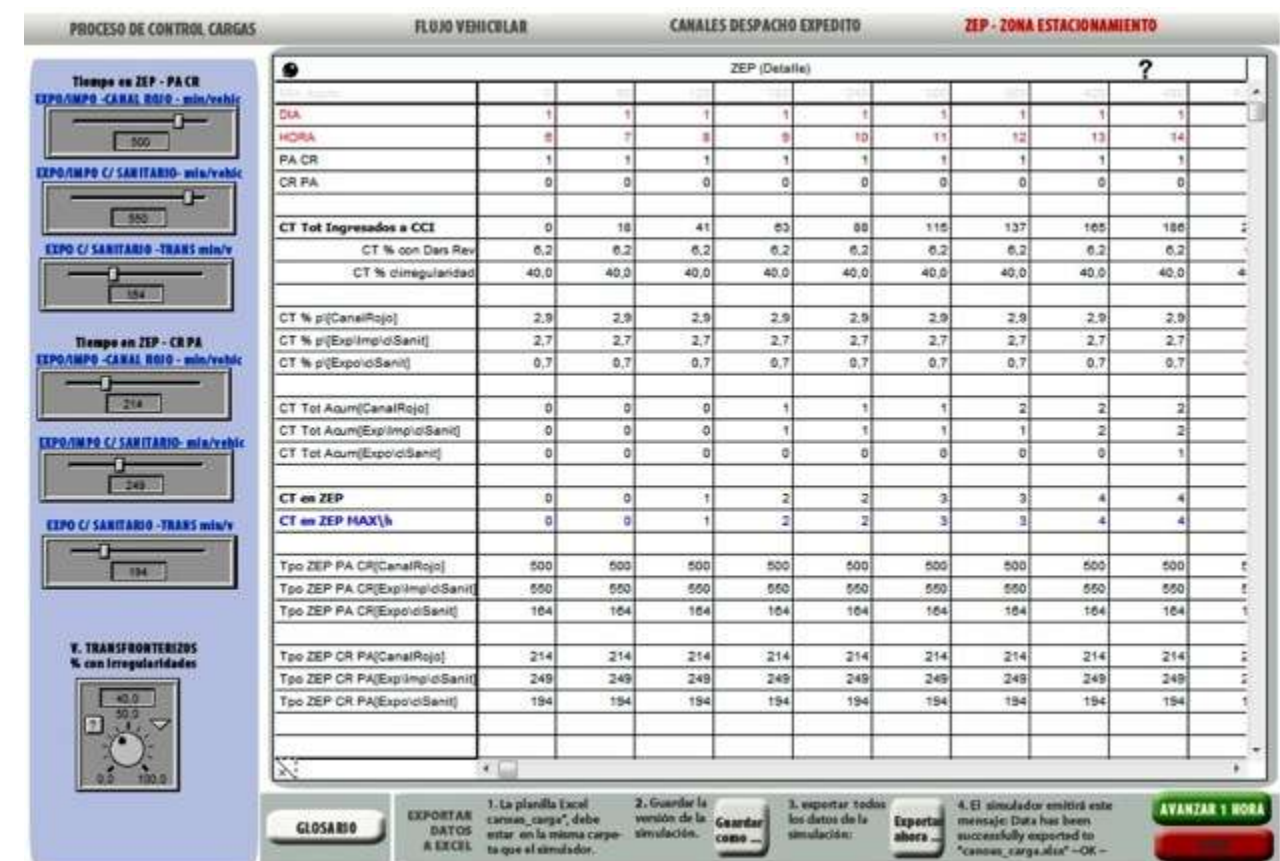


Esta pantalla permite:

- Determinar las características de operación de cada caseta de los CDE.
- Determinar las características de operación de Revisión de Cabina y Dársena de Revisión por tipo de despacho.
- Verificar la operación de cada puesto de control por hora.
- Cuantificar los recursos necesarios de acuerdo a los flujos determinados.
- Accionar la simulación
- Guardar una versión de la simulación
- Exportar los datos de la simulación a planilla Excel

Barra inferior ídem Flujo Vehicular.

Gráfico 71. Despliegue de características de estadía



Esta pantalla permite:

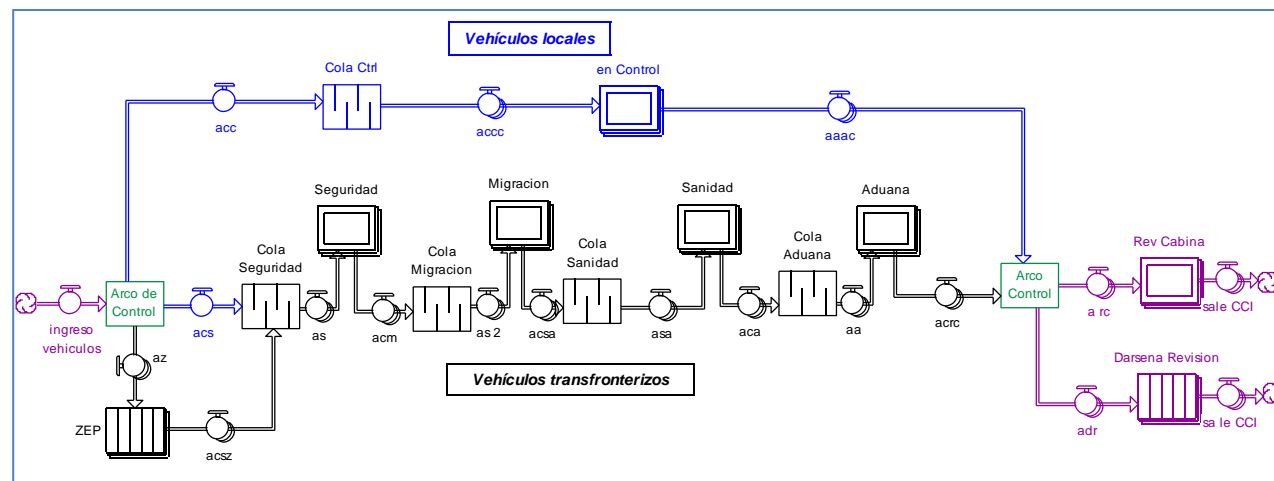
- Determinar las características de estadía en ZEP por tipo de despacho.
- Determinar el porcentaje de vehículos con irregularidades.
- Verificar la cantidad de plazas en ZEP durante la operación y durante el cierre del CCI.
- Accionar la simulación
- Guardar una versión de la simulación
- Exportar los datos de la simulación a planilla Excel

Barra inferior ídem Flujo Vehicular.

Estructuras del modelo

Este diagrama muestra, de manera simplificada, las estructuras que gobiernan el movimiento de vehículos de cargas en el CCI Canoas.

Gráfico 72. Despliegue de estructuras de movimiento de vehículos de carga.



Colas: Los elementos “Cola” acumulan en la medida que al llegar un ítem a las ventanillas habilitadas para control, éstas se encuentren todas ocupados. Las colas operan FIFO (first in/first out), los ítems ingresan a la cola y permanecen en línea esperando su turno para salir.

Control de Tiempo: el modelo determina el ciclo de tiempo de cada proceso en particular y completo del proceso.

Arco de Control: determina el tipo de vehículo (local/transfronterizo) y verifica documentación

Vehículos locales:

Caseta de Control: con irregularidades pasan a Dársena de Revisión (1%), Sin inconvenientes van a Revisión de Cabina.

Vehículos transfronterizos:

Con irregularidades: quedan estacionados en ZEP hasta la regularización. Los tiempos de estadía varían según al despacho que correspondan y al sentido del tráfico . Una vez regularizado ingresan al CDE.

Sin irregularidades: ingresan al Canal de Despacho Expedito, el modelo discrimina cada tipo de control dentro de este canal. Luego del control aduana pasan por el arco de control y de acuerdo a lo observado por el SCGCC, pasan a Revisión de Cabina o a Dársena de Revisión.

Revisión de Cabina: luego de la inspección los vehículos salen del CCI

Dársena de Revisión: la estadía en este control es variable de acuerdo con el tipo de despacho. Luego de cumplido el plazo los vehículos salen del CCI.

11.3.4 PARÁMETROS ADOPTADOS Y RESULTADOS OBTENIDOS

Parámetros adoptados

A los fines del dimensionamiento de las instalaciones influidas en forma directa por las actividades de control se adoptaron los flujos de cargas y pasajeros y su composición para el día promedio del me pico del año 2034.

En los capítulos precedentes que aplican, se han desarrollado los criterios utilizados para definir los parámetros utilizados en el modelo mencionado.

En tal sentido se ha determinado la estimación de los flujos de cargas y pasajeros y vehículos asociados a los mismos que demanda el uso del paso de frontera en la actualidad y se ha realizado una proyección de los mismos al horizonte del proyecto.

Asimismo, se han presentado, entre otros aspectos, las estacionalidad anual, mensual y horaria de los flujos de cargas y pasajeros y se estimaron los flujos para el día promedio de operación, para el día promedio del mes piso y para el día pico de mes pico.

Por otra parte se realizó una discriminación de los pasajeros por medio de transporte asociado y de las cargas por tipo de despacho y para las distintas categorías de usuarios asociadas a modo de desplazamiento en pasajeros y tipo de despacho en el caso de cargas, se determinaron los tiempos medios que insumen los controles en frontera y los que se verificarán con la implantación del proyecto.

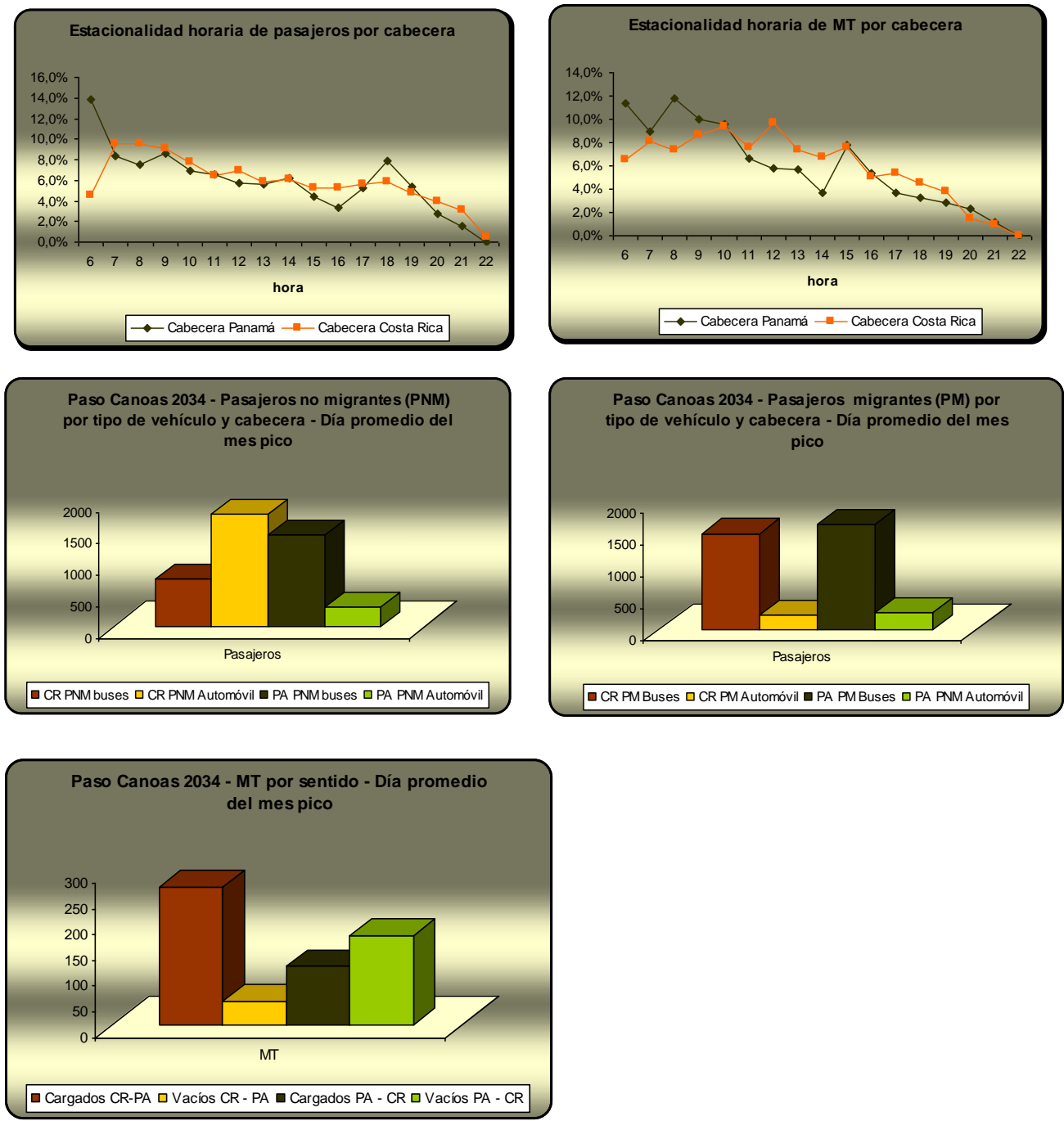
Por ello, en este apartado al solo efecto de facilitar la lectura del mismo, en los gráficos y cuadros que siguen se brinda una reseña de los valores adoptados como parámetros del proyecto³⁹

Estacionalidad horaria y flujos diarios de cargas y pasajeros

Los gráficos que se presentación a continuación dan cuenta de la estacionalidad horaria de los vehículos de pasajeros y cargas que arriban a los CCI y de la cuantía de la cuantía d ellos flujos estimada para el día promedio del mes pico.

³⁹ Se añade aquí una estimación de pasajeros no migrantes que en virtud del modelo propuesto deberán – aun no migrando – pasar por las instalaciones de los CCI cuando el destino de sus viaje hacia el interior del país sea a un punto ubicado después del CCI respectivo.

Gráfico 73. Estacionalidad horaria de arribo de vehículos de pasajeros y cargas.



Tiempo de los controles

La tabla siguiente resume, para el transporte de carga los tiempos medios adoptados por tipo de despacho en la situación con proyecto, presentados en la estimación de beneficios por ahorro de tiempo. Se incluyen los tiempos medios estimados para los vehículos que por incompletitud de documentación deban ingresar a la ZEP.

Tabla 76. Tiempo medio con proyecto

TIEMPOS MEDIOS CON PROYECTO						
Despacho	Tiempo de control			Tiempo en minutos	Permanencia en ZEP en minutos	
	CDE	cabina de MT	Físico		CCI CR	CCI PA
Expo - Impo sin control sanitario	10	5		15	450	194
Expo - Impo con canal rojo	10	5	70	85	500	214
Expo - Impo c/sanitario en ambos	10	5	60	75	550	249
Expo - Tránsito	10	5		15	164	194
Expo c/sanitario - Tránsito	10	5	30	45	164	209
Tránsito - Tránsito	10	5		15	n/a	n/a
Vacíos	10	5		15	n/a	n/a

Los tiempos unitarios adoptados en la situación con proyecto para pasajeros, se resumen en la tabla que se presenta a continuación.

Tabla 77. Tiempos unitarios con proyecto

PASO CANOAS - PASAJEROS MIGRANTES - TIEMPOS UNITARIOS CON PROYECTO	
Concepto	Minutos
Control migratorio por pasajeros	1,3
Control físico de bultos p / pasajero	0,3
Control físico del auto	2
Control físico del bus	3
Aduana del vehículo	3
Retiro y colocación de equipaje del bus	5
Tiempo Pasajero en auto	9,4
Tiempo Pasajero en Bus	52,8
Tiempo Pasajero peatón	1,6

Resultados obtenidos

Con los parámetros descriptos se realizó un ejercicio de simulación a fin de determinar la cuantía necesaria de los espacios asociados en forma directa al control.

A los valores obtenidos por la simulación del modelo se les aplicó un margen de confianza a fin de contemplar incrementos de la demanda (totales o puntuales) no previstos y la necesidad de reemplazo en os casos en que el control se asocia a equipamiento que puede salir de servicio por imprevistos o reparaciones.

Las tablas que se muestran a continuación, dan cuenta de los resultados obtenidos para las terminales de cargas y pasajeros respectivamente.

Tabla 78. Espacios afectados al control

PASO CANOAS – CARGAS: DIMENSIONAMIENTO DE ESPACIOS AFECTADOS DIRECTAMENTE AL CONTROL DIA PROMEDIO MES PICO - COLA = 0			
Concepto	Modelo	Adoptado con margen de confianza	Observaciones
Puertas de acceso	1	2	
Caseta de seguridad (CDE)	1	1	
Caseta de migraciones (CDE)	2	2	Previsión de espacio para una línea adicional de CDE
Casetas de Sanidad (CDE)	2	2	
Caseta de aduana (CDE)	3	4	
Control de cabina	5	5	Previsión de espacio para una línea adicional
Dársenas de control físico	4	6	
ZEP	14	20	Plazas de estacionamiento
Caseta de control MT locales	1	1	

Tabla 79. Tiempo medio con proyecto

PASO CANOAS – PASAJEROS DIMENSIONAMIENTO DE ESPACIOS AFECTADOS DIRECTAMENTE AL CONTROL DIA PROMEDIO MES PICO - COLA = 0		
Concepto	Modelo	Adoptado con margen de confianza
Ventanillas de migraciones binacionales	4	6
Ventanillas no migrantes (solo migración país sede)		
TVF	1	2
Verificación expeditiva	1	2
Estacionamiento previo		
Automóviles	6	10
Buses	6	10

Estacionamiento salida		
Automóviles	4	8
Buses	4	8
Casetas de aduana de Autos	1	2
Verificación autos NM	1	1
Scanners	1	2
Ventanilla cobro de tasas, multas o impuestos	1	2
Turismo (binacional)	1	1

11.4 SUPERFICIES ADOPTADAS

Producto de las propuestas realizadas a los organismos de control y el afinamiento de las mismas con base a las observaciones recibidas y de los resultados obtenido mediante el modelo de simulación desarrollado, se obtuvo el contenido y superficies incorporadas a la propuesta para cada CCI.

Las tablas que siguen resumen esquemáticamente un detalle de las áreas (pasajeros, cargas y ZEP) y su cuantificación.

Tabla 80. Estimación superficie terminal de pasajeros

TERMINAL DE PASAJEROS					
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
PLANTA PRIMERA: PROCESOS	ÁREA DE ATENCIÓN A PASAJEROS	Zona pública			
		Zona de colas previas al control	1	185	185
		Puestos de control de migraciones	8	7	56
		Formación de colas de control de equipajes (aduana)	1	140	140
		2 escáneres (aduana)	2	36	72
		Área post control de equipajes (aduana)	1	70	70
		Hall de salida	1	95	95
		Atención bancaria (2 oficinas de un puesto)	8	2	16
		Servicios			
		Máquinas de snacks, bebida...	2	-	28
		Cabinas telefónicas	2	-	
		Cajeros automáticos	2	-	
		Sala de espera	1	28	
		Servicios higiénicos públicos	1	24	24
		Instalaciones de revisión privada de pasajeros			
		Salas de entrevistas	2	10	20
		Body Scan	1	10	10
		Almacenes de decomisos	6	12	72
		Laboratorios fitosanitarios	2	15	30
		Instalaciones auxiliares			
		Almacén	1	15	15

PLANTA SEGUNDA: ADMINISTRACIÓN	POLICIA	Mantenimiento	1	7	7
		Instalaciones	1	7	7
		Archivos	1	120	120
		Vestuarios	1	20	20
		Instalaciones de comedor de funcionarios			
		Comedor	1	60	60
		Cocina	1	28	28
		Despensa	1	15	15
		Almacén frigorífico	1	15	15
		Almacén de suministros	1	40	40
		Mesas de trabajo	4	4,5	18
		Comandancia	1	24	24
		Calabozos (2)	2	10	20
		Archivo	1	8	8
		Vestuarios	1	22	22
	ADUANAS DE PAÍS	Almacén	1	12	12
		Despacho	1	16	16
		Operadores (1)	1	12	12
	ANFITRIÓN	Archivo	1	4	4
		Despacho	1	16	16
		Operadores (2)	1	16	16
	MIGRACIONES DE PAÍS	Archivo	1	4	4
		Despacho	1	16	16
		Operadores (1)	1	12	12
	SANIDAD DE PAÍS	Archivo	1	4	4
		Despacho	1	16	16
		Operadores (1)	1	12	12
	ANFITRIÓN	Archivo	1	4	4
		Despacho	1	16	16
		Sala de reuniones	1	18	18
	ADUANAS DE PAÍS	Operadores (1)	1	12	24
		Archivo	1	4	4
		Salón de actos	1	120	120
	HUÉSPED	Salón de actos	1	120	120
		Sala de servidores	1	30	30
		Sala de control monitorizado	1	18	18
	MIGRACIONES DE PAÍS	Salas polivalentes	3	30	60
		Mantenimiento, almacén	1	10	10
		Servicios higiénicos	1	22	22
	HUÉSPED	Escaleras, pasillos, descansillos...			136,2
COORDINACIÓN	Escaleras, pasillos, descansillos...			136,2	
SALÓN DE ACTOS	Escaleras, pasillos, descansillos...			136,2	
OTRAS INSTALACIONES	Escaleras, pasillos, descansillos...			136,2	
ESPACIOS INTERSTICIALES	Escaleras, pasillos, descansillos...			136,2	
TOTAL DE SUPERFICIE CONSTRUIDA					1859

Tabla 81 . Estimación de superficie terminal de carga

TERMINAL DE CARGA						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL	
PLANTA PRIMERA	MIGRACIONES	Despacho	1	16	16	
		Operadores	4	7	28	
		Archivo	1	4	4	
	ADUANAS	Despacho	2	16	32	
		Puestos de aduanas	7	7	49	
		Archivo	1	4	4	
	SANIDAD	Oficinas de administrativas fitosanitarios	2	9	18	
		Oficinas de supervisión fitosanitarios	2	7	14	
		Oficinas de inspección fitosanitarios	2	7	14	
		Oficina de trámite documental	1	18	18	
		Oficina para inspectores	1	9	9	
		Bodega	1	27	27	
		Archivo	1	4	4	
		Laboratorios	2	36	72	
		Cuarto sucio de laboratorio	1	9	9	
		Instalaciones	1	10	10	
		POLICIA	Despacho	2	16	32
	COORDINACIÓN	Despacho	1	16	16	
		Servicios higiénicos para funcionarios	1	16	16	
		Almacén	1	12	12	
	DÁRSENAS DE REVISIÓN	Escaleras, pasillos, descansillos...		8%	26,4	
		Atmosféricas	2		450	
		Presurizadas	4		781	
	CONTROL CUARENTENARIO	Estacionamiento de control cuarentenario	6		590	
	TOTAL					2251,4

Tabla 82. Estimación de superficie otras zonas terminal de carga

OTRAS ZONAS EN TERMINAL DE CARGAS					
PLANTA	INSTALACIÓN	ESPACIOS	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
PLANTA PRIMERA	Caseta de Control de Entrada		1	8	8
	Caseta de Control de Seguridad		2	5	10
	Caseta de Control Migratorio y Sanidad		2	14	28
	Caseta de Control de Aduana		4	8	32
	Bodega de decomisos		1	666	666
	Corrales		1	170	170
	Caniles		1	24	24
	Incineradora	Área de Incineración	1	210	210
		Almacén de tránsito de desechos	1	40	40
		Zona de almacenamiento de cilindros de ceniza	1	40	40
		Área de tanque de petróleo y cisterna	1	100	100
		Desecado de lodos	1	60	60
		Oficina de control y registro de eliminación de desechos	1	16	16
		Taller de mantenimiento de incinerador	1	20	20
		Servicios higiénicos	1	5	5
		Depósito de basura y residuos sólidos	1	20	20
		Depósito de basura, envases y plásticos	1	20	20
	Instalaciones	Depósito de basura, papeles y cartones	1	20	20
		Central de calefacción	1	35	35
		Central de agua potable	1	50	50
		Depósito de suministros	1	14	14
		Sala de tableros	1	14	14
		Grupo electrógeno	1	14	14
		Control	1	14	14
		Transformador	1	47	47
		Escaleras, pasillos, descansillos...		10%	24,8
	Enfermería	Espera	1	18	18
		Consulta	1	16	16
		Habitación	1	22	22
		Sala	1	34	34
		Almacén	1	6	6
		Servicios higiénicos	1	16	16

OTRAS ZONAS EN TERMINAL DE CARGAS					
PLANTA	INSTALACIÓN	ESPACIOS	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
		Escaleras, pasillos, descansillos...		10%	11,2
	Caseta de control de salida		2	7	14
	Viviendas		3	40	120

Tabla 83. Estimación de superficie zona previa

ZONA PREVIA					
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
PLANTA PRIMERA	ATENCIÓN A CONDUCTORES	Agentes aduaneros	4	7	28
		Hall	1	95	95
		Puntos de conexión a Internet	1	38	38
		Maquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros automáticos, y cabinas telefónicas	1	22	22
		Servicios higiénicos y vestuarios	1	25	25
		Otras instalaciones (almacenes, cuartos de instalaciones,...)	1	32	32
		Escaleras, pasillos, descansillos...		8%	22
		TOTAL			262

12 INFRAESTRUCTURAS

12.1 INTRODUCCIÓN

En el presente Capítulo se describen los elementos fundamentales de las infraestructuras soporte físico de los CCI. Primeramente se analiza la situación en Costa Rica y posteriormente en Panamá.

En cada uno de esos dos acápites, inicialmente, se describe el proceso seguido para identificar predios candidatos a ser soporte de los CCI, atendiendo a una serie de potencialidades, y la elección de un predio en cada uno de los países mediante la aplicación de una serie de criterios.

Seguidamente se presenta una descripción general de la infraestructura: las soluciones viarias que requiere, la descripción de sus usos y de sus flujos internos, así como unas breves descripciones de los planteamientos de Ingeniería Básica y calidades mínimas.

Por último se describe el método utilizado para estimar los costos de inversión que requiera la propuesta y se exponen los antepresupuestos de cada uno de los CCI.

Finalmente, se completa este acápite con una estimación de los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura, así como un cronograma valorizado anual de la ejecución de las obras.

12.1.1 INFRAESTRUCTURA EN COSTA RICA

Si bien el Paso de Frontera actual (y el propuesto) de Paso Canoas está esencialmente determinado por el hecho de que Paso Canoas es una ciudad binacional, la realidad es que esta situación es mucho más determinante para el caso de Costa Rica que para el de Panamá.

Esto se explica por los siguientes motivos:

- **La posición de la ciudad con respecto a la línea de frontera**, se encuentra mucho más gravitante hacia Costa Rica que hacia Panamá. Esto es, hay mucha más trama urbana en el lado de la ciudad costarricense que en el panameño. Por extensión, todos los problemas

actualmente existentes en la ciudad (tránsito, circulación, informalidad comercial, invasión del Dominio Público, etc) son más costarricenses que panameños.

Por tanto, en Panamá hay más margen para reubicar una infraestructura de grandes dimensiones y requerimientos en superficie, sin afección a la ciudad. En cambio, en Costa Rica una intervención de esta escala implica necesariamente tomar decisiones de carácter urbano.

Gráfico 74. Posición relativa de Paso Canoas respecto a la línea de frontera



- **La estructura de la propiedad en Costa Rica**, con sus dos primeros kilómetros desde la línea de frontera de propiedad pública bajo administración del IDA. Si bien esta situación presenta la ventaja de que no requiera la compra de ningún terreno para la construcción del CCI (como mucho, la recuperación de algunos de los predios arrendados por cinco años), invita a la ubicación del predio en esa franja de 2 Kilómetros previos. Esto no permite alejar la ubicación del CCI de la congestionada ciudad de Paso Canoas, sin enfrentar un desembolso adicional.

12.2 ESTADO ACTUAL DE PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCI.

Como se acaba de explicar, las condiciones de la estructura de la propiedad pública en Costa Rica direcciona la búsqueda de dentro de los 2 primeros Km. desde la línea de frontera.⁴⁰

Al margen de este condicionante, se han seguido los siguientes criterios para la selección de los predios que potencialmente pueden hacer de soporte del CCI:

- **Superficie de los predios.** En el planteamiento que se hace de CCI para Paso Canoas, la superficie destinada a estacionamiento de carga no es relevante. Esto permite identificar como predio potencial cualquiera que tenga una superficie mayor a las 3 has. No obstante, la abundancia de superficie disponible será el factor más relevante para la elección del mismo, ya que permite una mayor versatilidad para adaptarse a situaciones futuras no previstas.
- **Topografía suave.** Un CCI es una instalación diseñada bajo los criterios físicos y geométricos de los medios de carga (radios de giro, pendientes máximas asumibles, etc.), que son sus usuarios más determinantes. Esta premisa obliga a que los predios candidatos sean esencialmente planos, ya que los medios de carga pueden asumir pendientes máximas que se ha optado por limitar en inferiores al 4%. Por tanto, se ha intentado localizar predios con una topografía cuya adaptación a los criterios de diseño no implicase una transformación masiva de su altimetría, evitando así que se incrementen en forma sustantiva los costos de inversión por las partidas de movimiento de tierras.
- **Fácil acceso a la Ruta Panamericana.** Se han buscado localizaciones con acceso sencillo a la Panamericana, para evitar el trasiego de unidades de carga por ramales auxiliares que aumentarían los costos, y para evitar los excesivos recorridos de éstas hacia los accesos y salidas de los recintos
- **Máximo control del entramado viario de Paso Canoas.** Se ha considerado como un criterio a valorar, la ubicación del predio respecto a la trama actual de Paso Canoas, valorando más aquellos predios que permitan un mejor control de los flujos.

⁴⁰ La ubicación del CCI dentro de la franja aludida, más allá de su impacto urbano, no afecta en modo alguno la integridad de los procesos de control perseguida – entre objetivos – por la propuesta

- **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Si bien dicho trabajo se encuentra en la actualidad en fase de elaboración, y aún no ha comenzado su tramitación (por lo que es susceptible de ser modificado en su fase de información pública), se considera como un criterio a valorar la coherencia de uso propuesto del CCI con la clasificación de suelo realizada por PRODUS (Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible, Universidad de Costa Rica) en su propuesta de Diciembre de 2010.
- **Acceso sencillo a Servicios Públicos:** Agua, desagüe, electricidad, comunicaciones, etc.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Dado que el planteamiento del Paso de Frontera es de doble cabecera con criterio País Entrada País Sede de los controles, resulta más sencillo ubicar el CCI del lado de la mano en que circula el sentido de acceso al país. Ubicar el CCI en el lado contrario obliga a soluciones viales más complejas, al ser necesario facilitar giros a la izquierda tanto a la entrada como a la salida del complejo.

12.2.1 PREDIOS CANDIDATOS

Basándose en los criterios descritos, se localizan tres predios (de Oeste a Este) que merecen ser evaluados como potenciales soportes del CCI:

- **Predio 1.** Área: 27,5 Hectáreas. Ubicado entre 1,7Km y 1,2 Km. de la línea de frontera, al norte de la Panamericana.
- **Predio 2.** Área: 15,5 Hectáreas. Ubicado entre los 1,2Km y los 0,4Km de la línea de frontera, al norte de la Panamericana.
- **Predio 3.** Área: 6,5 Hectáreas. Ubicado entre 0,6Km y 0,3 Km. de la línea de frontera.
- **Predio 4.** Área: 106 Hectáreas. Ubicado entre 4,7Km y 6,32 Km. de la línea de frontera.

Gráfico 75. Localización de los predios candidatos.



12.2.2 ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN.

De la aplicación de los criterios de selección sobre los predios candidatos, se obtiene lo siguiente:

PREDIO 1

- **Superficie del predio:** Apto, con un gran potencial de crecimiento.
- **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por el IDA.
- **Topografía:** Casi plana, si bien en ese sector se desarrollan dos vaguadas (identificadas en la Propuesta del Plan Regulador Cantonal de Corredores), que sería necesario entubar.
- **Acceso a la Panamericana:** Inmediato
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Óptimo control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, y de su prolongación Sur.
- **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad media. La Propuesta de Plan Regulador clasifica una parte del predio como “Zona de Amortiguamiento Urbano”, que no tiene como uso incompatible el uso institucional (el más adecuado para el CCI). Por tanto, si bien no es incompatible con dicha Propuesta, ésta no contempla ese suelo como prioritario para este uso. El resto del predio (la gran mayoría) está fuera del alcance de Clasificación del Suelo propuesta para Paso Canoas (sin ordenación).
- **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

PREDIO 2

- **Superficie del predio:** Apto, con un gran potencial de crecimiento.
- **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por I IDA.
- **Topografía:** Casi plana, aunque con algunas construcciones que sería necesario demoler, previa recuperación de la concesión otorgada por el IDA mediante arriendo.
- **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Buen control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, si bien sería necesario sellar ese entronque y obligar a que su prolongación hacia el sur de la Panamericana tuviese prohibido el giro a la derecha en su entronque con esta.
- **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad media-alta. La Propuesta de Plan Regulador clasifica la mayoría del predio (la franja central) como “Zona Institucional”, óptima en lo que se refiere a compatibilidad. La franja ubicada más al Oeste la clasifica como “Zona de Amortiguamiento Urbano”, y la franja ubicada más al Este se clasifica como “residencial”, “mixta” y “comercial”. Esta última franja es la que podría tener más problemas de compatibilidad, si bien en este momento se encuentra con una densidad muy baja de uso.
- **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

PREDIO 3

- **Superficie del predio:** Muy ajustada, y sin recursos para poder asumir un incremento de superficie en el futuro.
- **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por I IDA.
- **Topografía:** Casi plana, aunque con construcciones de entidad media que sería necesario demoler, previa recuperación de la concesión otorgada por el IDA mediante arriendo.
- **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Control bajo del entramado viario, al estar ubicado antes de la desembocadura de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, de su prolongación hacia el Sur, y de algunos otros viarios menores.
- **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad óptima. La Propuesta de Plan Regulador clasifica la totalidad del predio como “Zona Institucional”.
- **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación negativa, a la izquierda de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica. Esta posición obligaría a obras viales dentro del derecho de vía de la Panamericana para permitir giros a la izquierda en condiciones de seguridad (mediante rotondas o glorietas, por ejemplo). Esta situación estaría provocando una afección importante al normal tránsito por esta vía.

PREDIO 4

- **Superficie del predio:** Muy abundante, pudiendo plantearse el CCI de diferentes maneras. Su sobrado tamaño hace que no existan condicionantes geométricos al desarrollo del complejo.
- **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Malo. Fuera de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por el IDA. Esto implica un incremento considerable en los costes del CCI, ya que sería necesaria la compra (o expropiación) de los terrenos a precio de mercado.

Además del consecuente problema económico, puede derivar en un problema social en función de la receptividad del propietario a desprenderse de los terrenos, pudiendo alcanzar dicho contencioso carácter judicial e imposibilitando la ejecución del CCI dentro de los plazos previstos.
- **Topografía:** Casi plana, actualmente ocupada por cultivos.
- **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Buen control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana
- **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** No aplica, ya que se encuentra fuera del alcance del Plan para el núcleo de Paso Canoas. Esto presenta el problema de que el Plan Regulador, a priori, no podría otorgar protección al suelo colindante al CCI mediante herramientas habituales, aumentando el riesgo de futuras ocupaciones del entorno que pudieran acabar comprometiendo la esterilidad del recinto a medio plazo.
- **Acceso a Servicios Públicos:** Muy bajo, ya que se encuentra alejado del núcleo de Paso Canoas. Sin acceso inmediato a agua y desagüe.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

Como resultante de este sencillo análisis multicriterio, **se puede descartar inmediatamente el predio 3** por dos motivos fundamentales: su ubicación a contramano del sentido de marcha de los flujos a controlar y, muy especialmente, sus restringidas dimensiones.

La **ubicación del predio 4** con respecto al núcleo de Paso Canoas presenta ventajas y desventajas.

Como *ventaja* se puede asegurar que en ningún caso el CCI va a verse afectado por el crecimiento de la trama urbana, si bien esta ventaja comparativa con el predio 2 se puede solventar fácilmente mediante las herramientas de planeamiento que tiene atribuidas el Plan Regulador. Por lo demás, su ubicación no supone un incremento significativo de capacidad de control con respecto al predio 2, toda vez que las intervenciones viales complementarias que se proponen para dicho predio permiten ejercer un control total sobre la “carretera del chorizo”, tal y como se puede ver más adelante, y es ésta la principal ruta de evasión de controles que puede apoyar la idea de alejar el CCI del núcleo de Paso Canoas.

En los *aspectos restantes presenta desventajas comparativas*: mayor dificultad de acceso a los servicios públicos, incapacidad de verse protegido fácilmente por el Plan Regulador y, muy especialmente, los problemas socioeconómicos que pueden suponer su expropiación, con el riesgo de que dicha situación trascienda a una escala jurídica y paralice la implantación del CCI.

Entre los predios 1 y 2, **se decide optar por el predio 2** por su ubicación relativa con respecto al núcleo urbano, que puede hacer de rótula de transición entre la trama residencial-comercial y la zona de amortiguamiento. Esta ubicación estratégica también parece haber sido detectada como tal por parte del equipo redactor del Plan Regulador, que clasifica su uso como “institucional”.

Además, aunque en un segundo orden, el predio 2 no tiene los problemas de escorrentía natural del terreno que parece puede tener el predio 1.

12.2.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS SOLUCIONES VIARIAS

La ejecución del CCI supone la acometida de un buen número de obras viales.

En primer lugar se hace necesaria una batería de pequeñas obras viarias en el dominio público que aseguren el correcto funcionamiento del complejo, y su óptima transición con el viario público.

En segundo lugar se aporta un diseño viario preliminar del interior del CCI, con su trazado en planta con ejes acotados, señalización vertical y horizontal, secciones de viario y secciones tipo de pavimentos genéricos.

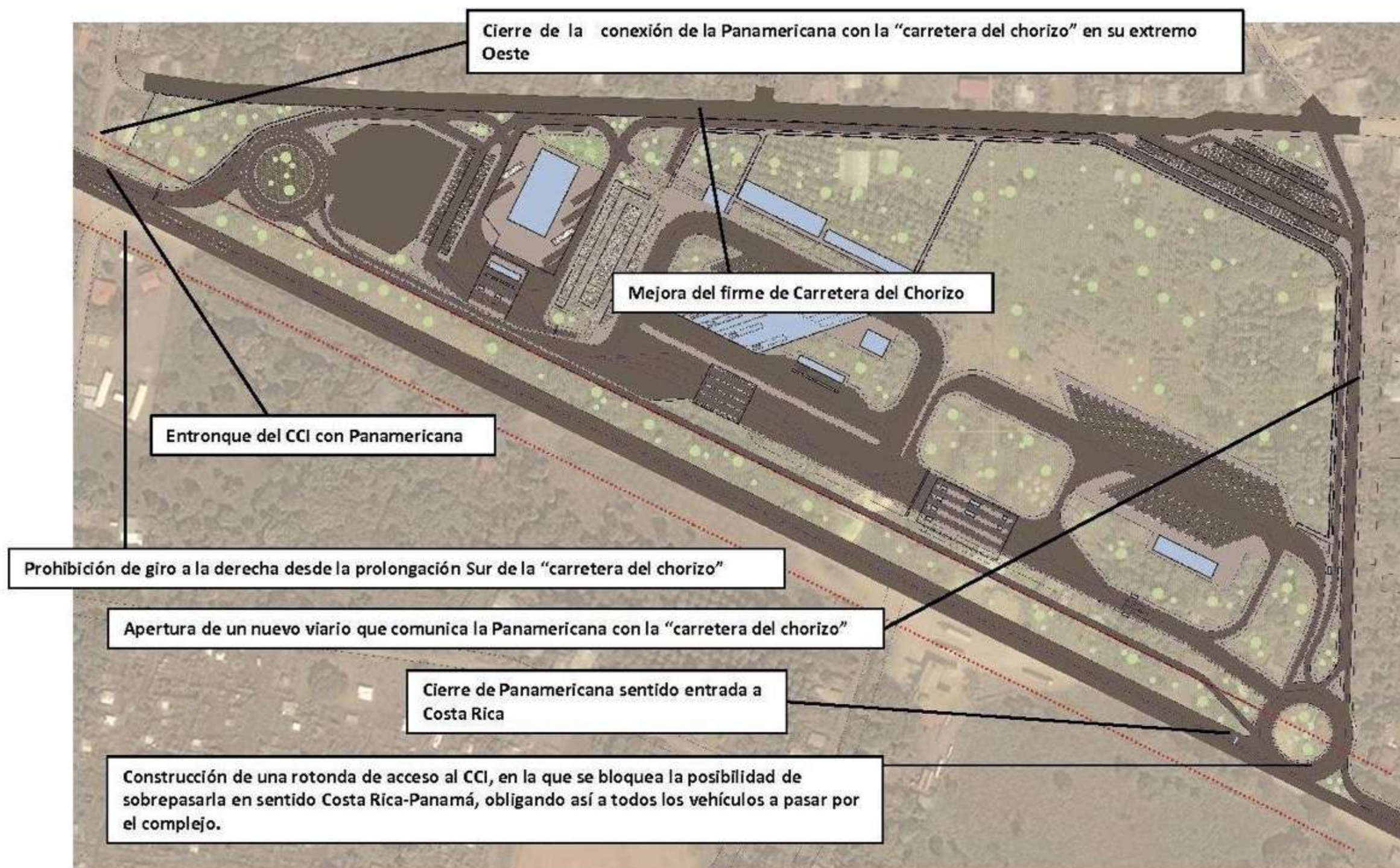
INTERVENCIONES SOBRE EL VIARIO PÚBLICO

El emplazamiento escogido para el CCI de Costa Rica obliga a realizar una serie de intervenciones sobre el viario público para su correcto funcionamiento. En concreto:

- **Cierre de la conexión de la Panamericana con la “carretera del chorizo” en su extremo Oeste.** La necesidad de ejercer el control en esa carretera, obliga a cerrar su conexión con la Panamericana para evitar que sea una salida libre que sortee el CCI. De esta manera se sella la vía más habitual de escape de los controles.
- **Apertura de un nuevo viario que comunica la Panamericana con la “carretera del chorizo”.** Se abre un nuevo viario de doble sentido como límite Este del CCI. Este viario compensa el viario cerrado anteriormente, pero ubicando su conexión antes de los controles del CCI. Hace además de límite entre el fin de la trama residencial-comercial del núcleo urbano y el comienzo de la infraestructura de control.

Este nuevo viario es compatible con el propuesto en la Propuesta de Plan Regulador Cantonal de Corredores de Diciembre de 2010.
- **Prohibición de giro a la derecha desde la prolongación Sur de la “carretera del chorizo”:** Para obligar a pasar por el control del CCI a todos los vehículos que van de Sur a Norte por esa carretera, se prohíbe el giro a la izquierda provocando el retorno hacia la línea fronteriza.

Gráfico 76. Intervenciones sobre el viario público.



- **Construcción de una rotonda de acceso al CCI**, en la que se bloquea la posibilidad de sobrepasarla en sentido Panamá-Costa Rica, obligando así a todos los vehículos a pasar por el complejo.

Dicha rotonda tiene los siguientes accesos y salidas:

- Acceso a viario de nueva construcción, hacia el Norte
- Salida del viario de nueva construcción.
- Acceso de vehículos ligeros y buses al CCI
- Salida de vehículos de carga desde zona previa, que son enviados de retorno hacia Panamá.
- Acceso de vehículos de carga al CCI
- Salida del CCI por el carril de retorno.
- **Cierre del tramo de la Panamericana que discurre junto al CCI, en sentido entrada a Costa Rica**, para obligar a todos los vehículos a acceder al CCI. El uso de este tramo de carril de la Ruta Panamericana se reserva únicamente para vehículos de emergencias
- **Carril de aceleración para la incorporación a la Panamericana desde el CCI**: El acceso a la Panamericana desde el CCI se va a realizar mediante un carril de aceleración que permita una incorporación segura de los vehículos a la ruta Panamericana.
- **Mejora del firme de la “carretera el chorizo”**. El corte de *la carretera del chorizo* para reafirmar la integridad de los controles va a suponer un incremento de su uso por una parte de los vecinos, que actualmente salen directamente a la Panamericana por el tramo clausurado, y que ahora van a tener que retroceder por la *carretera del chorizo* para acceder al CCI.

El actual firme de esta carretera se encuentra en un estado deplorable, por lo que se propone su mejora toda vez que su uso va a ser ahora obligatorio por un grupo de vecinos.

Al margen de estas intervenciones, el futuro Plan Regulador de Corredores deberá acompañar la implantación del CCI mediante una planificación viaria futura de Paso Canoas que no prevea la aparición de viarios que conecten con la Panamericana después de los controles.

TRAZADO VIARIO INTERIOR AL CCI

El viario interior al CCI se organiza mediante una separación de flujos en función del tipo de vehículo. De esta manera, los medios de carga describen la ruta más corta entre la entrada y salida, mientras que los ligeros describen una ruta periférica por los límites del complejo.

Todos los tipos de vehículos tienen sus respectivas plataformas de estacionamiento, y posibilidad de acceso a carril de retorno.

La rotonda de salida del complejo se encuentra dentro del CCI y garantiza la posibilidad del control de retorno de cualquier vehículo en caso que se le impida el acceso al país.

Todos los viarios están diseñados para soportar la carga que corresponde a cada uno mediante una adecuada selección de la sección del firme, facilitar las maniobras de los vehículos mediante un trazado suficientemente cómodo, y evacuar el agua procedente de las precipitaciones mediante la correcta ubicación de canaletas de drenaje de lluvia.

Se adjuntan en el anexo de planos los trazados de los ejes de los viarios de ambos CCI, con cotas y radios de giro.

SECCIONES TIPO

Todos los viarios cuentan con secciones suficientes para garantizar el correcto movimiento de los vehículos que sirven. Todos los viarios cuentan con sistema de drenaje mediante imbornales o canaletas a los que vierten lo distintos sectores de la pista con un 2% de pendiente, para así asegurar una circulación segura por ellos.

Se adjuntan una serie de planos con el desarrollo de todas las secciones de viario del CCI

SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL

El CCI cuenta con señalización vertical y horizontal suficiente como para garantizar un uso cómodo y seguro de su infraestructura vial.

- **Las funciones de la señalización horizontal** son las siguientes:

- Delimitar los carriles de circulación.
- Indicar el borde de la calzada.
- Delimitar zonas excluidas a la circulación de vehículos.

- Reglamentar la circulación, especialmente, la parada y el estacionamiento.
- Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.
- Repetir o recordar una señal vertical.
- Permitir los movimientos indicados.
- Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.

- **La señalización vertical** persigue tres objetivos básicos:

- Aumentar la seguridad de circulación
- Mejorar la comodidad de la circulación
- Aumentar la capacidad de la vía

Para ello, advierte de los posibles peligros, ordena y regula la circulación de acuerdo con las circunstancias, recuerda o acota algunas prescripciones del código de circulación, y proporciona al usuario la información que precisa.

- **Los tipos y las señales utilizadas en el circuito interno del CCI** han sido los siguientes:

Señales de advertencia de peligro: Son señales triangulares con orla exterior roja, fondo blanco y símbolo negro de 900 mm de lado. Se designan por la letra P seguida por un número.

Señales de reglamentación: La forma es generalmente circular, excepto las que se indican expresamente, de 600 mm de diámetro, con orla exterior roja, fondo blanco y símbolo negro. Se clasifican en:

- Prioridad
- Obligación
- Prohibición o restricción

Señales o carteles de indicación: La forma es generalmente rectangular. Se clasifican en:

- Señales de indicaciones generales
- Señales de orientación-preseñalización
- Señales de orientación-dirección
- Señales de localización
- Paneles complementarios

Gráfico 77. Ejes de viario interior y complementarios del CCI Costa Rica.

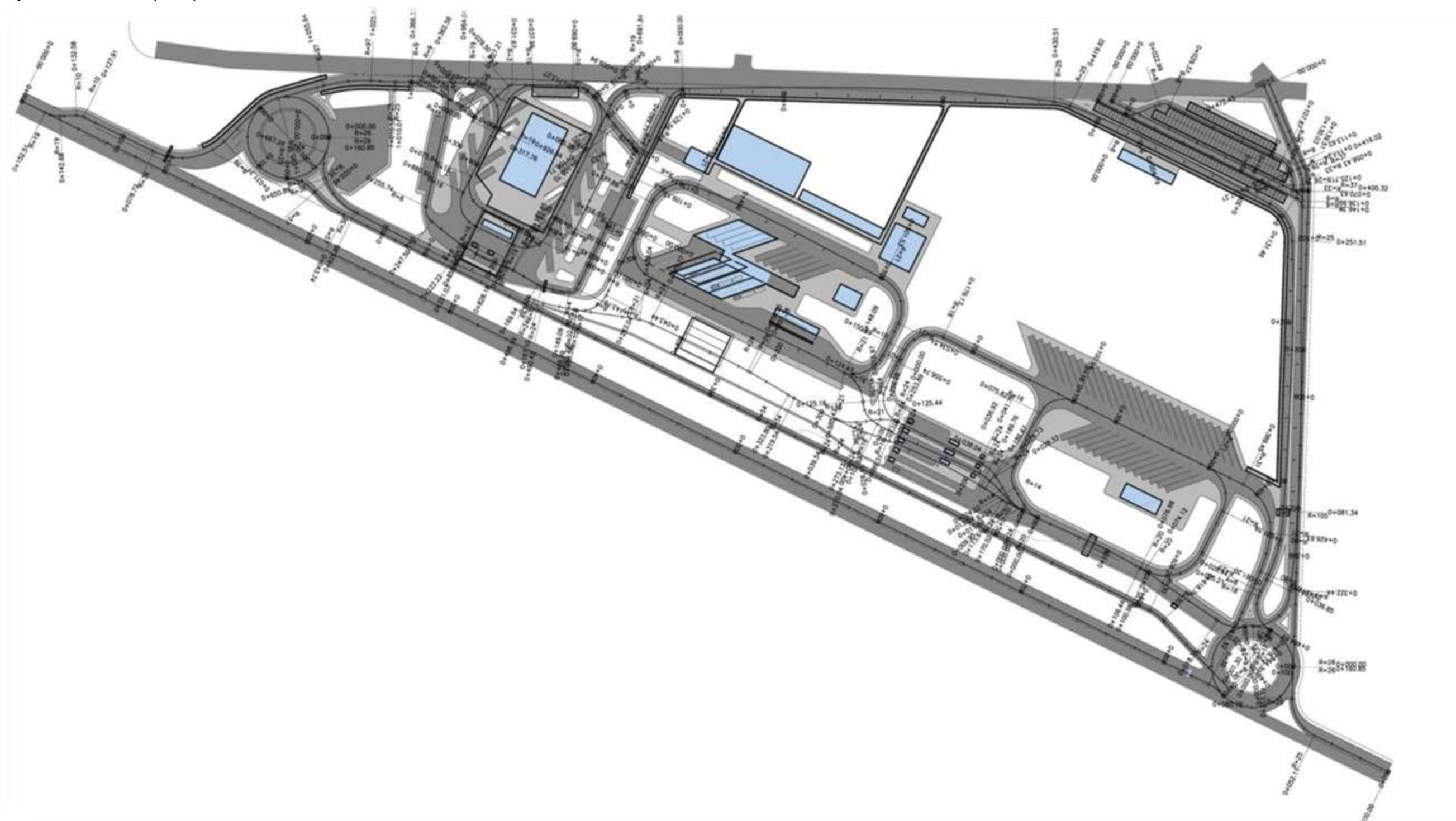
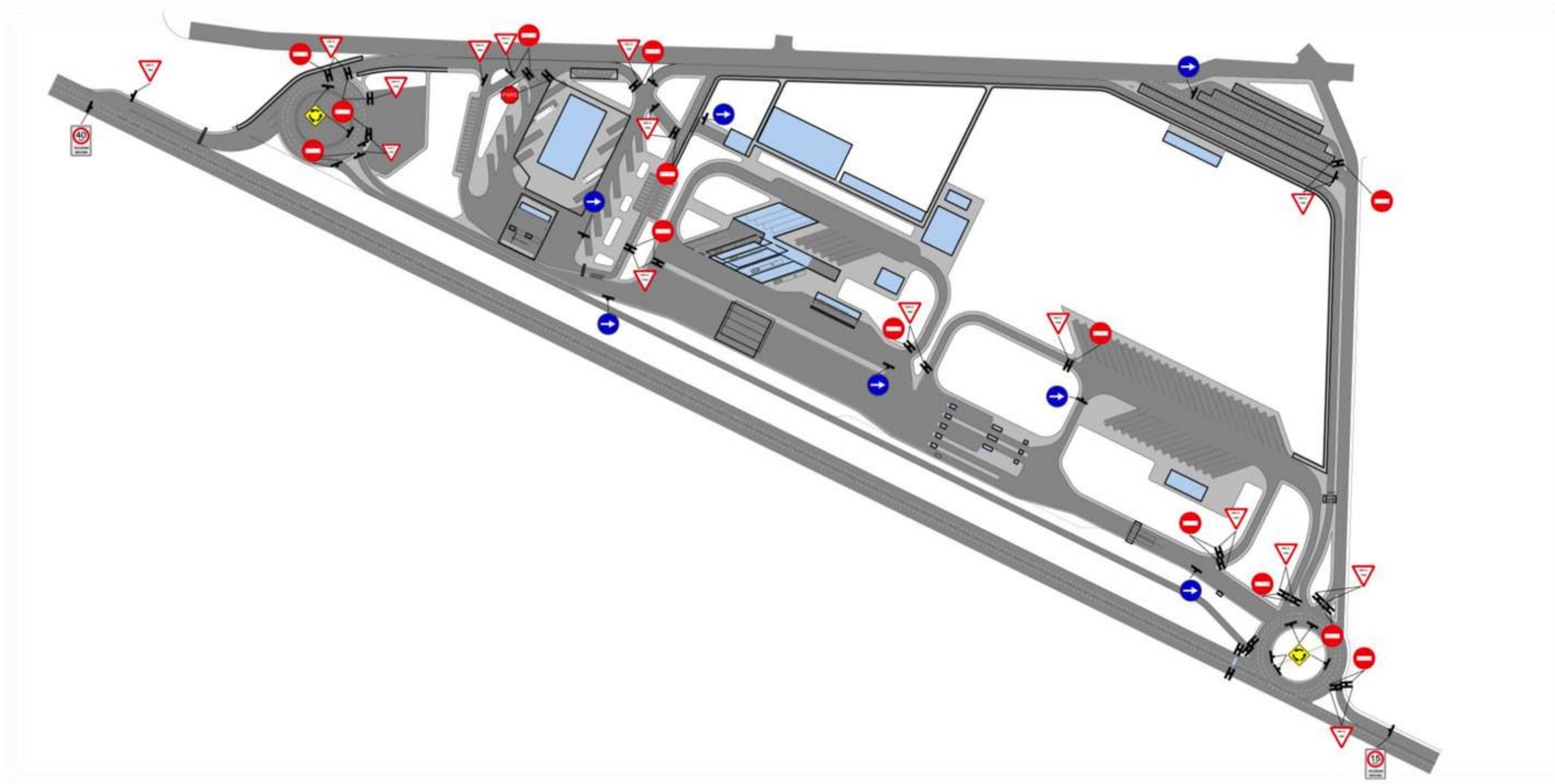


Gráfico 78. Señalización CCI Costa Rica.



12.2.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS

La organización del CCI permite la segregación de los diferentes vehículos según el tipo y situación en la que se encuentran. Siempre se facilitan los retornos y vueltas a la rotonda de entrada para contemplar las eventuales equivocaciones de usuarios y los rechazos de los vehículos que no pudieran completar satisfactoriamente el proceso de control.

Los medios de carga realizan la ruta más corta entre el acceso y la salida, casi como un desplazamiento paralelo a la Panamericana, para no penalizar los costos del CCI con mayores longitudes de viarios de pavimento rígido. Los vehículos ligeros y buses se encaminan por el perímetro del CCI, dejando en el medio una bolsa de potencial crecimiento de la Zona Previa en caso de demanda futura.

Se grafican a continuación los flujos descritos por los movimientos más relevantes:

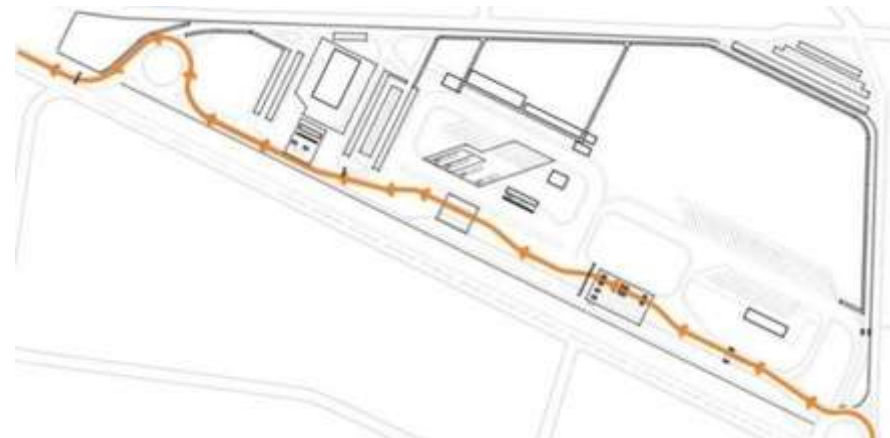


Gráfico 79. Recorrido vehículos de carga.

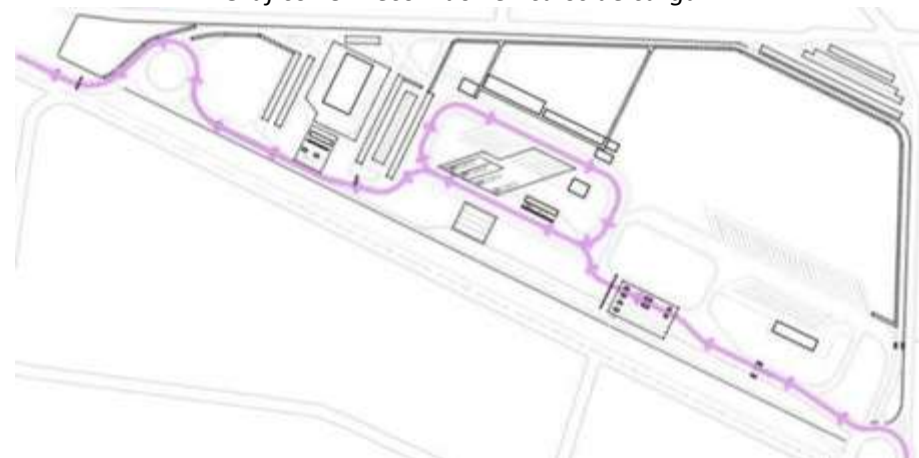


Gráfico 80. Recorrido de vehículos de carga a Zona de Revisión

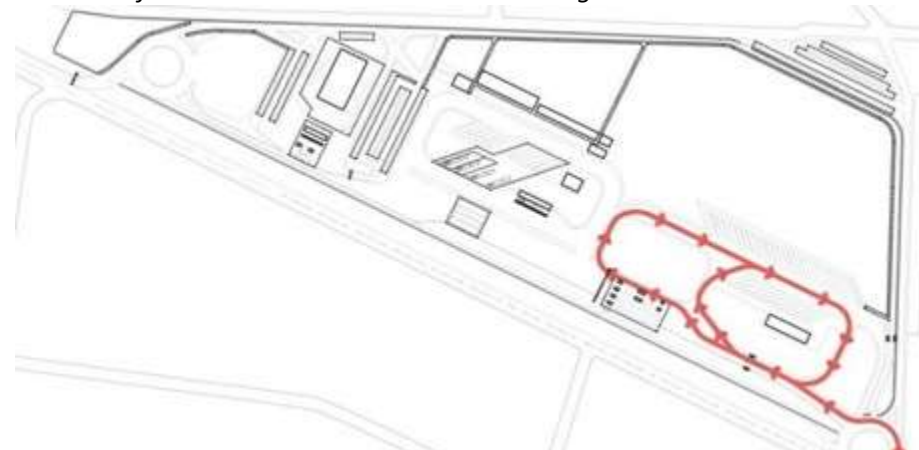


Gráfico 81. Recorrido de vehículos de carga a Zona Previa

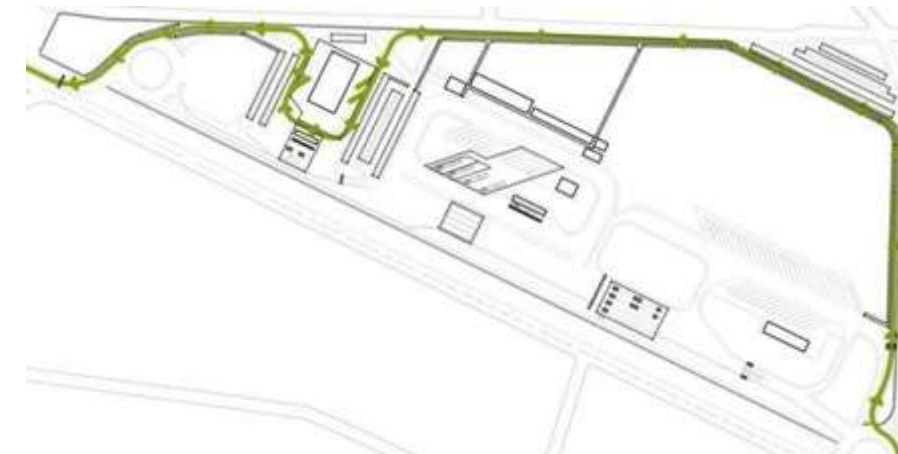


Gráfico 82. Recorrido de buses

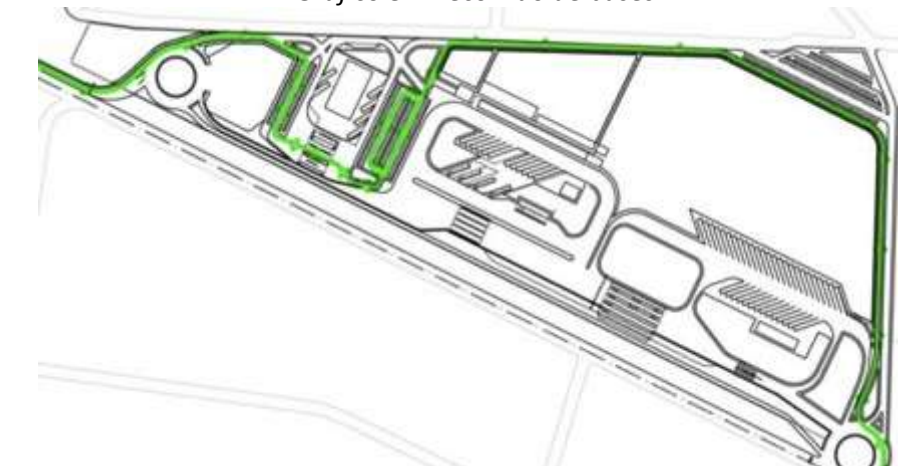


Gráfico 83. Recorrido de vehículos ligeros

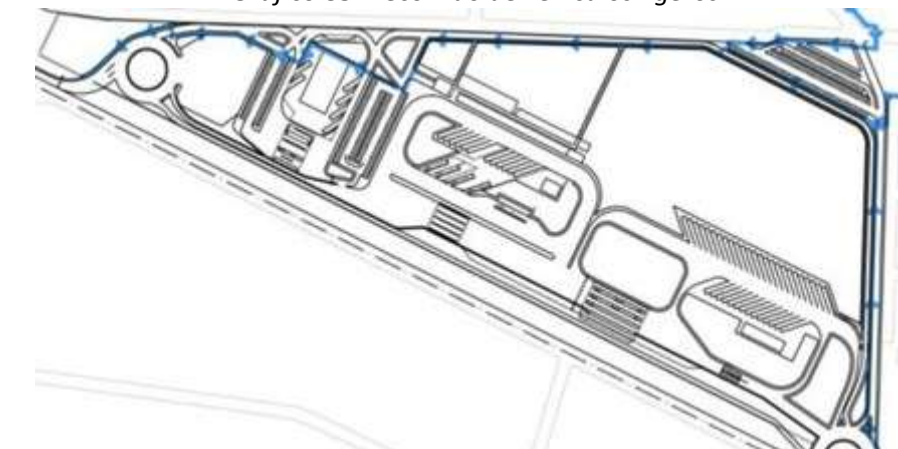


Gráfico 84. Recorrido de peatones para hacer los controles

12.2.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS

El complejo se divide en **tres grandes zonas**:

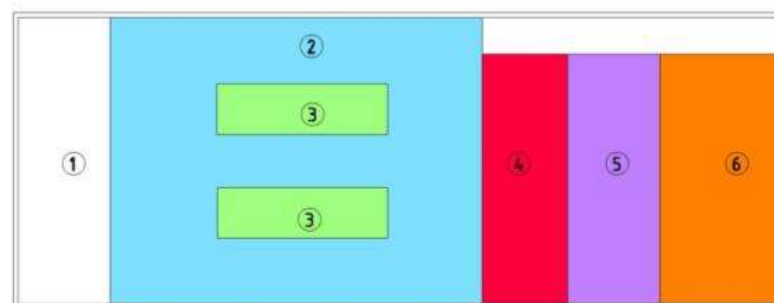
- **Zona previa:** Estacionamiento y servicios asociados para aquellos vehículos de carga que no se encuentran en condiciones de acceder al CCI. Estrictamente, no forma parte de los procesos de control del CCI, si no que es un recinto-colchón donde se derivan los casos que no pueden ser atendidos.

Se ubica antes de la zona de revisión de carga y en paralelo al sistema de acceso a los controles. Los medios de carga pueden ser derivados a este recinto antes o después de pasar por las casetas de control de acceso. La única manera de salir de dicho recinto es volver a ingresar al sistema de acceso al CCI desde su inicio, o bien regresar – con autorización de las agencias aduaneras - a la rotonda de acceso para retorno a Panamá.

Sus espacios principales son:

- Puestos para agentes privados aduaneros
- Hall
- Puntos de acceso a Internet
- Máquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros automáticos.
- Servicio Higiénicos y vestuarios
- Otros: Almacenes, cuartos de instalaciones, etc.

Gráfico 85. Espacios principales zona previa



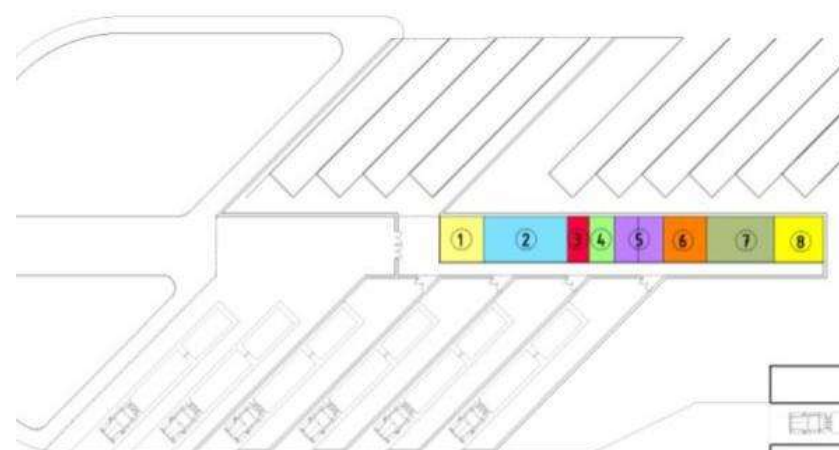
- **Zona de revisión de carga:** Es la zona que alberga los elementos necesarios para la revisión segura de los vehículos de carga: escáner de carga, dos dársenas de revisión a presión atmosférica, y otras cuatro dársenas de revisión con capacidad de crear ambientes con sobrepresión o subpresión para revisiones de tipo sanitario (una de ellas, además, con capacidad frigorífica). Alberga también unos estacionamientos reservados para vehículos bajo control cuarentenario y los corrales.

Se ubica de manera paralela a la zona reservada para boxes de revisión de cabina, y con posibilidad de retorno al circuito antes y después de dichos boxes.

La edificación tiene una directriz longitudinal que acompaña el flujo de vehículos, a modo de espina dorsal entre el área de dársenas de revisión y el área de estacionamiento para cargas normales y para cargas bajo control cuarentenario.

Cuenta con área administrativa y de procesos con oficinas para los Organismos de ambos países de Migraciones, Aduanas, Sanidad (incluyendo bodega y laboratorios), Policía y Coordinación General. Además, está equipada con los servicios comunes habituales: almacén, archivos, SSHH., instalaciones.

Gráfico 86. Espacios principales zona de revisión de carga



- **Zona de pasajeros:** Se ubica al final del predio y se configura básicamente con un edificio de control equipado con un estacionamiento previo para vehículos ligeros y para buses, y un estacionamiento posterior a los controles para estos mismos vehículos. Estos vehículos tienen sus rutas segregadas en todo momento, y sólo comparten el acceso a los sistemas de revisión: escáner y zona de revisión exhaustiva.

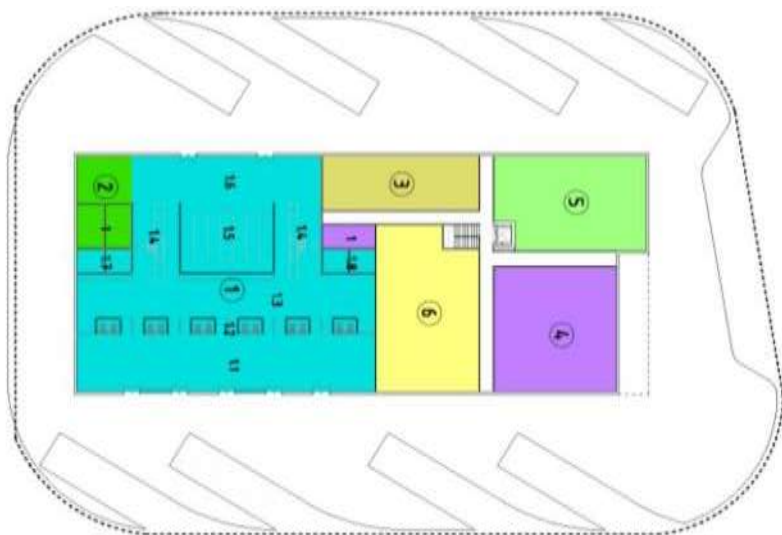
Los estacionamientos posteriores al edificio de control son de menor capacidad, ya que los tiempos de recogida de pasajeros son menores que los necesarios para pasar los controles.

Todos los vehículos tienen posibilidad de volver al estacionamiento previo a los controles desde el posterior, si fuese necesario, mediante el viario que da servicio a la zona de revisión exhaustiva. Todos los vehículos pueden además ser devueltos a la rotonda de acceso al CCI por el carril de retorno, previo paso por el acceso al ramal que los lleva directamente a la rotonda de salida para acceder a dicho carril de retorno.

El edificio es un volumen de dos plantas, con las fachadas más largas sirviendo al acceso y salida de los pasajeros en su proceso de migración y control de equipaje. Por la fachada Este acceden los pasajeros para hacer los controles, y egresan del edificio por su fachada Oeste, una vez ya realizados los controles. Todo el edificio cuenta con una marquesina a su alrededor (al igual que en la zona de estacionamiento de autos) para proteger de la lluvia y el sol a los pasajeros y a los funcionarios que hacen trabajos de revisión en la zonas de estacionamiento.

En la planta primera se encuentran todos los usos vinculados con los procesos de control (con una zona de formación de colas previa a los controles de migración, otra área similar previa a los escáneres de bultos, y un área entre estos escáneres para revisión exhaustiva de bultos), además de una zona exclusiva para funcionarios e instalaciones en general. Estos espacios se encuentran desagregados en el acápite de “Cuadro de Superficies” que acompaña a este capítulo de Infraestructuras.

Gráfico 87. Espacios principales zona de pasajeros



Las áreas básicas de esta planta baja del edificio de pasajeros son:

- Zona pública de atención a pasajeros (área de controles y ventanillas de cobro de tasas, multas o impuestos por nacionalización de mercadería de menos cuantía)
- Servicios de uso público: cabinas telefónicas, cajeros, máquinas de snacks y bebidas, etc
- Área de revisión intensiva: salas de entrevistas, sala de body scan, área de revisión de bultos
- Instalaciones de servicios a funcionarios: Comedor y salas asociadas, SSHH.
- Policía

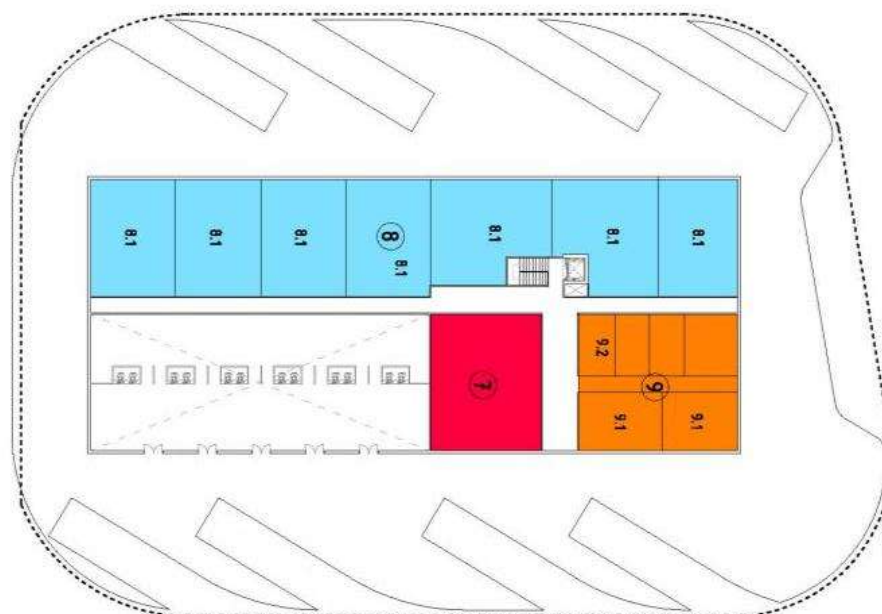
En planta segunda, sobre la planta que da cabida a los controles de pasajeros, se ubican todas las oficinas de administración de los Organismos presentes en el Paso de frontera. Es básicamente una planta de oficinas

con servicios complementarios y una doble altura sobre la planta baja en la zona de control migratorio y áreas de formación de colas.

Las áreas básicas de esta segunda planta de la terminal de pasajeros son:

- Oficinas para Organismos (Aduanas, Migraciones, Sanidad): Despacho principal, sala de operadores de tamaño variable en función de requerimientos del Organismo, y archivo.
- Oficinas para Coordinación del CCI: Despacho, sala de operadores, archivo y sala de reuniones.
- Instalaciones complementarias: Salón de actos, salas polivalentes, SSHH, Instalaciones (servidores, almacenes, mantenimiento).

Gráfico 88. Espacios principales áreas básicas



Al margen de estas tres grandes áreas, existen otras edificaciones de menor relevancia que conviene señalar:

- **Viviendas:** Los distintos Organismos de Costa Rica han expresado la necesidad de contar con un número importante de espacios para la residencia de sus funcionarios cuando se encuentren trabajando en e CCI. Se ha dotado al CCI de un edificio de viviendas basado en unidades habitacionales básicas por cada dos funcionarios, equipadas con zona

de descanso, zona de almacenaje, SSHH, y áreas de zonas comunes (ocio, lavandería, instalaciones, comunicaciones, etc.)

La configuración de la edificación es similar a un residencial colectivo compacto en tres alturas. Se ubica dentro del recinto del CCI, para mantener a los funcionarios aislados de la presión urbana de Paso Canoas.

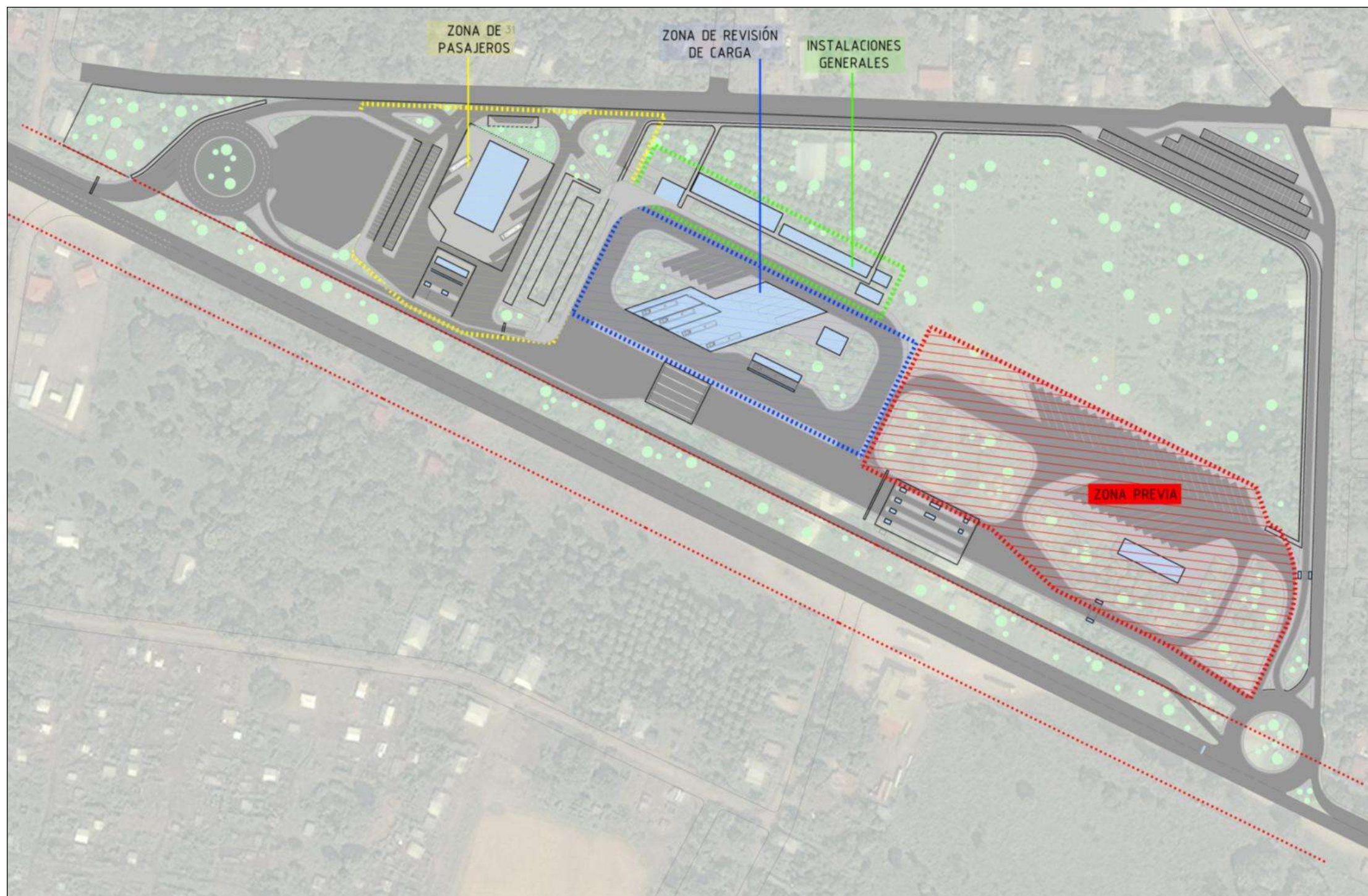
Se adjunta una planta esquemática de un tramo tipo de la edificación. En el acápite de “antepresupuestos” de este capítulo de Infraestructuras se desagrega la superficie estimada por cada unidad habitacional para 2 funcionarios.

Gráfico 89. Planta esquemática viviendas



- **Instalaciones Generales:** Al margen de estas tres grandes áreas, el resto del complejo tiene una gran zona de equipamientos generales (bodega de decomisos, incineradora, enfermería, instalaciones, caniles, etc.), y los viarios y plataformas que dan acceso y servicio a todo el CCI.

Gráfico 90. Zonificación general CCI Costa Rica



12.2.6 INGENIERÍA BÁSICA

SERVICIOS PÚBLICOS

- **Agua y Desagüe:** El AyA (Instituto de Agua y Alcantarillado) es el organismo que maneja el suministro de agua potable en la zona. Su abastecimiento se realiza mediante varias nacientes, si bien la principal proviene de Abrojo Montezuma. El abastecimiento de agua en Paso Canoas es irregular: hay constancia de deslizamientos debido a las lluvias de invierno y el suministro se interrumpe parcialmente con cierta frecuencia.

Existe red de agua en el entorno del predio del CCI con tuberías de sección 38 PVC, 75PVC, 37PVC, 100PVC y 50 PVC. No existe en cambio red de desagüe para aguas negras, funcionando todo el núcleo urbano mediante fosas sépticas.

- **Electricidad:** Existe abastecimiento de electricidad a media tensión en el entorno inmediato del emplazamiento escogido para el CCI. La calidad del servicio es deficiente, siendo frecuentes las caídas de tensión y cortes en el suministro durante horas.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS

CODIGOS Y ESTANDARES

Los siguientes códigos y estándares regirán para el desarrollo del CCI. En situaciones donde los códigos nacionales no se pronuncien sobre temas específicos se hará uso de aquellos códigos internacionales reconocidos en Costa Rica.

CEC	Código Eléctrico de Costa Rica
NFPA70	National Electrical Code – USA (NEC 2008 Español)
IEC	International Electrotechnical Commission
ISO	International Standard Organization
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers – USA
UL	Underwriters Laboratories - USA
IES	Illumination Engineering Society - USA
ICEA	Insulated Cable Engineers Association - USA
NFPA	National Fire Protection Association - USA
ANSI	American National Standards Institute - USA
NEMA	National Electrical Manufacturers Association - USA
ASTM	American Society of Testing Materials – USA

CONDICIONES CLIMATICAS DEL LUGAR

El clima en la zona tiene las siguientes características:

- **Altura (Diseño)**
 - Promedio sobre el nivel del mar 85 msnm.
- **Temperatura (Diseño)**
 - Promedio Anual 28° C
 - Máximo 30° C
 - Mínimo 26° C
- **Humedad Relativa (Diseño)**
 - Promedio Anual 88 %
 - Máximo 90 %
 - Mínimo 86 %

RESTRICCIONES PARA PRESERVAR LA SALUD

Los equipos eléctricos y mecánicos, así como los sistemas de transmisión y lubricación deberán presentar un nivel de ruido por debajo de 85 dB medidos a 1 metro de distancia.

Tabla 84. Restricciones sónicas.

RESTRICCIONES CONTAMINACIÓN SÓNICA	
Escala de ponderación "A"	Tiempo de Exposición Máximo en una jornada laboral
82 decibeles	16 horas/día
83 decibeles	12 horas/día
85 decibeles	8 horas/día
88 decibeles	4 horas/día
91 decibeles	1.1/2 horas/día
94 decibeles	1 hora/día
97 decibeles	1/2 hora/día
100 decibeles	1/4 hora/día
Fuente: MSHA (Mine Safety and Health Agency de USA)	

CONDICIONES DE SERVICIO DEL SUMINISTRO ELECTRICO

El CCI recibirá suministro eléctrico del concesionario de energía local, bajo las siguientes condiciones:

Baja Tensión : 120V., 3F, 60Hz.

CUADRO DE CARGAS Y MAXIMA DEMANDA

En el siguiente cuadro de cargas podemos visualizar la máxima demanda de energía estimada para el proyecto:

Tabla 85. Máxima demana de energía.

MÁXIMA DEMANDA DE ENERGÍA				
DESCRIPCION		AREA Aprox. (m2)	W/m2	Máxima Demanda (W)
	Terminal de pasajeros	2,125.20	25	53,130.00
	Zona de carga	290.40	25	7,260.00
	Zona Previa	264.00	25	6,600.00
	Otras Áreas Generales	2,529.00	25	63,225.00
Fuerza y Aire Acondicionado				105,000.00
Exteriores		12,700.00	5	63,500.00
Máxima Demanda de Energía (W)				298,715.00

SISTEMA DE GENERACION DE EMERGENCIA

Se considerara un grupo electrógeno Diesel, con especificaciones de tensión y frecuencia compatibles con el suministro del concesionario de electricidad de la zona. El grupo debe asumir el 100% de la máxima demanda de la instalación y debe contar con un tablero de transferencia automático para suministrar la energía eléctrica en la eventualidad de una interrupción parcial o total en el suministro del concesionario de electricidad.

El grupo contará con un tanque de almacenamiento de combustible de capacidad adecuada para el funcionamiento continuo a plena carga por un lapso de 12 horas como mínimo antes de su recarga.

TRANSFORMADOR DE POTENCIA

El transformador de potencia será trifásico, encapsulado en resina epoxi, para instalación interior, irá equipado con conmutador de tensión para maniobrar en vacío, y tendrá las siguientes características:

El transformador estará equipado con relé de protección, sondas de temperatura y termómetro digital, que dará una alarma por alta temperatura. Equipo tipo PT-100.

Los transformadores de potencia estarán protegidos por envolventes metálicas con grado mínimo IP 315. La puerta de acceso a la celda irá provista de enclavamientos eléctrico y mecánico con la celda de protección. El enclavamiento eléctrico será un fin de carrera que provoque el disparo del interruptor de la celda de protección, en el caso de que se pueda abrir la celda estando el transformador en tensión. El enclavamiento mecánico será una cerradura que bloquea la puerta de la celda, cuya llave sólo se puede extraer de la celda de protección cuando el interruptor está abierto.

ALUMBRADO

Todas las áreas del Edificio de Usos Múltiples donde se ejecute alguna actividad estarán iluminadas de forma adecuada de acuerdo a la labor que en ella se realice.

Todos los componentes de las luminarias como lámparas, balastos, ignitores, sockets, cables, etc., cumplirán las normas técnicas de fabricación y empleo nacionales NTP e internacionales complementarias.

- Alumbrado Interior

Todas las estancias (incluidas las oficinas, áreas públicas, áreas de espera, de circulación, servicios higiénicos, cuartos eléctricos, otros), contarán con luz blanca con lámparas de halógenos o fluorescentes de acuerdo a la altura del montaje.

- Alumbrado Exterior

Los estacionamientos y las vías de circulación vehicular estarán iluminados con lámparas de descarga de vapor de sodio de alta presión de 250W o 150W, según el caso, y balasto electrónico en alto factor de potencia. Irán montadas sobre postes tipo de 13,20m de altura.

En casos puntuales (como rotondas o grandes áreas de parqueo) se usarán coronas o medias coronas (8 o 4 reflectores) con lámparas de 400W de halógeno metálico y balasto electromagnético en alto factor de potencia.

- Alumbrado de Emergencia

En las diferentes áreas públicas se dispondrán artefactos de alumbrado conectados a circuitos respaldados por el grupo electrógeno de emergencia. Dichos artefactos serán del tipo de re encendido rápido para evitar la oscuridad completa en la eventualidad de un corte de energía en el sistema del concesionario. Se considerará como alumbrado de emergencia lo siguiente:

- Iluminación general, 50% de la carga normal
- Área administrativa 100% de la carga normal

Adicionalmente, en las áreas de atención al público, escaleras, servicios higiénicos públicos y pasillos de evacuación, se dispondrán artefactos de alumbrado de encendido instantáneo con respaldo de baterías libres de mantenimiento y autonomía mínima de 90 minutos.

- Niveles de Iluminación

Los niveles de iluminación para las diferentes áreas seguirán básicamente las siguientes normas y recomendaciones específicas:

- Recommended Light Levels for Parkings Garages: IES RP-20-98, IES LM-64-01, Illuminating Engineering Society

Tabla 86. Niveles de Iluminación promedio.

NIVELES DE ILUMINACIÓN PROMEDIO				
AMBIENTES	ILUMINANCIA EN SERVICIO (lux)	CALIDAD	ILUMINANCIA EN EMERGENCIA (lux)	CALIDAD
SUBESTACIONES ELECTRICAS AL INTERIOR				
Alumbrado general	200	B-C		-
Alumbrado local	500	A-B		-
Alumbrado de emergencia	500	B-C	50	B-C
OFICINAS				
Oficinas generales y Salas de Computo	500	A-B	50	B-C
AREAS GENERALES EN EDIFICIOS				
Pasillos y Corredores	100	D-E	10	B-C
Baños	100	C-D	-	-
Almacenes	100	D-E	-	-
Escaleras	150	C-D	10	B-C

Tabla 87. Calidad de iluminación.

CALIDAD DE ILUMINACIÓN	
CALIDAD	TIPO DE TAREA VISUAL O ACTIVIDAD
A	Tareas visuales muy exactas
B	Tareas visuales con alta exigencia. Tareas visuales de exigencia normal y de alta concentración
C	Tareas visuales de exigencia y grado de concentración normales; y con un cierto grado de movilidad del trabajador
D	Tareas visuales de bajo grado de exigencia y concentración, con trabajadores moviéndose frecuentemente dentro de un área específica.
E	Tareas de baja demanda visual, con trabajadores moviéndose sin restricciones de área

- Pruebas

Antes de la colocación de los artefactos de alumbrado y demás equipos se

efectuarán pruebas de resistencia de aislamiento en toda la instalación. Valores de aislamiento aceptables.

La resistencia, medida con megohmetro y basada en la capacidad de corriente permitida para cada conductor, debe ser por lo menos:

- Para circuitos de conductores de sección hasta 4 mm2: 1'000,000 Ohmios.
- Para circuitos de conductores de secciones mayores de 4 mm2 de acuerdo a la siguiente tabla:

-21 a 50 Amp Inclusive	250,000 Ohmios
-51 a 100 Amp Inclusive	100,000 Ohmios
-101 a 200 Amp Inclusive	50,000 Ohmios

Los valores indicados se determinarán con el tablero de distribución, portafusibles, interruptores y dispositivos de seguridad en su sitio.

Cuando estén conectados todos los portafusibles receptáculos, artefactos y utensilios, la resistencia mínima para los circuitos derivados que dan abastecimiento a estos equipos deberán ser por lo menos la mitad de los valores indicados anteriormente.

GRADOS DE PROTECCION

Los gabinetes y cubiertas de todo el equipamiento eléctrico: tableros, artefactos de alumbrado, otros, serán suministrados de acuerdo a las condiciones ambientales donde serán instalados de acuerdo a lo siguiente:

- IP 11 (NEMA 2): para el equipamiento eléctrico instalado al interior de zonas limpias y secas tal como oficinas, cuartos y subestaciones eléctricas, depósitos, servicios higiénicos, otros.
- IP 55 (NEMA 12): para la instalación interior en zonas con polvo o húmedas tal como la sala de bombas.
- IP 56 (NEMA 4): para la instalación exterior.

ESCANER DE CARGA Y DE VEHÍCULOS LIGEROS-BUSES

La elección del tipo y modelo de escáner de carga (y de vehículos ligeros y buses) no es el objeto de este análisis. Se ha optado por un tipo y modelo determinado simplemente para saber sus especificaciones y demandas características y para incorporar un coste de referencia al presupuesto global.

Características Técnicas

Empresa	Smith Detection
Modelo	HCVG / Pórtico
Velocidad	23 camiones por hora.
Peso	27 toneladas
Penetración de Acero	400mm de acero
Seguridad	Espacio ocupado y perímetro de seguridad pequeño
Procedencia	Inglaterra
Personal requerido	01 Operador y 01 Controlador de tráfico
Acelerador de energía	3.5MeV

Gráfico 91. Escáner de carga y vehículos ligeros



ALCANCES DEL PROYECTO

El sistema eléctrico en media y baja tensión estará definido según las características de tensión y frecuencia suministradas por el concesionario local de energía.

El sistema eléctrico estará compuesto como a continuación de detalla:

- Cuadros eléctricos

- Tablero General: TG
- Tablero de Transferencia Automática de Normal a Emergencia:
- Sistema de transferencia automática para las cargas críticas de alumbrado, y cargas de cómputo.
- Tableros de distribución normal y de emergencia.
- Tableros tensión estabilizada.

- Sistema de emergencia

Grupo Electrónico 300 kW potencia Standby.

- Grupo Electrónico Diesel.
- Tablero del grupo.
- Equipos auxiliares y complementarios del Grupo Electrónico.

El Suministro de emergencia está diseñado para atender el 50% de la carga total (carga crítica) en condiciones normales, lo cual permitirá la operación en forma continua.

- Transformador de aislamiento

Según especificaciones para el Sistema de energía estabilizada o energía ininterrumpible (UPS) para las cargas de computadoras, impresoras, seguridad, etc.

- Sistema de energía estabilizada o energía ininterrumpible (UPS)

Equipo para suministro de energía eléctrica ininterrumpida, según especificaciones, para las cargas de computadoras, impresoras, seguridad, etc.

- Sistema de puesta a Tierra.

Se instalaran los sistemas de puesta a tierra necesarios para la protección de las personas y equipos que conforman las instalaciones.

- Cables Alimentadores a Tableros, Sub-tableros, fuerza y circuitos derivados instalados en canalizaciones eléctricas.

Los cables serán tipo LSOH (Bajo emisión de humos, libres de halógenos y ácidos corrosivos), 0.6/1.0kV, temperatura operación 90°C.

- Circuitos derivados.

Distribución de circuitos derivados desde las canalizaciones eléctricas hacia cada salida de alumbrado, y tomacorrientes instalados; así como cables instalados en tuberías desde los tableros eléctricos, cables tipo LSOH (Bajo emisión de humos, libres de halógenos y ácidos corrosivos), 450/750V, temperatura operación 70°C.

- Canalizaciones eléctricas:

Las canalizaciones para adosar o colgar serán tipo conduit metálicos semipesado para alimentadores (o similares), subalimentadores o fuerza. Para los circuitos derivados instalados dentro de falso cielo raso o a la vista serán conduit metálico liviano tipo EMT.

Toda instalación empotrada en techo, pared o piso serán con: tubería PVC-P.

- Protocolos de prueba

El Contratista deberá antes de la culminación de la obra, entregar los siguientes protocolos de pruebas:

- Protocolo de mediciones de puestas a tierra de los diferentes sistemas:
 - ⇒ Baja Tensión
 - En estos protocolos, deberán indicarse la fecha, hora de medición, nombre del personal técnico el que hace la prueba respectiva, además estos protocolos deberán estar firmados y sellados por un Ingeniero Electricista o Mecánico-Electricista colegiado, responsable de la obra.
- Protocolos de las mediciones de resistencia de aislamiento de los siguientes:
 - ⇒ Alimentadores en Tableros generales
 - ⇒ Subalimentadores
 - ⇒ Circuitos derivados

En los protocolos de medición de resistencia de aislamiento de los circuitos derivados, deberán indicarse la fecha, hora de medición, nombre del personal técnico el que hace la prueba respectiva, además estos protocolos deberán estar firmados y sellados por un Ingeniero Electricista o Mecánico-Electricista colegiado, responsable de la obra con un mínimo de 5 años de experiencia en trabajos similares.

- Protocolo de medición nivel de Iluminación.
 - El suministrador de los artefactos de alumbrado efectuará los cálculos de iluminación, en base a la distribución de las unidades de alumbrado propuestos en el proyecto para verificar los niveles de iluminación requeridos.
 - El Contratista y/o el suministrador de artefactos de alumbrado verificarán los niveles de iluminación en diferentes puntos de la Sala de Ventas empleando un luxómetro calibrado y debidamente certificado, esto con el fin de verificar los cálculos efectuados por el suministrador, se debe elaborar los respectivos protocolos de medición los cuales deberán estar firmados y sellados por un Ingeniero Electricista o Mecánico-Electricista colegiado, responsable de la obra con un mínimo de 5 años de experiencia en trabajos similares.

• Planos As built

El Contratista deberá entregar una vez culminado la obra, Planos y documentos de replanteo (As Built) de la obra de Instalaciones Eléctricas y comunicaciones, tal como está construido, estos planos deberán estar firmados y sellados por un Ingeniero Electricista o Mecánico-Electricista colegiado, responsable de la obra.

• Documentación técnica

El contratista entregara la siguiente documentación técnica (catálogos, manuales de operación, certificados de calidad, carta de garantía, etc.):

- Documentación técnica de los Tableros eléctricos Generales y de distribución suministrados por el fabricante.
- Documentación técnica banco condensadores.
- Documentación técnica grupo Electrónico.
- Documentación técnica de artefactos de iluminación.
- Documentación técnica de cables de energía.
- Documentación Transformador de aislamiento.
- Documentación UPS.
- Certificado de calibración vigente emitido por una entidad calificada de los equipos de medición empleados para las pruebas de campo.

12.2.7 INSTALACIONES SANITARIAS Y CONTRA INCENDIO

INSTALACIONES SANITARIAS

- Sistema de Agua

El abastecimiento de agua para la edificación proyectada se hará a través de una línea de abastecimiento de agua de Ø1” que empalmará a la red existente de Ø100mm (4”) que pasa por la Av. Ruta Panamericana y llevará el agua hasta la cisterna enterrada de 35m³, que será ubicado en el área de jardines al costa de la zona de revisión de carga.

De la cisterna de consumo, se impulsará el agua por medio de 3 electro bombas de 2.5 l/s y 50m de altura dinámica, que mediante una tubería de impulsión de Ø2” abastecerá a los servicios sanitarios de dicha edificación. Esto se debe a que se debe mantener la presión de la línea mínimo a 20 lb/pulg² en el punto más desfavorable de la red de agua (punto más alejado).

Los equipos de bombeo serán del tipo vertical multietápicas y trabajarán en forma alternada y secuencial de presión constante y velocidad variable.

De la red de agua subirá por montantes que abastecerá a los aparatos sanitarios del segundo nivel del Edificio de Control de Pasajeros. Estas tuberías irán colgadas en el techo inferior de ese nivel.

Todas las líneas de agua internas serán de material de PVC Clase 10 o similar.

Para las tuberías de agua fría de exteriores se puede usar de PVC UF o similar.

Todos los ambientes sanitarios contarán con su válvula de control que serán de bronce e irán instaladas entre 2 uniones universales.

- Sistema de Desagüe

Todos los aparatos sanitarios del segundo nivel del Edificio de Control de Pasajeros descargarán sus desagües, a través de montantes y a su vez estas aguas llegarán a cajas de registro, buzonetes y buzones para descargar finalmente a la planta de tratamiento de aguas residuales ubicado en los jardines posteriores de la edificación.

Todo el edificio contará con sistema de ventilación de los aparatos sanitarios que serán recogidos a través de ramales y montantes que descargarán en la parte más alta de la edificación.

En la sala de bombas, al costado de la cisterna de consumo de agua, contará con un pozo sumidero de **1.00m³**, y que contará con **2** electro bombas sumergibles de **2l/s, 20m** de altura dinámica total, por medio de una tubería de impulsión de **Ø2"**, que llegará a la caja de registro o buzón más próximo. Estas bombas serán para recoger fugas de agua de la sala de bombeo y/o aguas de rebose de la cisterna.

Las tuberías de desagüe en los ramales y montantes de los edificios serán de PVC clase pesada o similar y las tuberías que irán en las redes externas y colectores serán de PVC – UF con junta de anillo o similar.

- Planta de tratamiento de aguas residuales

La planta de tratamiento será ubicada en los jardines posteriores de la edificación.

Dicha planta de tratamiento de aguas residuales cuenta con las siguientes partes:

- Una cámara de rejillas de 1.20m de ancho x 1.80m de largo y 2.00m de altura. Contará con unas rejillas de acero inoxidable quirúrgico con una inclinación de 60°. Además contará con su respectiva escalera tipo marino de acero inoxidable.
- Una cámara de distribución de caudales, que contará con reboses para ser regulados y permitir repartir en dos los caudales que ingresan a la planta de tratamiento.
- Válvulas de control de ingreso a la planta de tratamiento, estas son del tipo masa y con cabezal del tipo dado.

- Dos cámaras de 40.00m³ cada una donde se realizará el tratamiento biológico. Estas cámaras contarán con su respectivo rebose para el caso de inundaciones.
- Un cuarto de bombas para la recirculación de las aguas residuales domésticas que están siendo tratadas y para posterior bombeo del agua tratada hacia la disposición final a la quebrada más cercana.
- El producto a usar es la solución líquida desinfectante y ecológica DAC-1, que no es tóxico, de acción instantánea, elimina en segundos el mal olor y todo tipo de elementos patógenos (bacterias, coliformes, helmintos, parásitos, nematodos, etc.)
- Dos equipos de bombeo del tipo sumergibles de 8.00 l/s y 40m de altura dinámica. Estos servirán para la recirculación de las aguas de las pozas y permitir la mezcla del producto DAC-1 con las aguas residuales crudas, así como el bombeo de las aguas tratadas hacia el riego de jardines y áreas verdes, así como en el uso de agua para los urinarios e inodoros.
- El caudal de retorno de agua tratada para el uso de inodoros y urinarios es de 4.4 l/s, el resto del agua se debe disponer a la quebrada más cercana.

- Sistema de Drenaje de Lluvias

Los drenajes de lluvias se harán mediante lo siguiente:

- Se contará con canaletas perimetrales en la parte inferior de los techos.
- Mediante montantes, las aguas lluvia, bajarán hasta llegar al primer donde serán conducidos por medio de canales hasta los buzones de drenaje de lluvias.
- Además se contará con canales centrales o perimetrales de 0.40m de espesor ubicadas en las pistas pavimentadas.
- La descarga final de los drenajes de lluvias, se hará al canal posterior existente de la edificación.
- Los ambientes que cuenten con pequeña área de techos, las caídas de agua de lluvia, serán hacia los jardines más próximos a dichos ambientes.
- Las tuberías de drenaje de lluvias, serán de PVC – UF con junta de anillo o similar-

PROTECCION CONTRA INCENDIO

- Sistema de Protección de Incendios

El edificio proyectado contará con sistema de protección contra incendio a través de mangueras contra incendio, ubicadas en los exteriores de la edificación y dentro de los dos niveles del Edificio de Control de Pasajeros.

La instalación incluye: cisterna, equipos de bombeo, gabinetes contra incendios y válvula siamesa.

Además se proyecta colocar 2 hidrantes de agua conectados a la red pública existente que pasa por la Av. Ruta Panamericana.

Las tuberías de agua contra incendio serán de acero SCH-40 para tuberías expuestas y/o colgadas, para tuberías enterradas serán de HDPE.

Las válvulas serán del tipo mariposa ranuradas o bridadas normalizadas y listadas.

- Volumen de Agua Contra Incendio

El sistema de protección contra incendios se diseñó según la norma NFPA 14. El riesgo considerado es Ordinario – Grupo 1, para esto de acuerdo a NFPA 13, en el capítulo 5, define como las ocupaciones donde la combustibilidad es baja, la cantidad de combustibles moderada y en lugares abiertos.

Habiendo determinado el tipo de riesgo, la cantidad de volumen de agua por mangueras es de 250 galones por minutos para una autonomía de combate de incendios de 60 minutos, dando un total de 57 m³. Se asume un volumen de 60m³.

- Bomba Contra Incendio

El sistema de bombeo se encuentra ubicado en el cuarto de bombas, localizado en el área de jardines al costado de la zona de revisión de carga.

El sistema de bombeo está conformado por una electrobomba tipo in-line de 300GPM y 100PSI, 50HP (mínimo) y contará con una bomba sostenedora de presión, electrobomba jockey de 5gpm y 110PSI de altura dinámica total, con una potencia de 2HP.

El sistema de bombeo mantiene presurizado los montantes y ramales del sistema de gabinetes; este sistema trabaja de forma automática, es decir un sistema húmedo, lo cual significa que debido a cualquier requerimiento de agua ya sea por la apertura de un gabinete, este se abre de manera automática.

El montaje del Sistema de bombeo contra incendio se debe realizar de acuerdo a la norma NFPA 20; para lo cual se deben incluir todos los accesorios, tales como, reducciones, manómetros, válvulas y otros. El

sistema de bombeo deberá ser un sistema de bombeo completo y listado para su uso en sistema de protección de incendios.

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE INSTALACIONES SANITARIAS

- Tuberías de Agua Fría

Serán de poli cloruro de vinilo, PVC clase 10 (PVC tipo 90) para una presión de trabajo de 10 Kg./cm con uniones roscadas. Los accesorios serán del mismo material con excepción de los que alimentan a los aparatos, que serán de bronce o de fierro galvanizado roscados.

Como sellador de las uniones para este tipo de tuberías se usará solo cinta TEFLON o pasta de MINEO y LITARGIRIO.

Para las redes exteriores se usará PVC UF con anillos.

- Tuberías de Desagüe y Drenaje Pluvial

Para los ambientes sanitarios internos las tuberías serán de poli cloruro de vinilo PVC-SAL con uniones espiga-campana. Los accesorios serán del mismo material que la tubería y en lo posible serán del mismo fabricante.

Como sellador de las uniones se usará pegamento especial para tuberías de PVC.

Para las redes exteriores de desagüe y drenaje pluvial se usará PVC UF con anillos o similar.

- Válvulas

Para interrupción del flujo de agua se usarán las de tipo compuerta, con uniones roscadas. Serán de bronce para una presión de trabajo de 10 Kg./cm². La presión de trabajo irá grabada en el cuerpo. Serán de calidad igual o superior a la Crane o Kitz o similar. En ambos lados se instalarán uniones universales.

Las manijas serán de metal y se identificarán por un disco de aluminio o de bronce con la numeración de la válvula, debiendo hacerse una relación detallada de su ubicación.

- Registros y Sumideros

Serán de bronce cromado con tapa roscada y ranurada.

- Equipos de Bombeo de Agua

Se ha considerado 3 bombas de velocidad variable y presión constante. Estos equipos trabajaran 2 en forma alternada y 1 de reserva. Cuenta con las siguientes características:

- Altura Dinámica Total: 50m
- Caudal: 2.50 lt/seg cada bomba
- Potencia: 2.5 HP
- Tubería de Succión : Ø 3"
- Tubería de impulsión: Ø 2"
- Panel de control (controlador microprocesado): 1 und.
- Sensor/ transmisor de presión: 1 und.
- Motor de alta eficiencia: 3und. Motor Trifásico
- Bombas multietápicas: 3 und.

Todas las tuberías y accesorios de interconexión con las electrobombas, equipos de ablandamiento, en la sala de bombas y cisterna serán de cobre tipo L o de acero SCH-40 para usar acoples rápidos, y deberán ser arenadas y pintadas en galvanizado al horno.

La tubería de alimentación de agua hacia la cisterna será de PVC – Clase 10

- Equipos de Bombeo de Pozo Sumidero

- Altura Dinámica Total: 20m
- Caudal: 2.0 lt/seg
- Modelo: Sumergible de acero inoxidable
- Potencia: 2 HP
- Tubería de Impulsión: Ø 2"
- Panel de control (controlador microprocesado) – 1 und.
- Sensor/ transmisor de presión: 1 und.
- Motor de alta eficiencia: 2 und. Motor Trifásico
- Bombas centrifugas: 2 und.

- Equipos de Bombeo de Desagües de Planta de Tratamiento

- Altura Dinámica Total: 40m

- Caudal: 8.0 lt/seg
- Modelo: Sumergible de acero inoxidable
- Potencia: 8 HP
- Tubería de Impulsión: Ø 4"
- Panel de control (controlador microprocesado) – 1 und.
- Sensor/ transmisor de presión: 1 und.
- Motor de alta eficiencia: 2 und Motor Trifásico
- Bombas centrifugas: 2 und.

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE PROTECCION CONTRA INCENDIO

- Sistemas de Gabinetes Contraincendios

El sistema estará compuesto por montantes, ramales y gabinetes. Los gabinetes utilizados en el proyecto son del tipo II y III.

Los gabinetes del tipo II, (60x80x16cm de fondo), estarán conformados por una válvula angular de 1½", manguera de chaqueta simple de 1 ½" x 30m, y un pitón de policarbonato de 1½". Estos gabinetes estarán empotrados en muros que dan en los cuatro núcleos de escaleras y en todos los niveles de sótanos. El gabinete del tipo II consistirá en una caja de acero, en color rojo al horno de 1/20" de espesor con puerta abisagrada consistente en marco de acero, con chapa tipo push botton, y vidrio transparente simple de 3 mm de espesor, donde se incluirán los siguientes elementos:

- Una válvula angular de bronce de 1½" de diámetro, con extremos roscados, con marca de fábrica y presión de trabajo grabados en relieve. (Uso para el caso de gabinetes tipo II).
- Una manguera de chaqueta simple de 1½" de diámetro y 30 m de longitud.
- Un pitón de descarga de chorro directo y niebla regulable de policarbonato de 1½".

Los gabinetes del tipo III contendrán los del tipo II y se agregará la válvula angular de bronce de 2½" de diámetro.

- Salida para Bomberos

Las salidas para bomberos son conformadas por las válvulas angulares de 2½", que serán controladas y manipuladas por los bomberos. Este tipo de válvulas estarán alojados en el casco interno de las escaleras. No contará con gabinete metálico de protección.

Estas válvulas serán normalizadas UL-FM.

- Válvulas Contraincendio

Todas las válvulas del sistema contra incendio deben ser listadas y del tipo indicador las cuales deben ser claramente identificadas mediante una tarjeta plástica o metálica en la que se señale la posición normal de funcionamiento (abierta o cerrada) y el sentido del flujo.

Se empleará las siguientes válvulas y sensores con las siguientes características:

- Válvula OS&Y.-
Tipo compuerta con vástago indicador de posición con interruptor de supervisión de ser necesario, el cual deberá conmutar al girar el vástago; aprobada por NFPA UL/FM.
- Válvula Mariposa.-
Para el control de cada zona, deberá incluir un interruptor de supervisión, el cual deberá conmutar al girar el vástago en ¼ de vuelta en la dirección de cierre desde la posición abierta, con indicador visual mecánico de posición; aprobada por NFPA UL/FM.
- Detector de Flujo.-
Deberá ser del tipo paleta, para montaje directo de la tubería. Incluirá dispositivo de retardo neumático incorporado con regulación entre 0 y 70 segundos, como prevención de señales falsas.
- Válvula Fire Check.-
Deberá ser aprobada para el uso en sistemas contra incendio; aprobada por NFPA UL/FM.
- Válvula Siamesa.-
El sistema está definido de manera que cuente con una válvula siamesa que permitirá alimentar el sistema de caudal y presión a través de la línea desde el exterior para incrementar la

capacidad de la red, mediante una unión siamesa tipo poste, a través del cual el cuerpo de bomberos puede inyectar más agua al sistema ante una emergencia que supere la capacidad de la instalación de bombeo. La siamesa deberá ser de 4" con 2 bocas de 2 ½" con tapa, cadena y lengüeta anti retorno. Así mismo la siamesa tendrá una válvula fire check.

- Soportes y Accesorios

Todos los soportes utilizados serán fabricados de acuerdo a las especificaciones técnicas brindadas en los planos respectivos y deberán cumplir con las especificaciones de la norma NFPA 13.

Todos los accesorios, como codos, tees, reducciones, tapones, uniones ranuradas tipo rígido y flexible, tee mecánicas y accesorios roscados deberán ser nuevos y de primera calidad, libres de defectos e imperfecciones. Los accesorios deberán ser listados UL o FM.

- Tuberías y Accesorios

Las uniones de tuberías y los accesorios se especifican en los planos, toda la tubería hasta 2" deberá ser empalmada con accesorios roscados, toda la tubería con diámetro de 2 1/2" o mayor, deberá ser empalmada por medio de acoples ranurados en ambos casos los accesorios de acople deberán ser aceptados por la norma NFPA 13.

Toda la tubería expuesta para la red de agua contra incendio debe ser de acero negro sin costura SCH 40, todos los accesorios deben ser listados y todas la tuberías enterradas deberán ser del tipo HDPE.

- Tuberías y Accesorios Roscados.- Las roscas de los accesorios y tubos se fabricaran de acuerdo con normas ANSI/ASME B1.20.1, la cantidad de hilos mecanizados determinan su correcta unión; para el sellado de las uniones se utilizara cinta teflón u otro sellador indicado para este fin.
- Los trabajos de soldadura se efectuaran antes de la instalación de la tubería salvo en casos donde se requiere necesariamente hacerlos en locación.
- Tuberías y Accesorios Ranurados.- La unión de tuberías y accesorios ranurados se hará con los accesorios diseñados para este fin, todos los accesorios deberán ser listados para su uso en sistemas de protección de incendios.

- Tuberías y Accesorios de HDPE.- Las tuberías de HDPE serán de uso para enterradas y serán de alta densidad.

- Suministro y Colocación de Electrobomba

Comprende el suministro e instalación de una (01) electrobomba vertical del tipo In-line modelo H4x4x9.5F, de 300GPM, 100PSI y 50HP, marca ITT fire pump, incluyendo accesorios y tableros, catálogo o manual de funcionamiento y curvas características.

La instalación será completa, lista para usar, conectada al sistema eléctrico, puesta en marcha y en funcionamiento.

La base para la motobomba es parte de esta partida, y deberá trabajarse de acuerdo a los detalles en los planos.

- Bomba Contra Incendio:

- Certificada por UL y aprobada por FM.
- Vertical In-line
- Capacidad nominal según NFPA 20: 300GPM, 100PSI.
- Con una válvula de purga de aire.
- Un Manómetro compuesto presión-vacío en la brida de succión y un manómetro inmerso en glicerina en la brida de descarga; ambos con sus respectivas válvulas y accesorios.
- El trabajo a realizar bajo estas partidas comprende el suministro de toda la mano de obra, materiales, equipos y servicios necesarios para su suministro e instalación de acuerdo a la NFPA 20.

- Suministro e Instalación de Electrobomba Jockey

Comprende el suministro e instalación de una (01) electrobomba, incluyendo accesorios y tableros, catálogo o manual de funcionamiento y curvas características.

La instalación será completa, lista para usar, conectada al sistema eléctrico, puesta en marcha y en funcionamiento.

La bomba trabajara con un caudal de 5gpm, a una presión de 110PSI, trabajara con un voltaje de 380V, 60Hz.

Tablero Controlador de la Electrobomba Jockey

- Certificado por UL como tablero de control industrial.
- Adecuada para 380V, 60Hz.
- Gabinete tipo NEMA 12.
- Regulador de presión de arranque y parada.

12.2.8 CALIDADES DE REFERENCIA

Calidades mínimas: edificaciones, pistas y plataformas.

Para la definición de **calidades mínimas de edificaciones** se ha usado el *Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva* del 2011 (Órgano de Normalización Técnica, Dirección General de Tributación. Ministerio de Hacienda). Se establecen así unos parámetros constructivos para edificaciones tipo, de aplicación a las edificaciones internas del CCI.

Se ha optado por calidades medias que compatibilice un uso confortable por parte de las instituciones con el necesario control del presupuesto.

- **Terminal de Pasajeros:** Edificio de calidad *Tipo EO04*
 - Estructura: Columnas y vigas de concreto armado.
 - Paredes Externas: bloques de concreto con repello fino. Divisiones
 - Paredes internas: fibrocemento o similar, paneles de yeso, cemento y fibra de vidrio (Gypsum).
 - Cubierta: Cerchas de perfiles metálicos, malla espacial de tubo de hierro, expuesta, en pequeños sectores. Láminas de hierro galvanizado tipo canaleta estructural esmaltado, losa de concreto. Canoas y bajantes de hierro galvanizado.
 - Cielos: Láminas de poliestireno expandido con suspensión de aluminio, suspensión de madera con lámina de fibrocemento, paneles de yeso, cemento y fibra de vidrio (Gypsum). Láminas acrílicas en algunas zonas.
 - Entrepisos: Prefabricado con viguetas pretensadas o similares.
 - Pisos: Cerámica mediana calidad, alfombras de regular calidad o similar.
 - Baños: Dos cuartos de baño buenos por piso.
 - Otros: Edificios de buen acabado, amplios ventanales. Mayor de tres pisos. Incluye ascensor, tanque de almacenamiento de agua potable, bomba eléctrica y tanque hidroneumático.

- **Terminal de Carga:** Edificio de calidad *Tipo NI05*
 - Estructura: Columnas y vigas de concreto armado prefabricadas.
 - Paredes: Baldosas prefabricadas. Altura 8,00m o más.
 - Cubierta: Cerchas prefabricadas de concreto armado. Láminas de hierro estructural esmaltado. Canoas y bajantes de PVC.
 - Cielos: Sin cielos.
 - Pisos: Losa de concreto armado.
 - Baños: Dos cuartos de baño normales.
 - Otros: Portones metálicos. Oficina. Área mayor de 3.000,00m².

- **Viviendas:** Edificio de calidad *Tipo AP02*
 - Estructura: Columnas y vigas de concreto armado.
 - Paredes: Bloques de concreto con repello quemado.
 - Cubierta: Cerchas de perfiles metálicos. Láminas onduladas de hierro galvanizado #28. Canoas y bajantes de hierro galvanizado o PVC.
 - Cielos: Láminas de fibrocemento o similar.
 - Entrepisos: Losa de concreto armado colado in situ o similar.
 - Pisos: Terrazo o cerámica regular.
 - Baños: Un cuarto de baño bueno.
 - Otros: Mueble de cocina económico. Closets con puerta de celosía de laurel o similar. Construcciones de hasta cuatro pisos. Agua distribuida a presión mediante bomba eléctrica. Espacio para un vehículo por apartamento.

Otras edificaciones: Edificio de calidad *Tipo BO02*

- Estructura: Columnas y vigas de concreto armado o de perfiles metálicos.
- Paredes: Bloques de concreto sisados, láminas de hierro galvanizado tipo canaleta estructural esmaltada. Altura de 6,00m a 7,00m.
- Cubierta Cerchas de perfiles metálicos: Láminas onduladas de hierro galvanizado. Canoas y bajantes de hierro galvanizado.
- Cielos: Sin cielos.

- Pisos: Concreto armado con doble malla electrosoldada #2, afinado.
- Baños: Un cuarto de baño normal.
- Otros: Portones de lámina metálica. Área de más de 300,00m² hasta 400,00m².

- **Marquesinas:** Construcción de calidad *Tipo PC03*

Construcciones con techo de estructura de perfiles metálicos industriales redondos o cajón con cubierta de lámina de estructural o similar, se utilizan generalmente en parques.

Para la definición de **secciones, especificaciones técnicas y calidades de pistas y plataformas**, se ha usado normativa europea. En concreto, el cálculo de firmes se ha realizado siguiendo las indicaciones de la *Orden FOM/3460/2003*, del Ministerio de Fomento de España, de 28 de Noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1 IC, *Secciones de firme*, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 12 de diciembre de 2003).

La estructura del firme depende de dos aspectos: La intensidad media diaria de los vehículos pesados que circulan sobre él y la capacidad de la explanada sobre la que asienta. Respecto a la intensidad media, la Norma establece 8 categorías de tráfico pesado (de T00 a T42). Según los datos de aforos realizados en el ámbito de estudio, la categoría de tráfico que se debe considerar es T42.

En lo que se refiere al apoyo de paquete de firmes, la instrucción establece tres categorías de explanada, denominadas E1, E1 y E3, en función del módulo de compresibilidad en el segundo ciclo de carga (Ev2), obtenido de acuerdo con la NLT-357 "*Ensayo de carga con placa*".

En función del tipo de suelo sobre el que apoye la explanada, habrá que recurrir a determinados materiales y espesores para obtener la categoría de explanada buscada. En este caso, a falta de más datos, se considera que el terreno de apoyo está constituido por suelos *tolerables*:

- CBR>3
- Contenido en materia orgánica <1%.
- Contenido en sulfatos solubles (SO3)<1%
- Hinchamiento libre<1%

Para obtener una explanada E1, partiendo de un apoyo sobre suelos tolerables, es necesario disponer un espesor de 60 centímetros de suelos adecuados:(CBR>5). Una vez determinadas las categorías de tráfico y explanada, es inmediato obtener el paquete de firmes, mediante aplicación directa de la norma.

Se obtienen así, las siguientes secciones para los diferentes tipos de viario:

- **Carretera el chorizo, y nuevo viario norte-sur que la conecta con la Panamericana:**
 - 60 cm de materiales adecuados
 - 35 cm de zahorra artificial
 - 5 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.
- **Viarios con tránsito de carga:**
 - 60 cm de materiales adecuados
 - 40 cm de zahorra artificial
 - 10 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.
- **Viarios con tránsito de ligeros y buses (incluyendo el intercambiador de buses):**
 - 60 cm de materiales adecuados
 - 35 cm de zahorra artificial
 - 5 cm de mezclas bituminosas o aglomerado

12.3 INFRAESTRUCTURA EN PANAMÁ

En el caso de Panamá, la posición relativa de la ciudad de Paso Canoas con respecto a la línea de frontera, así como la propiedad del suelo, afectan de igual manera la ubicación del CCI:

- **La posición de la ciudad con respecto a la línea de frontera y respecto al río**, hace que en el caso de Panamá sí haya un límite concreto de la ciudad hacia el interior del País (el Río Chiriquí), a diferencia del límite difuso de Costa Rica.

Esta situación, hace que se pueda sortear sencillamente la complejidad de la ciudad binacional ubicando el CCI al otro lado del Río. A partir de esa frontera natural debería ser más sencillo ejercer una disciplina urbanística que sirviese para proteger el entorno inmediato del complejo, ya que el crecimiento de Paso Canoas difícilmente se va a proyectar saltando la traza del río

- **La estructura de la propiedad en Panamá**, con todo el suelo en manos privadas hace, además, que no sea necesario limitarse a las proximidades de la línea fronteriza para buscar emplazamientos para el CCI, ya que de cualquier manera va a ser necesario comprar el suelo.

Estos dos motivos hacen que en Panamá, a diferencia de en Costa Rica, la ubicación del CCI pueda huir con facilidad de las proximidades de la ciudad de Paso Canoas, evitando así los problemas derivados de la presión que puede hacer su crecimiento sobre el complejo, conflictividad social con los comerciantes, dificultad de control, etc.

12.4 ESTADO ACTUAL. PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCI.

En Panamá no ha existido la preferencia de búsqueda de predios dentro de los dos primeros Km, de la línea de frontera aplicada en Costa Rica. Al margen de esto, los criterios para la elección de predio se repiten, con alguna salvedad en la aplicación de los mismos:

- **Superficie de los predios.** De igual manera que para Costa Rica, se considera 3 Has una superficie umbral para poder ser elegido como predio candidato. En el caso concreto de Panamá, una vez que se pasa el límite físico del Río Chiriquí, la estructura de propiedad del suelo es propia de un uso agrícola, con dimensiones de predios que son muy superiores a la superficie requerida.
- **Topografía suave.** Este factor ha hecho que ni siquiera se considere uno de los predios que en principio se estudió con más interés: el predio ubicado inmediatamente después de la estación de gasolina al pasar el puente sobre el Río Chiriquí. Ese predio sólo tiene una superficie admisible si se considera su prolongación en una cota inferior, junto a las orillas del Río Chiriquí. La dificultad de gestionar esa topografía y el riesgo de que esa zona sea inundable han aconsejado que no se considere ese predio como candidato.
- **Fácil acceso a la Panamericana.**
- **Máximo control del entramado viario de Paso Canoas.**
- **Acceso sencillo a Servicios Públicos:** Agua, desagüe, electricidad, comunicaciones, etc.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.**

En el caso de Panamá, no tiene sentido la consideración como criterio de “Compatibilidad con el Planeamiento Vigente (o en proyecto)”. No existe Plan de Ordenamiento Territorial a nivel del distrito ni en Barú, ni en Bugaba. En el caso del distrito de Bugaba se ha licitado la confección del POT, pero aún no se ha entregado la orden de Proceder, por lo que sus resultados estarán listos para el próximo año. En ninguno de los corregimientos (Progreso de Barú, ni Aserrio de Gariché en Bugaba) hay Plan Regulador o alguna otra forma de regulación urbana.

12.4.1 PREDIOS CANDIDATOS

Basándose en los criterios descritos, se localizan dos predios (de Oeste a Este) que merecen ser evaluados como potenciales soportes del CCI:

- **Predio 5.** Área: 3,2 Hectáreas. Ubicado entre 0,2 Km. y 0,4 Km. de la línea de frontera, unos 200m al norte de la Panamericana.
- **Predio 6.** Área: 16,1 Hectáreas. Ubicado entre los 1,5 Km. y los 2,3 Km. de la línea de frontera, al Sur de la Panamericana.

Gráfico 92. Predios candidatos Panamá



12.4.2 ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN.

De la aplicación de los criterios de selección sobre los predios candidatos, se obtiene lo siguiente:

PREDIO 5

- **Superficie del predio:** Muy limitada, con imposibilidad de crecimiento para dar soporte a futuras ampliaciones del CCI
- **Topografía:** Muy plana, con escasa necesidad de movimiento de tierras ya que se encuentra actualmente en uso como estacionamiento de camiones. Sería necesaria la demolición de unas naves industriales existentes, de importancia media.
- **Acceso a la Panamericana:** Acceso limitado. Se encuentra comunicado por dos viarios perpendiculares a la Panamericana. El que se encuentra más cerca a la línea de frontera no tiene sección suficiente como para soportar un doble sentido, por lo que sería necesario proceder a expropiaciones adicionales en un lugar muy consolidado a nivel urbano. El que se encuentra más alejado tiene una elevada pendiente que dificulta su acceso a vehículos de carga, y que debería ser necesariamente reperfilado.
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Muy bajo, ya que existen viarios que derivan hacia el Sur previos al predio, siendo necesarios puestos de control adicionales.
- **Acceso a Servicios Públicos:** Acceso inmediato. Al encontrarse en mitad de la trama urbana de Paso Canoas, el acceso a todos los servicios públicos está garantizado.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación mala, a contramano del sentido de acceso al país.

PREDIO 6

- **Superficie del predio:** Apta, con un gran potencial de crecimiento. Además tiene un factor de forma muy favorable, con una geometría alargada acompañando la dirección de la Panamericana. Esta forma, con un gran frente a fachada, favorece la segregación por usos de los vehículos, así como los accesos y salidas.
- **Topografía:** Casi plana, sin preexistencias mencionables.

- **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Buen control del entramado viario, dado que su ubicación es al otro lado del Río Chiriquí, estando por tanto protegido de cualquier crecimiento planificado de la ciudad de Paso Canoas.
- **Acceso a Servicios Públicos:** Bajo acceso. En la actualidad no tiene acceso a ningún servicio público.
- **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Panamá.

Como resultado de este sencillo análisis multicriterio, es clara la elección del predio 6 como predio soporte del CCI en Panamá.

La abundancia de superficie disponible, su factor de forma (muy favorable para el diseño interior de los flujos del CCI), y su ubicación (con respecto a la Panamericana y, muy especialmente, con respecto al núcleo urbano de Paso Canoas), hacen que este predio ofrezca muchas más ventajas que el predio 5. Tiene el inconveniente de que actualmente no se encuentra con acceso a servicios públicos, si bien es un inconveniente menor en comparación con la superficie o la ubicación.

12.4.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.

En la ejecución de este CCI en Panamá, son muchas menos las obras viarias complementarias para el funcionamiento del complejo. Concretamente, se limitan a los puntos de acceso y salida.

Intervenciones sobre el viario público

- **Construcción de una rotonda de acceso al CCI,** en la que se bloquea la posibilidad de sobrepasarla en sentido Costa Rica-Panamá, obligando así a todos los vehículos a pasar por el complejo.

Dicha rotonda tiene los siguientes accesos y salidas:

- Acceso a estacionamiento de vehículos ligeros de funcionarios y despachantes aduaneros
- Salida de estacionamiento de vehículos ligeros de funcionarios y despachantes aduaneros
- Acceso de vehículos ligeros y buses al CCI

- Salida de vehículos de carga desde zona previa, que son enviados de retorno hacia Costa Rica
- Acceso de vehículos de carga al CCI
- Salida del CCI por el carril de retorno.
- **Cierre del tramo de la Panamericana que discurre junto al CCI, en sentido entrada a Costa Panamá,** para obligar a todos los vehículos a acceder al CCI. El uso de este tramo de carril de la Ruta Panamericana se reserva únicamente para vehículos de emergencias
- **Carril de aceleración para la incorporación a la Panamericana desde el CCI:** El acceso a la Panamericana desde el CCI se va a realizar mediante un carril de aceleración que permita una incorporación segura de los vehículos a la ruta Panamericana.

Análisis de alternativa de retorno a contramano por la panamericana

Una alternativa de trazado viario que se ha analizado es el uso de la Ruta Panamericana como eventual ruta de retorno por el tramo de carril clausurado.

Como se ha explicado en este capítulo, en ambos países se encuentra clausurada la Ruta Panamericana en sentido acceso al país con el objeto de obligar a todos los vehículos a pasar por el CCI.

Por otra parte, en ambos CCI existe un carril de retorno desde la rotonda de salida que permite enviar a cualquier vehículo al punto de acceso al complejo. Este carril de retorno, necesariamente periférico, se encuentra dentro del dominio del CCI, justo en el límite con el Dominio Público o Derecho de Vía de la Ruta Panamericana.

La suma de estas dos situaciones invita a **considerar la posibilidad de usar el tramo clausurado de la Panamericana como eventual carril de retorno**, con acceso desde la rotonda de salida y con las necesarias medidas de seguridad para esterilizar dicho retorno: señalización horizontal, control de acceso y salida, mediana que separe ambos sentidos de la Panamericana (en Costa Rica, ya que en Panamá esta Ruta ya está desdoblada en el tramo del CCI), etc.

Las ventajas de esta alternativa viaria son:

- Aprovechamiento del carril de la Panamericana clausurado (sentido acceso al país), y que ya se encuentra ejecutado.
- Ahorro en la ejecución del carril de retorno (o de una gran parte de él)

No obstante, se estima que estas mejoras no justifican el uso de la Panamericana para la función de retorno. Los motivos son varios:

- Se considera que el tramo de carril de Panamericana de acceso al país que se encuentra clausurado debe estar en todo momento disponible, para su uso en caso de emergencia. Esto no es posible si se está haciendo uso de él a contramano.
- En el diseño propuesto, el CCI sólo tiene un acceso y una salida. El procedimiento de retorno de vehículos es un flujo controlado dentro del perímetro del CCI. Si se realiza dicho retorno por el tramo clausurado de la Panamericana se está sacando dicho procedimiento fuera del límite físico del CCI (con una nueva salida y acceso a la rotonda de entrada), obligando a ampliar el sistema de control y gestión, y haciéndolo más complejo.

Por tanto, se ha decidido conservar el carril de retorno dentro de los límites físicos del CCI y mantener el tramo de Panamericana clausurado disponible en todo momento.

Trazado viario interior al cci

El viario interior al CCI se organiza mediante una separación de flujos en función del tipo de vehículo. De esta manera, los medios de carga describen la ruta más corta entre la entrada y salida, mientras que los ligeros describen una ruta periférica por los límites del complejo.

Todos los tipos de vehículos tienen sus respectivas plataformas de estacionamiento, y posibilidad de acceso a carril de retorno.

La rotonda de salida del complejo se encuentra dentro del CCI y garantiza la posibilidad del control de retorno de cualquier vehículo en caso que se le impida el acceso al país.

Todos los viarios están diseñados para soportar la carga que corresponde a cada uno mediante una adecuada selección de la sección del firme, facilitar las maniobras de los vehículos mediante un trazado suficientemente cómodo, y evacuar el agua procedente de las precipitaciones mediante la correcta ubicación de canaletas de drenaje de lluvia.

Se adjuntan en el anexo de planos los trazados de los ejes de los viarios de ambos CCI, con cotas y radios de giro.

Secciones tipo

De igual manera que en el caso costarricense, todos los viarios cuentan con secciones suficientes para garantizar el correcto movimiento de los vehículos que sirven. Todos los viarios cuentan con sistema de drenaje mediante imbornales o canaletas a los que vierten lo distintos sectores de la pista con un 2% de pendiente, para así asegurar una circulación segura por ellos.

Se adjuntan una serie de planos con el desarrollo de todas las secciones de viario del CCI

Señalización vertical y horizontal

El CCI cuenta con señalización vertical y horizontal suficiente como para garantizar un uso cómodo y seguro de su infraestructura vial.

Las funciones, objetivos y tipos de esta señalización son exactamente iguales que en el caso de Costa Rica.

Gráfico 93. Eje viario CCI Panamá

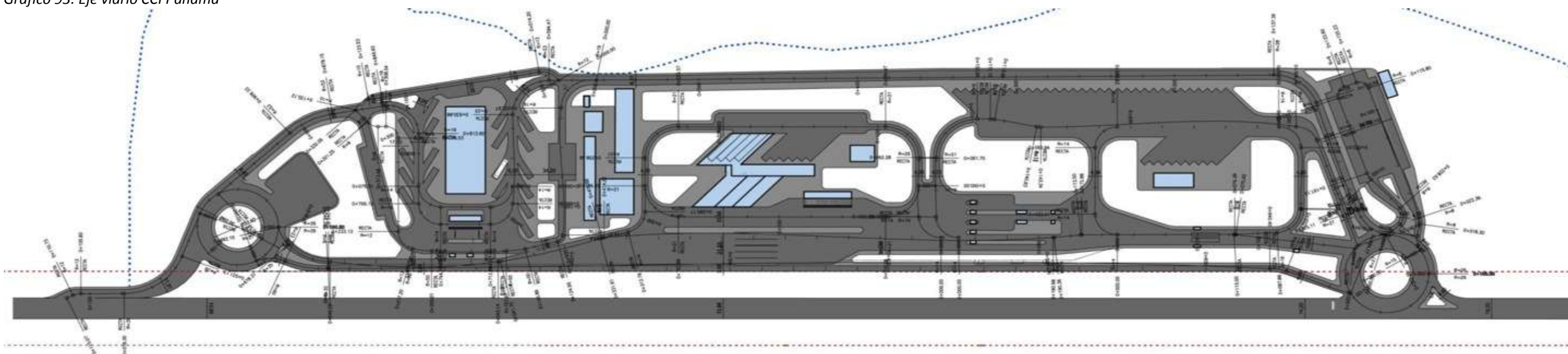
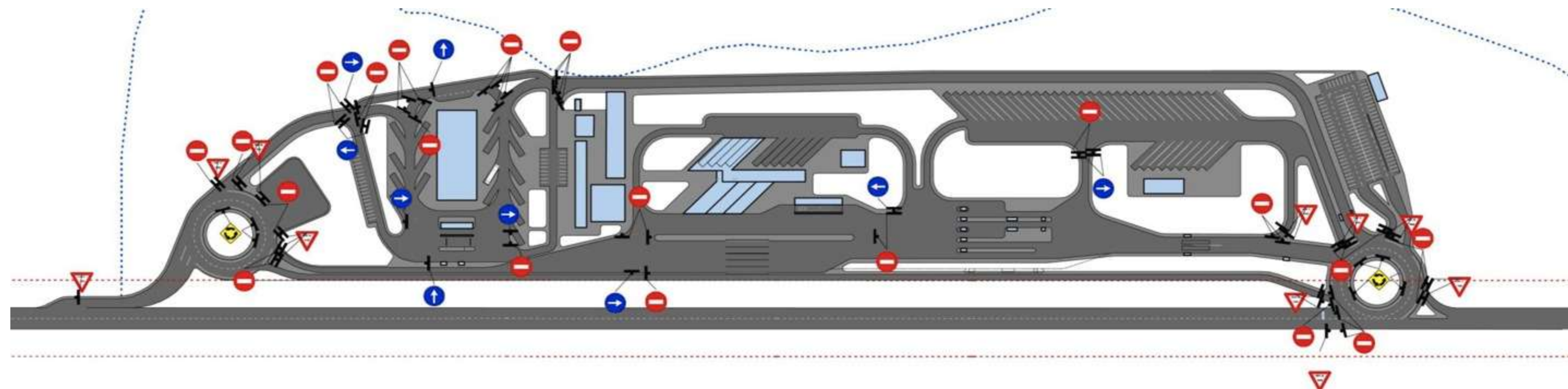


Gráfico 94. Señalización CCI Panamá



12.4.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS

La organización de los flujos en el CCI de Panamá es exactamente igual a como se organizan en el CCI de Costa Rica. Sólo hay pequeñas diferencias impuestas por las diferentes geometrías de los predios.

Básicamente se estructura en:

- **Línea de carga.** Es la que tiene mayor sección, y discurre paralela a la Panamericana.
- **Línea de retorno de vehículos a la rotonda de acceso,** ubicada entre la línea de carga y la Panamericana, justo al borde del límite del predio.
- **Línea de vehículos ligeros y buses,** bordeando el límite del predio por su vertiente más alejado de la Panamericana.
- **Línea de peatones,** siguiendo una vereda interior pegada a la línea de vehículos ligeros y buses.

Cualquier movimiento descrito dentro del CCI es una combinación de los movimientos anteriores con alguna situación de contingencia o control especial (envío a fase previa, inspección en zona de revisión, retorno en algún momento del circuito, etc.)

Se grafican a continuación los flujos descritos por los movimientos más relevantes:



Gráfico 95. Recorrido de carga

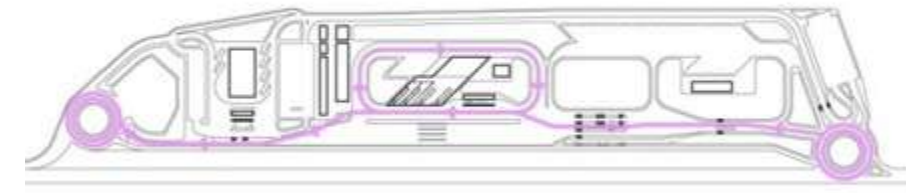


Gráfico 98. Recorrido a Zona de Revisión



Gráfico 96. Recorrido a Zona Previa

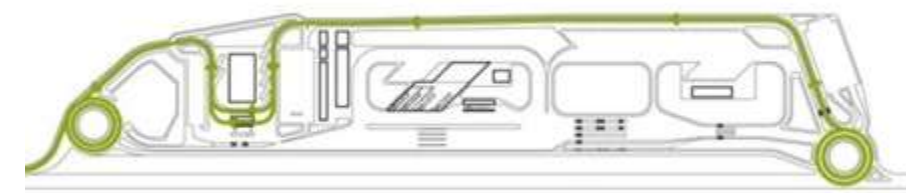


Gráfico 99. Recorrido de buses



Gráfico 97. Recorrido de vehículos ligeros

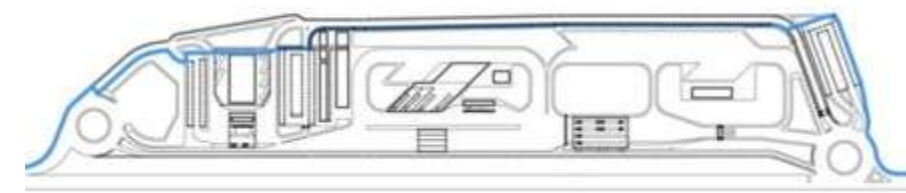
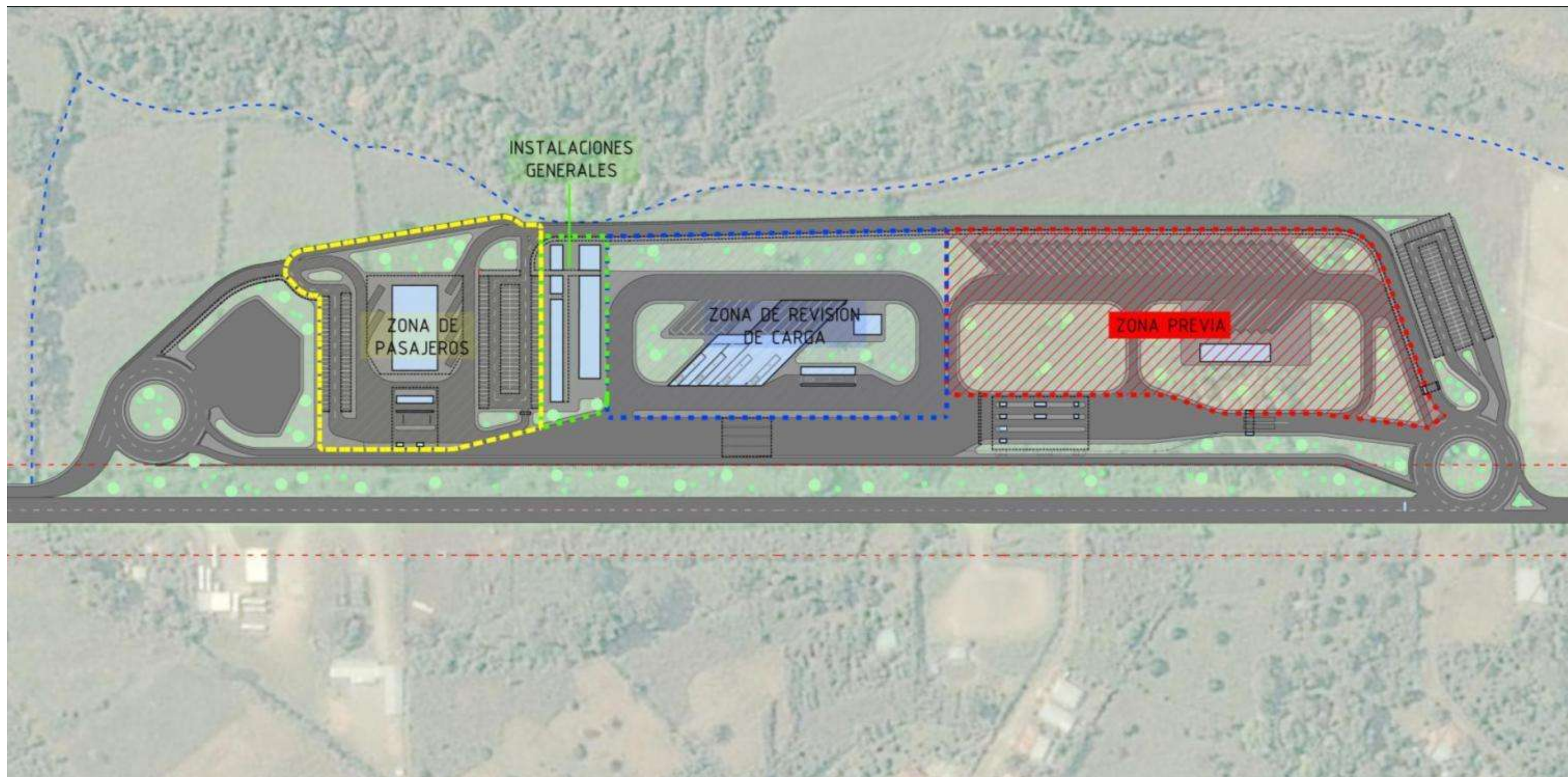


Gráfico 100. Recorrido peatonal

Gráfico 101. Zonificación general CCI Panamá



12.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS

La configuración general del CCI es exactamente igual, con las mismas tres grandes áreas de funcionamiento, las instalaciones generales y el viario de conexión entre ellas. No hay diferencias en la organización interna salvo las propias de la geometría del predio (que en este caso obliga a una ubicación un poco diferente del estacionamiento exterior para vehículos ligeros de funcionarios y privados), y algún elemento menor.

En general, se puede afirmar que este CCI tiene un funcionamiento externo más sencillo que el de Costa Rica por el contexto en el que se inserta. No se hace necesaria ninguna medida especial de control de la trama viaria del entorno (inexistente, por otra parte), la ejecución del CCI no obliga a modificaciones en la huella urbana, etc.

De igual manera, las edificaciones de este CCI son espejos idénticos a las edificaciones que se han descrito para el CCI de Costa Rica. La única diferencia estriba en el tamaño del edificio de viviendas, ya que los Organismos de Panamá han solicitado – a la fecha - una dotación de viviendas sensiblemente inferior a la solicitada en Costa Rica.

12.5.1 INGENIERÍA BÁSICA

- **Suministro de Agua:** El servicio de agua potable lo suministra el Instituto de Acueducto y Alcantarillado (IDAAN). Para el polígono escogido no hay servicio cercano, por lo que habrá que construir las líneas en el caso del agua potable hasta donde está el actual puesto de migración panameño (la tubería allí tiene 6"). La toma de agua ubicada en el mismo Río Chiriquí es la que alimenta al área, por lo que no hay problemas de presión.
- **Sistema de Recolección de aguas servidas:** Este servicio también está proporcionado por el IDAAN. Existe red de alcantarillado sanitario únicamente dentro del mismo poblado de Paso Canoas, y el sistema cuenta con una planta de tratamiento terciario ubicada a unos 500 metros de la planta potabilizadora, aguas abajo. La red de recolección llega hasta donde está la estación Terpel (en este punto será preciso evaluar la conveniencia de una planta de paquete propia versus construir una conexión durante el desarrollo del proyecto de ejecución. No hay información en planos sobre la altura de la última cámara de inspección ni de las pendientes).

- **Electricidad:** El servicio en Panamá es proporcionado por Unión Fenosa. (Edemet Edechi). El concesionario debe ofrecer el servicio sin costo de instalación hasta una distancia de 100 metros del proyecto. Posterior a esta distancia el futuro cliente tendrá que costear la colocación de postes y tendido eléctrico, con un costo no determinado que se negocia al momento de solicitar el servicio.

⇒ Por la Vía Panamericana pasa una línea de 34 megavatios.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Las Instalaciones eléctricas del CCI de Panamá, así como las especificaciones y características de los equipos que se consideran, son exactamente iguales a los descritos en el caso del CCI de Costa Rica.

INSTALACIONES SANITARIAS

- Sistema de Agua

Es el mismo criterio que se tiene en cuenta para CCI Costa Rica. El abastecimiento de agua se empalmará a la red existente de Ø100mm (4") que pasa por la Ruta Panamericana y llevará el agua hasta la cisterna enterrada de 35m³, que será ubicado en el área de jardines al costado de la zona de revisión de carga.

- Sistema de Desagüe

Es el mismo criterio que se tiene en cuenta para CCI Costa Rica. Solo que no se contempla planta de tratamiento de aguas residuales. La disposición final de los desagües descargar al colector existente público de Ø10" que pasa por la Ruta Panamericana.

PROTECCIÓN CONTRA INCENDIO

La instalación es exactamente igual a la del CCI de Costa Rica

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INSTALACIONES SANITARIAS Y PROTECCIÓN CONTRA INCENDIO

Todas las especificaciones técnicas de equipos e instalaciones son idénticas a las ya descritas para el CCI de Costa Rica.

12.5.2 CALIDADES DE REFERENCIA

En el caso de Panamá, no existe un manual oficial que tabule los costos de edificaciones tipo en función de sus calidades. Por tanto, para la definición de **calidades mínimas de edificaciones** se ha vuelto a usar el *Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva* del 2011 (Órgano de Normalización Técnica, Dirección General de Tributación. Ministerio de Hacienda) de Costa Rica. En función de disco manual, se han vuelto a definir las calidades tipo de cada una de las construcciones:

- **Terminal de Pasajeros:** Edificio de calidad *Tipo EO04*
- **Terminal de Carga:** Edificio de calidad *Tipo NI05*
- **Viviendas:** Edificio de calidad *Tipo AP02*
- **Otras edificaciones:** Edificio de calidad *Tipo BO02*
- **Marquesinas:** Construcción de calidad *Tipo PC03*

Se han adaptado los ratios de costo/m² de cada una de estas construcciones al contexto de la realidad de Panamá, rebajando ligeramente sus precios con respecto a lo que marcan las tablas del manual de Costa Rica.

Para la definición de **secciones, especificaciones técnicas y calidades de pistas y plataformas**, se ha seguido usando la misma normativa europea: *Orden FOM/3460/2003*, del Ministerio de Fomento de España, de 28 de Noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1 IC, *Secciones de firme*, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 12 de diciembre de 2003).

Las calidades y Especificaciones Técnicas de los firmes son las mismas que las empleadas en Costa Rica.

12.6 ANTEPRESUPUESTOS

12.6.1 CONSIDERACIONES PREVIAS

CARTOGRAFIA

Conviene señalar que todos y cada uno de los metrajes comprendidos en este documento se han elaborado sobre las alternativas previamente diseñadas en CAD. La información con la que se ha contado para realizar los diseños presenta importantes asimetrías según los países.

En Costa Rica se ha contado con una cartografía digital conformada por una serie de levantamientos diferentes montados en soporte único. Si bien la calidad del archivo no es óptima, se puede considerar que tiene el nivel de resolución de un plano parcelario o catastral.

En Panamá no se ha contado con ninguna información cartográfica en formato digital. En el entorno inmediato del límite fronterizo se lograron conseguir planos catastrales escaneados de los predios (o partes de los mismos) candidatos a soporte del CCI

El emplazamiento finalmente escogido en Panamá no cuenta con ningún tipo de cartografía fiable. No existen planos ni digitales ni en ningún otro soporte (no existe Plan Regulador, ni ninguna otra herramienta de Planeamiento).

Por tanto se puede concluir que el diseño en Panamá no tiene la exactitud geométrica que sí tiene en Costa Rica, siendo por tanto el margen de error en el metraje de las superficies algo mayor.

12.6.2 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS

Los diseños de este CCI se encuentran desarrolladas a escalas que van desde la 1/2000 a la 1/4000, con los grados de detalle propios de este nivel de acercamiento.

Por tanto, el nivel de detalle de los diseños así como de sus presupuestos es el mayor al que se ha podido llegar con este nivel de prefactibilidad.

12.6.3 FUENTES

Los precios unitarios de las partidas desarrolladas han sido elaborados recogiendo información de publicaciones periódicas oficiales, Cámaras de Comercio, y consultas de precios actuales de mercado. En concreto:

En Costa Rica:

- **Manual de Valores Base Unitarios, Órgano de Normalización Técnica de la Dirección General de Tributación.** Ministerio de Hacienda (2011)
- **Actualización de Índices e Indicadores por parte del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)**
- **Índices de precios de elementos para la construcción de carreteras y puentes,** Base Julio 1990=100. Periodo 1990-2010.
<http://www.inec.go.cr/>

En Panamá:

- **“Referencia de Rango de Precios Unitarios de principales actividades para estimados de Costos Preliminares”.** Departamento de Contratación y Concesiones. Dirección de Administración y Contratos. Ministerio de Obras Públicas.
- **Precios de mercado**

12.6.4 METODOLOGÍA

La Metodología que se ha seguido para la elaboración de los metrajes ha sido:

- ⇒ **Diseño del CCI en CAD.** El diseño es un único archivo CAD elaborado en tamaño real (1 unidad=1 metro) sobre el que se puedan realizar polilíneas de contorno para metraje.
- ⇒ **Metraje sobre el plano digital en CAD.** Elaboración de las polilíneas de contornos, localizando las partidas en superficies.
- ⇒ **Concertación de la tipología constructiva de cada una de las partidas a medir,** a partir de definición de calidades tipo
- ⇒ **Cotización de las partidas para la elaboración de un Coste Directo del diseño.** Elaboración de un presupuesto mediante la búsqueda de un precio unitario local para cada una de las partidas metradas.

- ⇒ **Cálculo del Coste Final del diseño a partir del Coste Directo.** Elaboración del Coste Final mediante los pasos necesarios para pasar a éste desde el Coste Directo.

12.6.5 EXCLUSIONES EN EL ANTEPRESUPUESTO

En los presentes Antepresupuestos no se incluyen los siguientes capítulos:

- ⇒ **Honorarios técnicos adicionales.** Vinculados a Estudios de Impacto Ambiental, Estudios arqueológicos, de ruido, obtención de permisos y licencias, etc
- ⇒ **Obras de infraestructuras vinculadas a abastecimiento de servicios públicos**
- ⇒ **Reubicación de servicios procedentes de interferencias de las redes del CCI con redes existentes y no previstas.**
- ⇒ **Medidas no reportadas procedentes del Estudio de Impacto Ambiental,** como pudieran ser terrenos no aptos para depositar en vertederos, obligación de incorporar medidas excepcionales durante las demoliciones o movimientos de tierras, u otros.
- ⇒ **Mobiliario, equipos informáticos secundarios,** y equipamiento de menor orden.
- ⇒ **Gastos adicionales durante el transcurso de la obra:** Seguridad de la obra, Seguridad y Salud, Control de Calidad, etc.
- ⇒ **Pago de Tasas, expedición de permisos o licencias municipales o de otro tipo.**
- ⇒ **No incorpora impuestos, especialmente el IVA.**

Tampoco incluye el Antepresupuesto (por la propia estructura del mismo), los siguientes capítulos, si bien se presupuestan como Anexos aparte:

- **Equipamiento:** escáneres de vehículos, sistemas adicionales de seguridad, otros.
- **Obras viales dentro del Dominio Público:** rotonda de acceso al CCI, modificación de 2 intersecciones, construcción de un nuevo firme para la “carretera del chorizo” y apertura de nuevo viario Norte-Sur que delimita el CCI en su cara Este.
- **Intercambiador de buses locales en el predio 3:** Este intercambiador hace de punto de contacto entre los buses que intercambian pasajeros antes de pasar por los controles de los países de entada. Por eso su ubicación es estratégica entre los dos CCI.

Gráfico 102. Intercambiador de buses en el predio 3



Intercambiador de buses en el predio 3

12.6.6 CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

VIVIENDAS

En entrevistas con funcionarios de los Organismos de Costa Rica presentes en el Paso de Frontera, se ha identificado una necesidad de 29 viviendas.

En entrevistas con funcionarios de los Organismos de Panamá, sólo se ha reportado la necesidad de 3 viviendas.

En lo que se refiere a su diseño, se ha optado por una propuesta residencial densa, con las calidades tipo descritas anteriormente, y con la siguiente distribución de superficies:

Características Básicas de las Viviendas	
Ítem	Superficie
Superficie de habitación-dormitorio:	17m2
Superficie de servicios higiénicos:	5m2
Superficie repercutible de servicios comunes (cocinas, salas, lavandería):	8m2
Superficie repercutible de espacio para circulación (pasillos, escaleras, distribuidores)	6m2
Superficie repercutible de espacio para almacenaje:	3m2
Superficie total por unidad de habitación:	39m2

Esta superficie de viviendas se ha ubicado en dos posiciones relativas distintas en ambos países. En Panamá, donde la presión de un posible crecimiento urbano no es un problema, se han ubicado junto al estacionamiento de vehículos ligeros anexo al CCI. En Costa Rica se ha optado por poner las viviendas estrictamente dentro del perímetro del CCI, para tener capacidad de aislar a los funcionarios de un crecimiento de la trama urbana.

12.6.7 OBRAS VIALES EXTERNAS

Se consideran como obras viales externas al CCI, aquellas que no forman parte del perímetro del mismo pero que son necesarias para su correcto funcionamiento.

En concreto, en Costa Rica se hace necesario acometer las siguientes obras:

- **Cierre de la conexión de la Panamericana con la “carretera del chorizo” en su extremo Oeste.** Para evitar el escape de vehículos por esa ruta hacia la Panamericana.
- **Apertura de un nuevo viario que comunica la Panamericana con la “carretera del chorizo”.** Para compensar el cierre anterior, y dar más coherencia a la trama vial de Paso Canoas.
- **Modificación de intersección para prohibición de giro a la derecha desde la prolongación Sur de la “carretera del chorizo”:** y evitar el escape de vehículos por la Panamericana.
- **Construcción de una rotonda de acceso al CCI,** necesaria para el funcionamiento del CCI, pero ubicada dentro de los 50m de derecho de vía de la carretera Panamericana.
- **Acceso a la Panamericana desde la rotonda de salida del CCI**
- **Construcción de un nuevo firme para la “carretera del chorizo”,** para facilitar su uso cómodo por parte de un número limitado de vecinos que va a tener que circular por ella para acceder al CCI, y que antes salían directamente a la Panamericana a través del tramo clausurado.

En Panamá las obras viales son mucho menos importantes, y se limitan a la rotonda de acceso al CCI y el carril de aceleración para la incorporación a la Panamericana.

12.6.8 EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTES DE CADA UNO DE LOS CCI

- **Compensaciones por la recuperación de los predios arrendados en Costa Rica:**

Todo el suelo en el que se ubica el predio es suelo del Estado administrado por el IDA. El IDA arrienda los predios comprendidos dentro de los 2 primeros Km. desde la línea fronteriza mediante contratos de arriendo de 5 años de duración. Acabado este plazo, el IDA puede disponer de los mismos sin necesidad de compensación alguna por los terrenos, y pagando tan sólo una compensación por las mejoras a modo de construcciones que se hayan desarrollados en los predios durante el plazo de concesión.

Si bien el IDA cuenta con todos los derechos para recuperar el dominio del suelo bajo su administración con un muy bajo coste, la realidad es que en Paso Canoas se considera que los arrendatarios son, de hecho, propietarios reales del suelo, ya que el IDA renueva de manera automática los contratos de arriendo cada 5 años. Por tanto, el escenario más probable es que el IDA se encuentre con cierta oposición social cuando decida ejecutar los contratos de arriendo, y se opte, a fin de agilizar el proceso, por pagar a los arrendatarios una compensación superior a la que realmente podrían optar.

De esta manera, se ha decidido ser conservador en la estimación de los costes de compensación por mejoras constructivas en los predios arrendados que se encuentran dentro de la huella escogida para implantar el CCI, estimando una compensación conjunta de 490.000US\$, superior al valor real de los elementos allí construidos.

- **Expropiación del predio en Panamá:**

El predio sobre el que se implanta el CCI es de propiedad privada. Por tanto es necesaria la compra o expropiación de dicho terreno.

El procedimiento que se sigue en Panamá cuando un Organismo público se dispone a adquirir un bien privado es el siguiente:

Cualquier institución estatal tiene que acudir a la Dirección de Bienes Patrimoniales, del Ministerio de Economía y Finanzas. Esta dirección ordena un avalúo que realiza y financia el propio Estado para determinar el valor del bien. Dicho valor es presentado al dueño del lote y se inicia un proceso de negociación, al final del cual se adquiere el bien por el valor acordado, en caso de que se llegue a un acuerdo. Si no se llega a acuerdo,

el estado tiene el recurso de expropiar el bien declarándolo bien de interés nacional, al valor que resultó del avalúo estatal.

Por tanto, el valor real que alcanzará la expropiación no se puede conocer hasta que no se realice esa tasación (o avalúo). En ausencia de dicho insumo, se ha procedido a estimar un precio de venta por m2 acudiendo a profesionales de Bienes Raíces del área de Chiriquí.

La estimación que se ha hecho es de 15US\$/m2

12.6.9 CUADROS DE SUPERFICIES

Tabla 88. Terminal de pasajeros

TERMINAL DE PASAJEROS						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA (m2)	TOTAL (m2)
PLANTA PRIMERA: PROCESOS	ÁREA DE ATENCIÓN A PASAJEROS	Zona pública				
		Zona de colas previas al control		1	185	185
		7 puestos de control de migraciones	10	5	7	35
		Formación de colas de control de equipajes (aduana)		1	140	140
		2 escaneres (aduana)	2	2	36	72
		Área post control de equipajes (aduana)		1	70	70
		Hall de salida		1	95	95
		Atención bancaria (2 oficinas de un puesto)	2	8	2	16
		Servicios				
		Máquinas de snacks, bebida...		2	-	28
		Cabinas telefónicas		2	-	
		Cajeros automaticos		2	-	
		Sala de espera		1	28	
		Servicios higienicos públicos		1	24	24
	ZONA DE FUNCIONARIOS	Zona de funcionarios				
		Instalaciones de revisión privada de pasajeros				
		Salas de entrevistas		2	10	20
		Bodyscan		1	10	10
		Almacenes de decomisos		6	12	72
		Laboratorios fitosanitarios		2	15	30
		Instalaciones auxiliares				
		Almacen		1	15	15
		Mantenimiento		1	7	7
		Instalaciones		1	7	7
		Archivos		1	120	120
		Vestuarios		1	20	20
		Instalaciones de comedor de funcionarios				
		Comedor		1	60	60
		Cocina		1	28	28
		Despensa		1	15	15
		Almacén frigorífico		1	15	15
		Almacén de suministros		1	40	40
	POLICIA	Mesas de trabajo	4	4	4,5	18
		Comandancia	1	1	24	24
		Calabozos (2)	0	2	10	20
		Archivo	0	1	8	8
		Vestuarios	0	1	22	22
		Almacén	0	1	12	12
	ADUANAS DE PAÍS ANFITRIÓN	Despacho	1	1	16	16
		Operadores (1)	1	1	12	12
		Archivo	0	1	4	4
	MIGRACIONES DE PAÍS ANFITRIÓN	Despacho		1	16	16
		Operadores (2)		1	16	16
	SANIDAD DE PAÍS ANFITRIÓN	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (1)		1	12	12
	ADUANAS DE PAÍS HUÉSPED	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
	MIGRACIONES DE PAÍS HUÉSPED	Operadores (1)		1	12	12
		Archivo	0	1	4	4
	COORDINACIÓN	Despacho		1	16	16
		Sala de reuniones		1	18	18
		Operadores (1)		1	12	24
		Archivo	0	1	4	4
	SALÓN DE ACTOS	Salón de actos	0	1	120	120
	OTRAS INSTALACIONES	Sala de servidores		1	30	30
		Sala de control monitorizado		1	18	18
		Salas polivalentes		3	30	60
		Mantenimiento, almacén		1	10	10
		Servicios higiénicos		1	22	22
PLANTA SEGUNDA: ADMINISTRACIÓN	ESPACIOS	Escaleras, pasillos, descansillos...		8%		136,16
	TOTAL DE SUPERFICIE CONSTRUIDA					1838,16

Tabla 89. Terminal de carga

TERMINAL DE CARGA						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA(m2)	TOTAL(m2)
PLANTA PRIMERA	MIGRACIONES	Despacho	1	1	16	16
		Operadores	4	4	7	28
		Archivo		1	4	4
	ADUANAS	Despacho	2	2	16	32
		Puestos de aduanas	7	7	7	49
		Archivo		1	4	4
	SANIDAD	Oficinas de administrativas fitosanitarios	2	2	9	18
		Oficinas de supervisión fitosanitarios	2	2	7	14
		Oficinas de inspección fitosanitarios	2	2	7	14
		Oficina de trámite documental		1	18	18
		Oficina para inspectores		1	9	9
		Bodega		1	27	27
		Archivo		1	4	4
		Laboratorios		2	36	72
		Cuarto sucio de laboratorio		1	9	9
		Instalaciones		1	10	10
	POLICIA	Despacho		2	16	32
		Despacho		1	16	16
	COORDINACIÓN	Servicios higiénicos para funcionarios		1	16	16
		Almacén		1	12	12
		Escaleras, pasillos, descansillos...			8%	26,4
	DÁRSENAS DE REVISIÓN	Atmosféricas		2		450
		Presurizadas		4		781
	CONTROL	Estacionamiento de control cuarentenario		6		590
TOTAL						2251,4

Tabla 90. Zona Previa

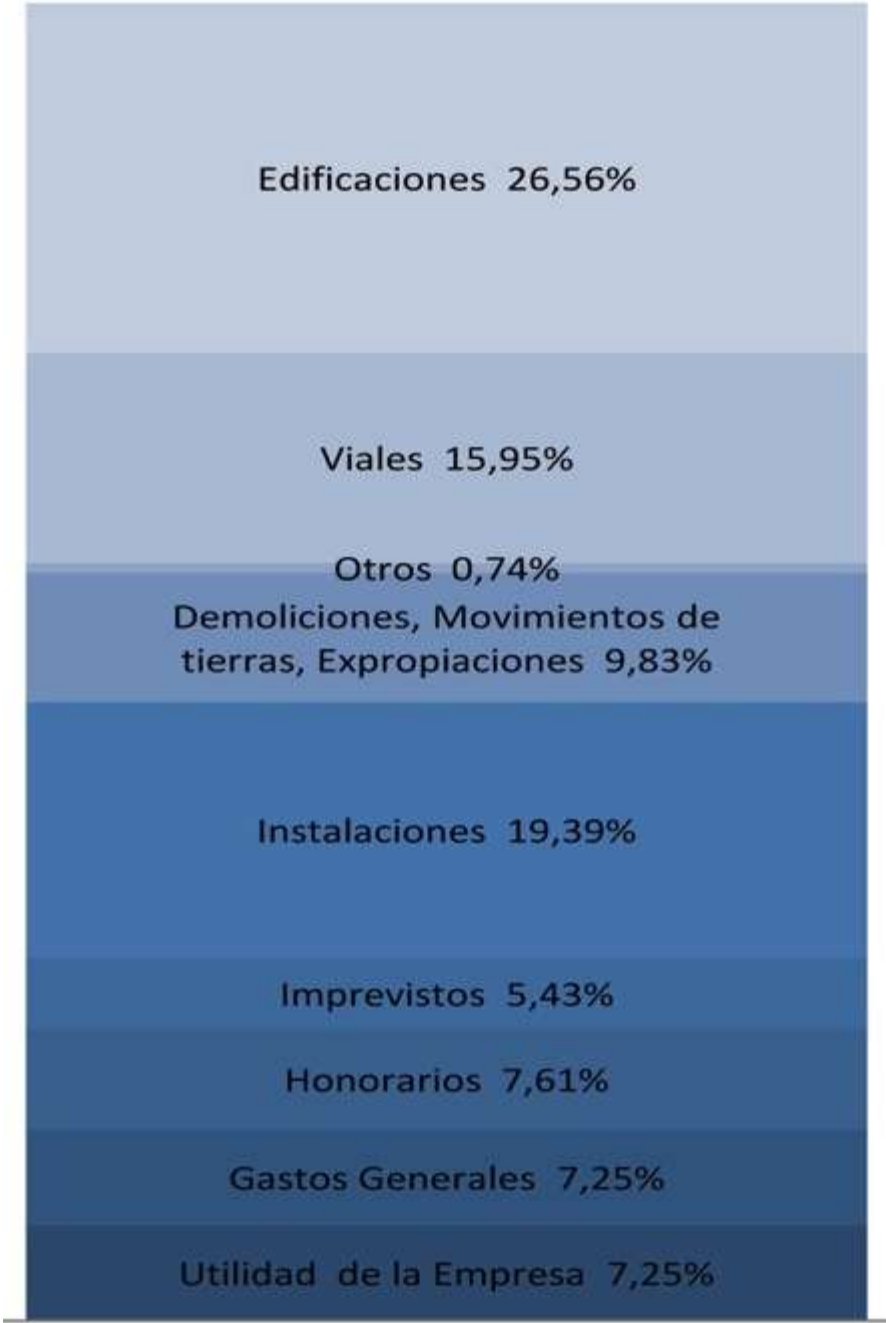
ZONA PREVIA						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
PLANTA PRIMERA	ATENCIÓN A CONDUCTORES	Agentes aduaneros	4	4	7	28
		Hall		1	95	95
		Puntos de conexión a Internet		1	38	38
		Maquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros		1	22	22
		Servicios higiénicos y vestuarios		1	25	25
		Otras instalaciones (almacenes, cuartos de instalaciones,...)		1	32	32
		Escaleras, pasillos, descansillos...			8%	22
		TOTAL				262

12.6.10 DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO COSTA RICA

Gráfico 103. Distribución porcentual de presupuesto

Tabla 91. Presupuesto del CCI por partidas de obra

TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE		Unidad	subtotal	Precio Unitario	CANTIDAD	TOTAL
				US\$	US\$		
1 - Edificaciones	EDIFICIOS	EDIFICIO DE PASAJEROS Y/O OFICINAS	m2	899,00	899,00	1838,00	1.652.362,00
	EDIFICIOS	EDIFICIO DE CARGA	m2	580,00	580,00	2251,00	1.305.580,00
	VIVIENDAS		m2	572,00	572,00	1131,00	646.932,00
	OTROS	OTROS	m2	380,00	380,00	2436,00	925.680,00
		Marquesinas	m2	50,00	50,00	6500,00	325.000,00
2 - Viales	VIALIDAD		m2	9			
	PAVIMENTO CARGAS		m2		90,12	14684,50	1.323.429,59
	PAVIMENTO LIGEROS Y BUSES		m2		60,53	11084,50	670.982,23
	OBRAS VARIAS	CUNETA MEDIA CAÑA	ml		19,33	0,00	0,00
	TOPE PARA VEHICULOS DE CARGAS		Unidad		100,00	55,00	5.500,00
	SEÑALIZACION VIAL VERTICAL, MARCOS INFORMACION		global		195000,00	1,00	195.000,00
	SEÑALIZACION VIAL HORIZONTAL (TERMOPLASTICA)		ml		15,00	11620,00	174.300,00
	CORDON Y CAÑO		ml		23,87	8968,00	214.045,79
	ACERA	espesor 7.5 cms base 12 cm	m2		27,45	12156,00	333.656,72
3 - Otros	RAMPA MINISVALIDOS	Area 1,2 X 0,8 m. Reacondicioamiento rasante	U		41,17	10,00	411,72
	TAPIAS Y MUROS	TAPIA CONCRETO	ml		97,86	0,00	0,00
	CERCAS	Alambre de puas	ml		12,42	0,00	0,00
		Malla ciclón	ml		44,36	1713,00	75.980,53
	MURO	Gavion	m3		87,22	0,00	0,00
		Concreto Armado < 2 m	ml		103,51	0,00	0,00
		Concreto Armado > 3 m	ml		112,92	0,00	0,00
4-Demoliciones, movimientos de tierras, expropiaciones...	ZONAS VERDES	ENZACATADO	m2		2,94	19826,00	58.208,26
	DEMOLICIONES (EDIFICACIONES)		m2		20,00	9326,00	186.520,00
	DEMOLICIONES (PAVIMENTOS)		m2		30,00	1600,00	48.000,00
	MOVIMIENTO DE TIERRAS (vaciado de material inadecuado)		m3		20,00	38328,00	766.560,00
	TERRAPLENES (Rellenos de ajuste)		m3		30,00	10200,00	306.000,00
	EXPROPIACIÓN		U				490.000,00
5-Instalaciones	PLANTA DE TRATAMIENTO Y SISTEMAS DE DRENAJE		global		350000,00	1,00	350.000,00
	SISTEMA PLUVIAL PAVIMENTOS Y EDIFICACIONES		global		850000,00	1,00	850.000,00
	SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE		global		225000,00	1,00	225.000,00
	CONECTIVIDAD ELECTRICA		global		400000,00	1,00	315.000,00
	TORRES DE ILUMINACION		Unidad		20000,00	21,00	420.000,00
	INTERNET, INTRANET, FIBRA OPTICA		global		200000,00	1,00	200.000,00
	ESCANER DE BULTOS		Unidad		60000,00	2,00	120.000,00
	BALANZAS		Unidad		25000,00	2,00	50.000,00
	SISTEMA CONTRA INCENDIO		global		350000,00	1,00	245.000,00
	ESTACIONES DE GESTIÓN		global		55000,00	14,00	770.000,00
	SUBTOTAL DIRECTOS				SUBTOTAL DIRECTOS		13.249.148,84
	Imprevistos						993.686,16
	Honorarios						1.391.160,63
	Gastos generales						1.324.914,88
	Utilidad de empresa						1.324.914,88
						TOTAL	18.283.825,40



12.6.11 PRESUPUESTO DEL CCI POR UNIDADES ESTRUCTURANTES

Gráfico 104. Distribución de presupuesto por unidad estructurante



12.6.12 PRESUPUESTOS DE OBRAS ANEXAS:

Gráfico 105. Presupuesto obras anexas

ANEXO 1: OBRAS VIALES					
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE	Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
	ROTONDA DE ACCESO	Unidad	90,12	6800	612.816,00
	CARRETERA DEL CHORIZO	Unidad	40,00	6959	278.360,00
	NUEVO VIAL	Unidad	60,53	3899	236.006,47
	OTROS	Unidad			95.000,00
	SUBTOTAL DIRECTOS				1.222.182,47
	Imprevistos				73.330,95
	Honorarios				128.329,16
	Gastos generales				122.218,25
	Utilidad de empresa				122.218,25
				TOTAL	\$1.668.279,07
ANEXO 2: EQUIPAMIENTOS					
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE	Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
	ESCÁNERES (2 DE VEHÍCULOS)	Unidad			3400000,00
	OTROS EQUIPOS E INSTALACIONES				450000,00
	SUBTOTAL DIRECTOS				3850000,00
				TOTAL	3850000,00

ANEXO 3: INTERCAMBIADOR DE BUSES LOCALES						
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE		Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
Edificaciones	EDIFICIOS	EDIFICIO DE PASAJEROS Y/O OFICINAS	m2	620,00	118,00	73.160,00
		Marquesinas	m2	180,00	2461,00	442.980,00
Viales	VIALIDAD		m2			
	PAVIMENTO LIGEROS Y BUSES		m2	60,53	2933,00	177.544,40
	OBRAS VARIAS	CUNETA MEDIA CAÑA	ml	19,33	0,00	0,00
	CORDON Y CAÑO		ml	23,87	842,00	20.096,63
Otros	ACERA	espesor 7.5 cms	m2	27,45	3492,00	95.848,08
		base 12 cm				0,00
	RAMPA MINISVALIDOS	Area 1,2 X 0,8 m.	U	41,17	0,00	0,00
		Reacondicioamiento rasante				0,00
	TAPIAS Y MUROS	TAPIA CONCRETO	ml	97,86	0,00	0,00
	CERCAS	Alambre de puas	ml	12,42	0,00	0,00
		Malla ciclòn	ml	44,36	330,00	14.637,23
	MURO	Gavion	m3	87,22	0,00	0,00
		Concreto Armado < 2 m	ml	103,51	0,00	0,00
		Concreto Armado > 3 m	ml	112,92	0,00	0,00
ZONAS VERDES	ENZACATADO	m2	2,94	1530,00	4.492,01	
	DEMOLICIONES (EDIFICACIONES)		m2	20,00		0,00
Demoliciones, movimientos de tierras, expropiaciones...	DEMOLICIONES (PAVIMENTOS)		m2	30,00		0,00
	MOVIMIENTO DE TIERRAS (vaciado de material inadecuado)		m3	20,00	3500,00	70.000,00
	TERRAPLENES (Rellenos de ajuste)		m3	30,00	1500,00	45.000,00
	EXPROPIACIÓN		U			210.000,00
Instalaciones	Generales		global	183122,00	1,00	183.122,00
SUBTOTAL DIRECTOS				SUBTOTAL DIRECTOS		1.336.880,35
Imprevistos						100.266,03
Honorarios						140.372,44
Gastos generales						133.688,04
Utilidad de empresa						133.688,04
					TOTAL	1.844.894,88

12.6.13 DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO PANAMÁ

Gráfico 106. Presupuesto del CCI por partidas de obra

PAÍS: PANAMA PASO DE FRONTERA: PASO CANOAS							
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE		Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL	
1 - Edificaciones	EDIFICIOS	EDIFICIO DE PASAJEROS Y/O OFICINAS	m2	700,00	1838,00	1.286.600,00	
		EDIFICIO DE CARGA	m2	560,00	2251,00	1.260.560,00	
		MARQUESINAS	m2	50,00	6033,00	301.650,00	
	VIVIENDAS	VIVIENDAS	m2	630,00	78,00	49.140,00	
	OTROS	OTROS	m2	360,00	2436,00	876.960,00	
2 - Viales	VIALIDAD		m2	0,00			
	PAVIMENTO CARGAS		m2	92,22	25576,00	2.358.724,81	
	PAVIMENTO LIGEROS Y BUSES		m2	61,94	11968,00	741.343,47	
	OBRAS VARIAS	Cuneta media caña	ml	19,78		0,00	
	CORDON Y CAÑO		ml	24,42	16676,00	407.292,07	
	TOPES PARA VEHICULOS DE CARGAS		Unidad	102,33	52,00	5.321,16	
	SEÑALIZACION VIAL VERTICAL, MARCOS INFORMACION		global	95166,90	1,00	95.166,90	
	SEÑALIZACION VIAL HORIZONTAL (TERMOPLASTICA)		ml	15,35	13835,26	212.364,39	
	ACERA	espesor 7.5 cms base 12 cm	m2	28,09	19513,00	548.070,22	
						0,00	
	3 - Otros	RAMPA MINUSVALIDOS	Area 1,2 X 0,8 m. Reacondicioamiento rasante	U	42,13	15,00	631,97
TAPIAS Y MUROS		TAPIA CONCRETO	ml	100,14	0,00	0,00	
CERCAS		Alambre de puas	ml	12,71		0,00	
		Malla ciclòn	ml	45,39	1715,00	77.841,66	
MURO		Gavion	m3	89,25	0,00	0,00	
		Concreto Armado < 2 m	ml	105,92		0,00	
		Concreto Armado > 3 m	ml	115,55	0,00	0,00	
ZONAS VERDES		ENZACATADO	m2	3,00	37683,00	113.213,44	
4-Demoliciones, movimientos de tierras, expropiaciones...		DEMOLICIONES (EDIFICACIONES)		m2	20,47	0,00	0,00
		DEMOLICIONES (PAVIMENTOS)		m2	30,70	0,00	0,00
	MOVIMIENTO DE TIERRAS (vaciado de material inadecuado)		m3	11,00	52562,00	578.182,00	
	TERRAPLENES (Rellenos de ajuste)		m3	17,00	11253,00	191.301,00	
	EXPROPIACIÓN		ha	15,00	99085,00	1.486.275,00	
5-Instalaciones	INSTALACIONES DE GESTIÓN		U	55000,00	14,00	770.000,00	
	PLANTA DE TRATAMIENTO Y SISTEMAS DE DRENAJE		global	358155,00	1,00	358.155,00	
	SISTEMA PLUVIAL PAVIMENTOS Y EDIFICACIONES		global	869805,00	1,00	869.805,00	
	SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE		global	230242,50	1,00	230.242,50	
	CONECTIVIDAD ELECTRICA		global	409320,00	1,00	390.000,00	
	TORRES DE ILUMINACION		Unidad	20466,00	23,00	470.718,00	
	INTERNET, INTRANET, FIBRA OPTICA		global	204660,00	1,00	304.000,00	
	ESCANER DE BULTOS		Unidad	60000,00	2,00	120.000,00	
	BALANZAS		Unidad	25000,00	2,00	50.000,00	
	SISTEMA CONTRA INCENDIO		global	358155,00	1,00	258.000,00	
SUBTOTAL DIRECTOS		SUBTOTAL DIRECTOS			14.411.558,59		
Imprevistos					1.080.866,89		
Honorarios					1.441.155,86		
Gastos generales					1.441.155,86		
Utilidad de empresa					1.441.155,86		

Gráfico 107. Distribución del presupuesto por partida de obra



12.6.14 PRESUPUESTO DEL CCI POR UNIDADES ESTRUCTURANTES:

Gráfico 108. Distribución del presupuesto por unidad estructurante



12.6.15 PRESUPUESTOS DE OBRAS ANEXAS

Presupuesto de obras viales:

ANEXO 1: VIARIO EXTERNO						
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE		Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
-	PAVIMENTO RIGIDO	base 30 cms	m2	92.22	2811.00	259242.08
		losa 20 cms				
		Reacondicionamiento rasante				
	CORDON Y CAÑO		m1	24.42	105.00	2564.50
	ACERA	espesor 7.5 cms	m2	28.09	197.00	5533.23
		base 12 cm				0.00
	ZONAS VERDES	ENZACATADO	m2	3.00	678.00	2036.96
	SUBTOTAL DIRECTOS		SUBTOTAL DIRECTOS			269376.77
	Imprevistos					20203.26
	Honorarios					26937.68
	Gastos generales					26937.68
	Utilidad de empresa					26937.68
			TOTAL			370393.06

Presupuesto de equipamiento:

ANEXO 2: EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO					
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE	Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
	ESCANERES (2 DE VEHÍCULOS)	Unidad	-	-	3400000
	OTROS EQUIPOS E INSTALACIONES				450000
	SUBTOTAL DIRECTOS		SUBTOTAL DIRECTOS		3850000
			TOTAL		3850000

12.6.16 COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Se ha estimado el coste que supone la operación y el mantenimiento del CCI en lo referente a su infraestructura y consumo de servicios públicos, durante 20 años de operación.

Para la estimación de los costes de mantenimiento se han atendido a los siguientes rubros:

MANTENIMIENTO DE VIARIOS

Dentro de este concepto se considera no sólo el mantenimiento del firme en sí, sino también el de su señalización vertical y horizontal. Para el cálculo de estos costes se ha usado el Manual de Mantenimiento de la Instrucción para el Diseño de Firmes de la Red de Carreteras de Andalucía. En dicho documento, para el tipo de firme escogido para el CCI (Capas granulares y mezclas bituminosas), y para el tipo de tráfico (Categoría T42), se establecen los siguientes hitos de mantenimiento:

- Año 7: 0,5% del coste inicial de las capas de firme.
- Año 10: 0,2% del coste inicial de las capas de firme, en concepto de tratamiento superficial.
- Año 15: 0,5% del coste de las capas de firme.

MANTENIMIENTO DE EDIFICACIONES

Se ha estimado el coste de mantenimiento de las edificaciones del CCI incluyendo, no sólo la obra civil y elementos constructivos físicos (cerramientos, acabados, fachadas, cubiertas, carpinterías, etc.), sino también las siguientes instalaciones:

- S.S.G.G. (Servicios Generales): Instalaciones Eléctricas y Mecánicas
- Fontanería y Saneamiento
- Protección Contra Incendios: Detección, Extinción,
- Seguridad: Control accesos, CCTV, etc.
- Ascensores.

Dentro del mantenimiento estimado se han considerado los siguientes tipos de mantenimiento:

- **Mantenimiento Preventivo:** aquel que está enfocado a evitar el fallo, interviniendo antes de que este ocurra.

- **Mantenimiento Conductivo:** comprende el manejo de la instalación, puesta en marcha y paro, e inspección ocular continuada de equipos, redes, puntos terminales. Supervisión en tiempo real.
- **Mantenimiento Correctivo:** Comprende las reparaciones sin sustitución, o con sustitución de elementos fungibles y de pequeño material de bajo coste.
- **Mantenimiento substitutivo (o gran correctivo):** Comprende el mantenimiento que incluye la sustitución completa de equipos o elementos por obsolescencia, cambios de normativa o mejoras integrales.

MANTENIMIENTO NO INCLUIDO

En la estimación del coste de mantenimiento de los CCI no se ha considerado:

- Servicios de Limpieza
- Servicios de Jardinería
- Personal de seguridad
- Personal de servicios: cafetería, comedor, o cualquier servicio incorporado a la zona previa de atención a transportistas.

12.6.17 METODOLOGÍA

Para el cálculo de los costes de mantenimiento de las edificaciones se ha optado, frente al caso del mantenimiento de viarios (donde se ha calculado el coste de mantenimiento anual por % con respecto al coste inicial), por estimarlo en función de los m2 de edificación.

Para ello, se ha considerado el uso principal del conjunto de edificaciones (oficinas, que es el predominante en la Terminal de pasajeros, el edificio más grande), y se ha calculado la *superficie construida equivalente* de oficinas. Este parámetro homogeniza la superficie de las distintas edificaciones del CCI (teniendo en cuenta que aquéllas edificaciones que no son oficinas tienen un coste de mantenimiento menor) para poder usar un único ratio de coste de mantenimiento por m2.

En el caso de Costa Rica, la Superficie Equivalente en función de la cual se ha estimado el coste de mantenimiento por m2 es 4320m2. En el caso de Panamá, 3960m2.

En Costa Rica se ha considerado un costo de mantenimiento de 11\$/m2. En el caso de Panamá se ha considerado un coste de mantenimiento algo inferior: 9\$/m2.

12.6.18 MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES INFORMÁTICAS

Dentro del costo inicial de Instalaciones Informáticas, se ha considerado el 100% del costo integral de la implantación del Sistema de Gestión, más una partida adicional por CCI imputable a las instalaciones informáticas propias de un edificio de oficinas: computadoras, cableado, servidores, comunicaciones, otros. El costo del Sistema de gestión se ha repartido por igual (50%) entre cada uno de los CCI.

En el mantenimiento de las Instalaciones Informáticas se ha estimado un costo ordinario fijo anual y tres inversiones extraordinarias imputadas a mantenimiento substitutivo en los años 5, 10 y 15 de vida de ambos CCI.

12.6.19 COSTO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CCI COSTA RICA

AÑOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Mantenimiento de viario y plataformas							141.426			67.376					225.412					
Mantenimiento de edificaciones	47.518	50.369	53.391	56.594	59.990	63.590	67.405	71.449	75.736	80.280	85.097	90.203	95.615	101.352	107.433	113.879	120.712	127.955	135.632	143.770
Mantenimiento de instalaciones informáticas	24.105	25.551	27.084	28.709	191.132	32.258	34.193	36.245	38.420	201.425	43.168	45.758	48.504	51.414	215.199	57.769	61.235	64.909	68.804	72.932
TOTAL OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	71.623	75.920	80.475	85.304	251.122	95.847	243.025	107.694	114.156	349.082	128.266	135.961	144.119	152.766	548.044	171.648	181.947	192.864	204.436	216.702

12.6.20 COSTO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CCI PANAMÁ

AÑOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Mantenimiento de viario y plataformas							219.875			104.750					350.448					
Mantenimiento de edificaciones	33.918	35.274	36.685	38.153	39.679	41.266	42.917	44.633	46.419	48.275	50.206	52.215	54.303	56.475	58.734	61.084	63.527	66.068	68.711	71.459
Mantenimiento de instalaciones informáticas	24.105	25.069	26.072	27.115	28.199	29.327	30.501	31.721	32.989	34.309	35.681	37.109	38.593	40.137	41.742	43.412	45.148	46.954	48.832	50.786
TOTAL OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	58.023	60.344	62.757	65.268	67.878	70.593	293.292	76.354	79.408	187.334	85.888	89.323	92.896	96.612	450.924	104.496	108.675	113.022	117.543	122.245

12.6.21 CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS

- Se ha considerado el comienzo de las obras en Agosto de 2013, y una duración aproximada de 16 meses. De esta manera las obras se podrían entregar provisionalmente a finales de Noviembre de 2014 y contar con un mes para levantamiento de observaciones realizadas por la supervisión antes de su puesta en marcha en Enero de 2015.
- Antes del comienzo de las obras se habrán realizado unos desembolsos previos: Honorarios Técnicos de elaboración de los distintos proyectos técnicos y los gastos de expropiación (Panamá) o compensación (Costa Rica).
- La primera Certificación de obra al Contratista (previa al inicio de los trabajos) será un 20% del total, en concepto de adelanto. El resto de certificaciones se ha distribuido homogéneamente entre los 16 meses, reservando la última certificación para después del mes que tendrá el contratista para el levantamiento de observaciones antes de la puesta en marcha del CCI.

Cronograma valorizado Costa Rica:

AÑO	DESEMBOLSO PREVIO	2013					2014											
MES		AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC
Desembolso	1.881.160	3.280.533	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133	820.133
Acumulado	1.881.160	5.161.693	5.981.826	6.801.960	7.622.093	8.442.226	9.262.359	10.082.493	10.902.626	11.722.759	12.542.893	13.363.026	14.183.159	15.003.292	15.823.426	16.643.559	17.463.692	18.283.825

Cronograma valorizado Panamá:

AÑO	DESEMBOLSO PREVIO	2013					2014											
MES		AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC
Desembolso	2.927.431	3.377.692	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423	844.423
Acumulado	2.927.431	6.305.123	7.149.546	7.993.970	8.838.393	9.682.816	10.527.239	11.371.662	12.216.085	13.060.508	13.904.931	14.749.354	15.593.778	16.438.201	17.282.624	18.127.047	18.971.470	19.815.893

Conclusiones:

- En Costa Rica deberá desembolsarse el 46% del monto total de inversión en 2013, y el 54% restante en 2014.
- En Panamá deberá desembolsarse el 48% del monto total de inversión en 2013, y el 52% restante en 2014.

Tabla 92. Proyección anual de pasajeros y tiempo de control

PASO CANOAS: TRANSPORTE DE PASAJEROS						
PROYECCIÓN ESTIMADA DE PASAJEROS ANUALES Y TIEMPO EN HORAS QUE DEMANDAN LOS CONTROLES						
Año	Sentido PA - CR	Sentido CR - PA	Total	Tiempos de control en Hs./año.		
	Personas	Personas		S/Proyecto	c/Proyecto	Ahorros
2.015	222.207	248.111	470.318	631.403	238.244	393.159
2.016	232.670	260.369	493.039	662.594	250.633	411.961
2.017	243.133	272.627	515.760	693.802	263.014	430.788
2.018	253.596	284.885	538.481	725.023	275.402	449.621
2.019	264.059	297.143	561.202	756.199	287.795	468.404
2.020	274.522	309.401	583.923	787.430	300.170	487.260
2.021	284.986	321.659	606.645	818.613	312.567	506.045
2.022	295.449	333.917	629.366	849.802	324.945	524.857
2.023	305.912	346.175	652.087	880.989	337.325	543.664
2.024	316.375	358.433	674.808	912.176	349.705	562.471
2.025	326.838	370.691	697.529	943.373	362.085	581.288
2.026	337.301	382.950	720.251	974.599	374.468	600.131
2.027	347.765	395.208	742.973	1.005.786	386.863	618.923
2.028	358.228	407.466	765.694	1.036.965	399.242	637.723
2.029	368.691	419.724	788.415	1.068.178	411.619	656.559
2.030	379.154	431.982	811.136	1.099.369	424.009	675.360
2.031	389.617	444.240	833.857	1.130.591	436.390	694.201
2.032	400.080	456.498	856.578	1.161.795	448.783	713.012
2033	400.080	456.498	856.578	1.161.795	448.783	713.012
2034	400.080	456.498	856.578	1.161.795	448.783	713.012

13

EVALUACION DEL PROYECTO

13.1 PARÁMETROS Y SUPUESTOS UTILIZADOS

En este apartado se describen los parámetros y supuestos adoptados para la evaluación del proyecto.

En primer término, con el fin de facilitar la lectura, se presenta una síntesis de las proyecciones de la demanda de cargas y pasajeros migrantes y los ahorros de tiempo que, respecto de la situación actual, derivan de la implantación del proyecto, desarrolladas en los capítulos 2 y 10 respectivamente.

Posteriormente se aborda la cuantificación monetaria del tiempo para las distintas categorías de usuarios que utilizan para su desplazamiento Paso Canoas y se presenta el flujo monetizado de dichos beneficios, para el horizonte del proyecto, discriminado en cargas y pasajeros.

A continuación se presenta un detalle de la cuantía de personal disponible por parte de en las instituciones delegadas para el control fronterizo en la situación actual y se presentan las estimaciones de personal realizadas en la situación con proyecto de acuerdo al dimensionamiento adoptado⁴¹

Luego se presenta una estimación de los costos en personal, mantenimiento y operación en la situación actual y con proyecto, derivándose de la misma el diferencial existente entre ambos escenarios.

Seguidamente se presenta el detalle de las inversiones necesarias para implantar los CCI y su desagregación temporal y por último se presentan los resultados obtenidos de la evaluación de proyecto realizada.

13.2 FLUJOS PROYECTADOS DE CARGA, PASAJEROS Y AHORROS DE TIEMPO

Los criterios para las proyecciones de los flujos de cargas y pasajeros y las estimaciones de los ahorros de tiempo que se verificarían con la implantación del proyecto respecto de la situación actual, fueron detallados en capítulos anteriores del presente informe.

Por ello en esta sección sólo se reproducen las tablas síntesis que permitan al lector una rápida comprensión sin recurrir a los desarrollos realizados.

Dichas tablas, para pasajeros y cargas, se presentan a continuación.

⁴¹ Ver capítulo 11 Dimensionamiento

Tabla 93. Proyección anual de carga y tiempo de control

PASO CANOAS: TRANSPORTE DE CARGA PROYECCIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN AMBOS SENTIDOS Y TIEMPOS QUE DEMANDAN LOS CONTROLES EN HORAS/AÑO				
Año	MT ambos sentidos	Tiempos de los controles en Hs./año		
		S/ Proyecto	C/Proyecto	Ahorros
2015	84.189	247.396	83.185	164.211
2016	87.405	256.846	68.813	188.034
2017	90.621	266.469	53.149	213.319
2018	93.838	276.270	36.195	240.076
2019	97.057	286.259	37.436	248.823
2020	100.270	296.430	38.675	257.755
2021	103.488	306.810	39.917	266.893
2022	106.707	317.397	41.158	276.238
2023	109.919	328.187	42.397	285.790
2024	113.139	339.215	43.639	295.575
2025	116.352	350.462	44.879	305.583
2026	119.564	361.946	46.117	315.829
2027	122.780	373.688	47.358	326.330
2028	125.997	385.689	48.599	337.090
2029	129.210	397.953	49.838	348.115
2030	132.427	410.503	51.079	359.424
2031	135.645	423.344	52.320	371.024
2032	138.860	436.481	53.560	382.921
2033	138.860	436.481	53.560	382.921
2034	138.860	436.481	53.560	382.921

13.3 VALOR DEL TIEMPO

Los principales beneficios del proyecto estriban en una importante reducción de los tiempos medios que a las distintas categorías de usuarios les insume en la actualidad atravesar la frontera. Por ello, a los efectos de la posterior evaluación del proyecto resulta menester expresar dichos ahorros en forma monetaria.

Para ello se adoptaron criterios usualmente utilizados en este tipo de proyecto o en proyectos viales, cuyo detalle, para cargas y pasajeros se muestra en las secciones siguientes.

13.3.1 TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL

Para estimar el valor del tiempo atribuible a cada uno de los MT que utilizan la vinculación fronteriza, se adoptó el criterio de identificar los ítems del costo de explotación variables con el tiempo que demandan los viajes.

En tal sentido se obtuvo la metodología de cálculo que realiza la Cámara de Transportistas Costarricenses Unitarios y a partir de la apertura que registra la misma se adoptaron como rubros variables con el tiempo los de Mano de Obra, Depreciaciones, Seguros del Vehículo y Gastos de administración. Asimismo, a fin de reflejar adecuadamente los flujos que se materializan en el paso, donde los vehículos vacíos revisten singular importancia (particularmente en sentido PA – CR) y con base en la misma fuente, se estimó la distribución porcentual de los rubros de costos para un viaje del vehículo cargado y para el mismo viaje pero imputando los costos de su regreso vacío.

De esta forma se obtuvo que los viajes con retorno cargado el peso de rubros considerados alcanza el 26.5% del costo, en los que retornan vacíos ese porcentaje es del 23.1%. La distribución aludida se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 94. Distribución porcentual rubros carga

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS – DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL POR RUBROS PRINCIPALES		
Descripción de Rubros	Distribución porcentual	
Rubro	Cargado	Cargado con retorno vacío
Diesel	37,2%	43,7%
Lubricantes	1,1%	1,4%
Mano de Obra	12,4%	10,8%
Llantas y Neumáticos	8,6%	9,1%
Repuestos y accesorios	7,0%	6,1%
Reparaciones	2,6%	2,3%
Depreciaciones	5,7%	4,9%
Seguro de Vehículos	0,7%	0,6%
Gastos de Administración	7,8%	6,8%
Rentabilidad e impuestos	17,0%	14,4%
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Cámara de Transportistas Costarricenses Unitarios		

Con este insumo y el precio de los fletes y los tiempos de viaje relevados en Paso Canoas, se estimó el valor atribuible a la hora del MT de carga internacional que se sitúa en torno a los us\$ 10.45. Los supuestos y resultados obtenidos se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 95. Supuestos estimación valor del tiempo carga

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS – SUPUESTOS ADOPTADOS PARA ESTIMAR EL VALOR DEL TIEMPO		
Concepto	Cargado	Cargado con retorno vacío
Valor del flete en us\$ (incluye carga y descarga de la mercadería)	1604	2146
Distancia en Km.	885	885
Ponderación de rubros afectados por tiempo	26,5%	23,1%
Duración del viaje en horas	36	60
Valor hora del tiempo (us\$)	11,80	8,25
Distribución de los tráficos	62,1%	37,9%
Valor hora promedio adoptado (us\$)		10,45
Horas promedio por MT ahorradas con Proyecto		2,56

Este valor adoptado es el que impactaría en los costos de los servicios de transporte internacional y no incluye consideraciones respecto al efecto de los tiempos sobre la mercadería transportada.

13.3.2 PASAJEROS

Para estimar el valor del tiempo de los pasajeros migrantes se adoptó el criterio de prorratear el gasto diario de los turistas en Panamá y Costa Rica y el valor obtenido fue analizado en su consistencia con los valores del tiempo por tipo de usuario que se utilizan en Costa Rica para la evaluación de proyectos viales.

En primer lugar, se supuso que el ahorro de tiempo permite a los turistas aumentar su estadía en el destino y por ende incrementar su gasto en el mismo, lo cual representa el beneficio del proyecto correspondiente al país de destino.

De las proyecciones de demanda realizadas para el horizonte del proyecto se obtiene la cantidad de pasajeros y vehículos que demandarán el uso de las instalaciones de control y su distribución por tipo de usuarios (vehículos livianos y buses⁴²).

Por su parte la información sobre el turismo en ambos países permite calcular el gasto de los turistas en cada país por hora efectiva, estimada en 14 horas diarias⁴³. Asimismo, en ausencia de información sobre el gasto específico de los turistas que ingresan por modo carretero, se supone que el gasto de cada turista ingresado por Paso Canoas resulta un 25% inferior al del promedio de turistas ingresados por todos los medios.

Finalmente, dado que no fue posible realizar encuestas que reflejaran el motivo de viaje de los pasajeros, se asume que los mismos lo hacen sólo por motivo turismo. Este criterio resulta conservador respecto a los beneficios del proyecto toda vez que arrojan un menor valor promedio por hora que los viajes por motivo trabajo

Respecto a los beneficios que obtendrían los operadores del transporte de pasajeros, a diferencia del transporte de carga en este caso no resultó factible contar con una metodología de calculo de costos de explotación, por lo que en forma conservadora se adoptaron como beneficios sólo los derivados del valor hora de los conductores considerando para ello el salario mínimo horario de un trabajador calificado en Costa Rica en 2011. Los supuestos adoptados y los resultados obtenidos se muestran la siguiente tabla:

⁴² Dada la configuración espacial de los CCI se adopta el supuesto de que los pasajeros migrantes a pie, se desplazarán en el futuro en buses locales abordados en forma previa a su paso por el ACI que corresponda.

⁴³ El valor que convencionalmente se adopta es de 12 horas. Con criterio conservador se adopta el de 14 horas.

Tabla 96. Supuestos estimación valor del tiempo pasajeros

SUPUESTOS ADOPTADOS PARA ESTIMAR EL VALOR DEL TIEMPO DE PASAJEROS MIGRANTES Y RESULTADOS OBTENIDOS	
Concepto	us\$
Gasto diario de los turistas en Panamá y Costa Rica (2011) ⁴⁴	112
Gasto diario adoptado para los turistas que ingresan por Paso Canoas	89,6
Gasto imputable por hora	6,4
Valor hora conductores de buses (dos)	5,1
Valor horario del tiempo adoptado	6,1

Debe señalarse que el valor obtenido, resulta conservador respecto a los beneficios totales al no incluir íntegramente el diferencial de costos positivo que la situación generará a las empresas operadoras de servicios regulares de transporte de pasajeros⁴⁵.

Como se señaló, el valor obtenido fue contrastado con los valores adoptados en Costa Rica para la evaluación de proyectos viales, cuya metodología parte de asignar a las distintas categorías de usuarios un salario mensual de acuerdo a la distribución de la renta o salarios mínimos vigentes en dicho país

Dichas asignaciones suponen un ingreso mensual para los conductores y pasajeros de vehículos livianos que viajan por motivos distintos al trabajo de aproximadamente 1.100 dólares y de 736 dólares para los pasajeros que se desplazan en buses.

Con estos guarismos y la distribución de los pasajeros por medio de transporte obtenido en la proyección de la demanda se obtiene un valor promedio hora de 4.28 us\$ por pasajero migrante incluido el valor del tiempo de los conductores de los buses.

Si bien este valor es inferior al estimado con el método de gasto diario de los turistas, debe recordarse que se trata de valores que hacen referencia a viajes realizados íntegramente en territorio nacional, por lo que el ingreso

⁴⁴ Información periodística con base en datos de los organismos nacionales de turismo de Costa Rica y Panamá.

⁴⁵ Los servicios regulares tienen frecuencias preestablecidas, por lo que los menores tiempos en frontera no redundarán en una mayor posibilidad de oferta. De esta forma la parte del beneficio no contemplado estibaría en la reducción de horas extraordinarias del personal de conducción

medio mensual estaría subvaluado respecto al ingreso medio de los turistas que utilizan Paso Canoas a lo que debe adicionarse lo mencionado en materia de no inclusión de aspectos vinculados al operador del servicio. Por ello se aprecia que el valor obtenido es consistente con el adoptado para la evaluación de la alternativa básica del proyecto y será utilizado como valor extremo para analizar la sensibilidad del flujo de fondos de la evaluación.

13.3.3 FLUJOS ESTIMADOS DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO

Con base en los valores adoptados para el valor del tiempo del transporte de cargas y pasajeros y los ahorros de tiempos estimados para cada categoría de usuarios., la Tabla siguiente muestra el flujo de beneficios por ahorro de tiempo atribuibles al proyecto, expresado en dólares estadounidenses.

Tabla 97. Flujo de beneficios proyectos por ahorro de tiempo

PASO CANOAS: FLUJO DE BENEFICIOS DEL PROYECTO POR AHORRO DE TIEMPO – EN US\$ /AÑO			
Año	Cargas	Pasajeros	Total
2015	1.716.005	2.398.268	4.114.274
2016	1.964.951	2.512.964	4.477.915
2017	2.229.188	2.627.808	4.856.997
2018	2.508.790	2.742.691	5.251.481
2019	2.600.200	2.857.266	5.457.466
2020	2.693.541	2.972.287	5.665.828
2021	2.789.037	3.086.877	5.875.914
2022	2.886.691	3.201.627	6.088.318
2023	2.986.509	3.316.352	6.302.861
2024	3.088.762	3.431.076	6.519.838
2025	3.193.343	3.545.858	6.739.201
2026	3.300.412	3.660.797	6.961.209
2027	3.410.147	3.775.430	7.185.577
2028	3.522.595	3.890.108	7.412.703
2029	3.637.805	4.005.008	7.642.813
2030	3.755.985	4.119.695	7.875.680
2031	3.877.200	4.234.625	8.111.825
2032	4.001.521	4.349.371	8.350.892
2033	4.001.521	4.349.371	8.350.892
2034	4.001.521	4.349.371	8.350.892

13.4 PERSONAL ASIGNADO A LAS TAREAS DE CONTROL

En lo que sigue se presentan los criterios y resultados obtenidos para cuantificar el personal aplicado a los controles en la situación actual y los requeridos en el escenario con proyecto.

13.4.1 SITUACIÓN ACTUAL

La cantidad del personal que presta servicios en Paso Canoas, asignados a las tareas de control fronterizo de cargas y pasajeros, se obtuvo de los relevamientos realizados durante las entrevistas mantenidas con los responsables de los organismos en las tareas de campo desarrolladas en el Paso.

De acuerdo a los mismos⁴⁶ la dotación actual de los servicios de aduana, migraciones, controles sanitarios y transporte⁴⁷ totaliza 183 personas con la siguiente desagregación por organismo y cabecera.

Tabla 98. Dotación de personal situación actual

DOTACIONES DE PERSONAL EN LA SITUACIÓN ACTUAL POR CABECERA Y ORGANISMO			
Cabecera Panamá		Cabecera Costa Rica	
Entidad	Personal	Entidad	Personal
AUPSA	16	SENASA	12
MIDA	12	SFE	9
Aduana ⁴⁸	51	Aduana ⁴⁹	42
Migración	12	Migración	16
Transporte	3	Salud	3
OIRSA	7		
	101		82

Fuente: Elaboración propia con base en datos de relevamiento en frontera

El personal informado en el relevamiento es el directamente afectado a las labores de control. No se cuenta con información respecto al personal que realiza servicios de limpieza y mantenimiento rutinario de las instalaciones y equipamiento. Tampoco pudo obtenerse el número de personal afectado a las tareas de seguridad.

46 S.e.u.o.

47 Sólo en cabecera Panamá

48 NO Incluye 17 de Servicio Especial de control y Vigilancia Aduanera afectado a Tiendas Libres de impuestos

49 No incluye personal destacado en Golfito

13.4.2 SITUACIÓN CON PROYECTO

Para estimar la cantidad de personal necesario en el escenario con proyecto, se adoptó el número de puestos de control, determinados por un modelo de simulación dinámica, necesarios para absorber, sin generar demoras por colas, el crecimiento estimado de los flujos para el día promedio del mes pico del año 2034.

A los efectos de la posterior evaluación este criterio implica comparar cantidades no homogéneas, toda vez que ante el crecimiento de la demanda es dable esperar que aun sin proyecto el personal actual se incremente. No obstante se toma como válido para determinar conservadoramente la evaluación de la alternativa básica y en el análisis de sensibilidad se introducirá un factor que torne temporalmente comparables ambos valores

En lo que sigue se presentan las estimaciones de personal realizadas para la alternativa con proyecto, discriminadas por Cargas y Pasajeros y por país anfitrión y país huésped (los complejos son simétricos).⁵⁰ La información se presenta separada para los organismos en los que se delega el control fronterizo de personas, mercaderías y vehículos y para las funciones no directamente relacionados con el mismo pero incluidas funcionalmente en los CCI. Esta segunda porción incluye particularmente las tareas inherentes a la Coordinación, mantenimiento y aseo de los CCI y las labores vinculada con la seguridad, sea esta prestada por funcionarios públicos o privados.

13.4.3 CCI CARGA

Tabla 99. Estimación de personal con proyecto –CCI carga

CCI - CARGAS: ESTIMACIÓN DE PERSONAL51 POR ORGANISMO DELGADO PARA EL CONTROL FRONTERIZO PARA EL DIMENSIONAMIENTO ADOPTADO (CONTEMPLA DEMANDA DE DÍA PROMEDIO DE MES PICO A 2034)											
Organismo	Área	País Anfitrión	Turno			Sub-total	País Huésped	Turno			Sub- Total total
			M	T	Día			M	T	Día	
Aduana	Supervisión	1	0	0	1	22	1	0	0	1	
	Administración	1	0	0	1		1	0	0	1	
	Técnicos en oficinas	4	2	2	0		4	2	2	0	
	Inspectores andenes	2	1	1	0		2	1	1	0	
	Atención casetas CDE	8	4	4	0		8	4	4	0	
	Atención revisión cabinas	2	1	1	0		0	0	0	0	
	Laboratorio	1			1		0	0	0	0	
	Retenciones	2	1	1	0		0	0	0	0	
	Archivo	1	0	0	1		0	0	0	0	16 38
Sanidad	Supervisión	1	0	0	1		1	0	0	1	
	Administración	1	0	0	1		1	0	0	1	
	Inspectores andenes	2	1	1	0		2	1	1	0	

50El horario de atención del paso se supone constante e igual al actual

51 Tanto en las estimaciones del personal para el área de cargas como la de pasajeros no se incluyen los relevos de personal.

	Atención casetas CDE	4	2	2	0		4	2	2	0	
	Atención revisión cabinas	2	1	1	0		0			0	
	Lab. fitosanitario	1	0	0	1		1	0	0	1	
	Lab. zoosanitario	1	0	0	1		1	0	0	1	
	Retenciones	2	1	1	0		0	0	0	0	
	Archivo	1	0	0	1	15	0	0	0	0	10
Migración	Administración	1	0	0	1		0	0	0	0	
	Inspectores	4	2	2	0	5	4	2	2	0	4
TOTAL		42	16	16	10	42		12	12	6	30

Fuente: Elaboración propia

Tabla 100. Estimación de personal con proyecto –resto organismos

CCI - CARGAS: ESTIMACIÓN DE PERSONAL PARA EL RESTO DE ORGANISMOS O FUNCIONES PREVISTAS EN EL DIMENSIONAMIENTO ADOPTADO (CONTEMPLA DEMANDA DE DÍA PROMEDIO DE MES PICO A 2034)											
Organismo	Área	País				Sub-total	País				Total
		Anfitrión	M	T	Día		Huésped	M	T	Día	
Seguridad pública y privada	Supervisión	1	0	0	1		0	0	0	0	0
	Administración	1	0	0	1		0	0	0	0	0
	Oficiales	3	1	1	1		0	0	0	0	0
	Atención caseta	2	1	1	0		0	0	0	0	0
	Vigilancia pasiva ZEP	3	1	1	1		0	0	0	0	0
	Vigilancia pasiva zona insp.	3	1	1	1		0	0	0	0	0
	Zona revisión cabina	6	3	3	0		0	0	0	0	0
	Vigilancia pasiva Entrada	3	1	1	1		0	0	0	0	0
	Vigilancia pasiva Salida	3	1	1	1	25	0	0	0	0	0
											25
Coordinación.	Secretaría	1	0	0	1		0	0	0	0	0
	Aseo SSHH	2	1	1	0		0	0	0	0	0
	Aseo zonas andenes	2	1	1	0		0	0	0	0	0
	Aseo zonas exteriores	2	1	1	0		0	0	0	0	0
	Mantenimiento	2	1	1	0		0	0	0	0	0
	Removido	4	2	2	0		0	0	0	0	0
	Data Entry usuarios	2	1	1	0	15	0	0	0	0	0
											15
Total		40	16	16	8	40		0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia

13.4.4 CCI PASAJEROS

Tabla 101. Estimación de personal con proyecto –Órgano control fronterizo

CCI - PASAJEROS: ESTIMACIÓN DE PERSONAL POR ORGANISMO DELGADO PARA EL CONTROL FRONTERIZO PARA EL DIMENSIONAMIENTO ADOPTADO (CONTEMPLA DEMANDA DE DÍA PROMEDIO DE MES PICO A 2034)												
Organismo	Área	País				Sub-total	País				Sub-total	Total
		Anfitrión	M	T	Día		Huésped	M	T	Día		
Aduana	Administración	1	0	0	1	10	1	0	0	1	5	
	Inspección Equipajes escáner y retenciones	4	2	2	0		0	0	0	0		
	Insp. Casetas carros part.	4	2	2	0		4	2	2	0		
	Archivo	1	0	0	1		0	0	0	0		15
Migración	Supervisión	1	0	0	1	14	1	0	0	1	11	
	Administración	1	0	0	1		1	0	0	1		
	Inspección Migrantes	7	4	3	0		7	4	3	0		
	Inspección No Migrantes	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Casos especiales, multas	2	1	1	0		2	1	1	0		
	Archivo	1	0	0	1		0	0	0	0		25
Sanidad	Inspección escáner, retenciones y verificación en parqueo de vehículos	4	2	2	0	7	0	0	0	0	0	
	Archivo	1	0	0	1		0	0	0	0		0
	Fumigación	2	1	1								7
	mantenimiento											
TOTAL		31	13	12	6	31	16	7	6	3	16	47

Fuente: Elaboración propia

Tabla 102. Estimación de personal con proyect-resto de organismos

CCI - PASAJEROS: ESTIMACIÓN DE PERSONAL PARA EL RESTO DE ORGANISMOS O FUNCIONES PREVISTAS EN EL DIMENSIONAMIENTO ADOPTADO (CONTEMPLA DEMANDA DE DÍA PROMEDIO DE MES PICO A 2034)												
Organismo	Área	País	Turno			Sub- total	País	Turno			Sub- total	Total
		Anfitrión	M	T	Día		Huésped	M	T	Día		
Seguridad pública y privada	Oficiales	2	1	1	0	15	0	0	0	0	0	
	Calabozo	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Vigilancia playa llegada	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Vigilancia playa salida	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Control No Migrantes	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Vigilancia	5	2	2	1		0	0	0	0		15
Salud Pública	Consultorio	2	1	1	0	4	0	0	0	0	0	
	Administración	2	1	1	0		0	0	0	0		4
Coordinación	Administrador	1	0	0	1	21	0	0	0	0	1	
	Secretaría	1	0	0	1		0	0	0	0		
	Cobranza tasas	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Aseo SSHH	2	1	1	0		0		0	0		
	Aseo exteriores	4	2	2	0		0	0	0	0		
	Aseo oficinas y otras	4	2	2	0		0	0	0	0		
	Aseo salón general	4	2	2			0	0	0	0		
	Mantenimiento	2	1	1	0		0	0	0	0		
	Cómputo	1	0	0	1		1	0	0	1		22
TOTAL		30	13	13	4	25	1	0	0	1	1	41

Fuente: Elaboración propia

Como se desprende de los cuadros presentados, la cantidad de personal directamente afectado a las tareas de control (excepto seguridad) en el escenario con proyecto resulta aproximadamente un 30% superior al que se verifica en la situación actual⁵².

Esta cifra resulta consistente, toda vez que la integración binacional de los controles con el criterio adoptado implica separación física de los funcionarios nacionales de control para atender los flujos de entrada y salida, que se incorporan a los controles y que además la organización física y funcional propuesta implica el control de los flujos de pasajeros y vehículos no migrantes con el objeto de satisfacer la integridad de los controles e incrementar la seguridad y se expanden al universo de cargas internacionales y pasajeros migrantes los controles de equipajes y bultos acompañados de los pasajeros y cabinas y compartimientos en el caso de los vehículos de carga.

⁵² Vale reiterar que la diferencia también está explicada por el hecho de que el personal con proyecto fue calculado para los flujos estimados en 2034 y que la dotación actual, aun sin proyecto, debería incrementarse con el tiempo para absorber la evolución proyectada

13.5 COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

En este apartado se muestran los criterios y resultados obtenidos para cuantificar el costo de operación y mantenimiento en la situación actual y se presenta el supuesto adoptado para estimar los costos de operación en el escenario con proyecto y un detalle anual de los costos de mantenimiento de los CCI estimados en el capítulo de infraestructura.

13.5.1 SITUACIÓN ACTUAL

En este aspecto hubo dificultades para acceder a información de los actuales costos de operación y mantenimiento de los diferentes organismos de control con intervención directa en los controles fronterizos. A efectos de subsanarlo se decidió utilizar la información disponible de algunos de los entes de control y servicios del sistema y adaptarlos a aquellos donde no se disponía de información fidedigna.

En tal sentido se contó con información total o parcial, originada en organismos de Costa Rica. (SENASA, SFE y Migración) y de Panamá (Migración).

Si bien la misma muestra una singular dispersión en materia de remuneraciones del personal y contabiliza los gastos operativos y de mantenimiento incurridos y no quizás los necesarios, se adopta un valor promedio de referencia. En caso de contarse con una información más comprensiva se incorporará esta en el Informe Final de este trabajo

Con base en la información aludida se adopta un salario bruto mensual promedio por funcionario de 1000 dólares estadounidenses que, con cargas patronales, extras, vacaciones y seguros de trabajo se incrementa en un 28.6% totalizando por ende una erogación anual de us\$ 15.432.

Se supone asimismo que el gasto en personal representa el 75% de las erogaciones y que el 25% restante se distribuye en gastos de operación (20%) y mantenimiento (5%).

De esta forma el costo anual en la situación actual que englobe los gastos de mano de obra + operación + mantenimiento prorrateado por persona ocupada alcanza a us\$ 20.576 anuales.

13.5.2 COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO CON PROYECTO

En materia de costos de personal y gastos de operación se asumen los estimados para la situación actual, de acuerdo a la cuantificación presentada más arriba, equivalentes a us\$ 19.547 / año por personal ocupado. Esta cifra aplica para los puestos de trabajo incrementales respecto de la situación actual que se verificarían en los organismos – salvo los de seguridad - en los que se delega el control en el paso de frontera.⁵³

En lo que hace a costos de mantenimiento, en la tabla que sigue se presenta el detalle anual estimado para los mismos. Sus fundamentos se presentan en el capítulo donde se aborda la infraestructura propuesta.

Tabla 103. Escenario con proyecto costos de mantenimiento estimados

PASO CANOAS: ESCENARIO CON PROYECTO COSTOS DE MANTENIMIENTO ESTIMADOS				
Año	Viario y plataformas	Edificaciones	Instalaciones informáticas	Total
2015	0	81.435	48.210	129.645
2016	0	85.643	50.621	136.264
2017	0	90.076	53.156	143.233
2018	0	94.747	55.824	150.572
2019	0	99.669	219.331	319.000
2020	0	104.856	61.585	166.441
2021	361.302	110.322	64.694	536.317
2022	0	116.083	67.966	184.048
2023	0	122.155	71.409	193.564
2024	172.126	128.556	235.734	536.416
2025	0	135.304	78.850	214.153
2026	0	142.418	82.867	225.285
2027	0	149.918	87.097	237.015
2028	0	157.827	91.551	249.378
2029	575.860	166.168	256.941	998.969
2030	0	174.963	101.181	276.144
2031	0	184.239	106.383	290.623
2032	0	194.023	111.863	305.886
2033	0	204.343	117.636	321.979
2034	0	215.229	123.718	338.947

53 De forma de tornar homogéneo el cálculo respecto a la situación actual no se incorpora el personal asignado a tareas de seguridad pública y privada ni el personal necesario para tareas de limpieza y mantenimiento rutinario de los complejos.

13.5.3 COSTOS DE IMPLANTACIÓN DE LOS CCI

Se adoptan los valores y la distribución temporal de la inversión presentada en el capítulo de infraestructura propuesta del presente informe cuyo detalle anual por cabecera es el siguiente.

Tabla 104. Costos de implantación de los CCI

PASO CANOAS - INVERSIÓN PARA IMPLANTAR LOS CCI - EN US\$			
Cabecera	2.013	2.014	Total
CCI Panamá	9.682.816	10.133.077	19.815.893
CCI Costa Rica	8.442.226	9.841.599	18.283.825
Total	18.125.042	19.974.676	38.099.718

13.6 EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Una vez aprobado por los gobiernos de los países el conjunto de obras a desarrollar en Paso Canoas y estimar la distribución temporal y el costo que las mismas demandarían, se realizó una evaluación costo – beneficio del proyecto en su conjunto con el objeto general de determinar la conveniencia que desde el punto de vista de la sociedad en su conjunto, tendría la realización del proyecto, expresada en los indicadores usuales.

La evaluación realizada es de índole financiera toda vez que el tiempo disponible para la realización del proyecto no permitieron estimaciones de los precios de cuenta o sociales en ambos países. El único ajuste realizado lo constituye la estimación de las inversiones que fue realizada sin incluir el Impuesto al Valor Agregado.

Si bien es cierto que la evaluación financiera no refleja acabadamente la conveniencia desde el punto de vista de la sociedad de realizar el proyecto, se aprecia que los resultados obtenidos pueden considerarse un indicador valioso de dicha preferencia

La organización físico – funcional y la tecnología y sistemas de información propuestos para las instalaciones de los CCI en ambas cabeceras redundará a partir de su implementación y desde el punto de vista de los usuarios en una reducción significativa de los tiempos que insumen las distintas instancias de control (y por ende de los costos que dichos tiempos suponen) y en una mejora de importancia en la calidad percibida debido a la reducción de tiempos de permanencia y la adecuada disponibilidad de infraestructura y servicios.

Desde el punto de vista del sector público de ambos países se aprecian una serie de beneficios derivados de las mejoras en la integridad del control que devienen de la solución propuesta, de la disponibilidad de adecuados ambientes de trabajo y descanso para los funcionarios, de la mayor competitividad de las producciones nacionales por disminución de los costos generalizados de transporte y de la valoración de los usuarios respecto a la calidad de los servicios y las instalaciones.

Como beneficios del proyecto, con un criterio conservador, sólo se adoptaron los ahorros de tiempo que se generarían a favor de las distintas categorías de usuarios una vez implementada la nueva organización física y funcional propuesta.

En tal sentido, mediante los métodos usuales de cuantificación monetaria de los ahorros de tiempo se monetizaron los beneficios atribuibles a pasajeros que se desplazan en automóviles particulares y ómnibus y los atribuibles al transporte de carga.

La estimación de la disminución de los tiempos que demandan los trámites de control fue realizada comparando los datos de tiempos insumidos en la situación actual y los que se verificarían en la situación con proyecto a partir del dimensionamiento propuesto para la infraestructura y el supuesto de que no existen, en la distintas agencias de control restricciones de personal.

Como costo del proyecto se adoptaron aquellos los estimados para el desarrollo de las nuevas obras y los costos incrementales de operación y de mantenimiento que demandará la solución.

Como valor residual de las obras se supuso para las mismas una vida útil de 50 años a partir de su habilitación y que su amortización es lineal.

En materia de costos incrementales, se adopta una hipótesis conservadora de considerar que dichos costos en la situación actual se mantendrán constantes en el lapso 2015-2034. Este aserto sin dudas subestima los costos en la situación sin proyecto toda vez que de producirse las inversiones propuestas no es dable considerar que las instalaciones actuales y su equipamiento no deban ser mejorados (particularmente válido para la disponibilidad de infraestructura aplicada al control de cargas en la cabecera panameña, flujos de entrada de carga en la de Costa Rica y de pasajeros en ambas cabeceras.

Tampoco lo será, por el natural crecimiento de la demanda, la cantidad de personal disponible en cada uno de los organismos de control, tanto más cuando en muchos casos manifiestan en la actualidad contar con recursos humanos insuficientes.

Los aspectos antes mencionados – no incorporados en la evaluación de la alternativa básica – son incluidos en forma global mediante el análisis de sensibilidad de la misma

La incorporación de nuevos controles (todos las personas o vehículos que se desplacen aun punto interior ubicado más allá del CCI deben ingresar al mismo para las verificaciones que en cada caso correspondan) y la extensión de alguno de los existentes al 100% de los casos (revisión de equipajes y bultos acompañados y revisión de cabina y compartimientos de MT) está explica en materia de costos por el personal adicional requerido en la situación con proyecto.

Los costos por tiempo incurrido en los controles de los pasajeros y vehículos de personas no migrantes no fueron incluidos en la evaluación⁵⁴ y se los supone compensados por la mayor integridad de los controles en materia migratoria y aduanera.

Con los datos temporales de costos y beneficios estimados se elaboraron los flujos de fondos con costos y beneficios para determinar los resultados de la evaluación del proyecto, expresada por los indicadores tradicionales para este tipo de estudios (Valor Actual Neto Económico y la Tasa Interna de Retorno), a partir de cuyos resultados se analiza la bondad o no del proyecto.

La tasa de descuento adoptada para los flujos es del 9%, que se aprecia adecuada en el actual contexto, y el horizonte del proyecto comprende el lapso 2015 – 2034.

13.6.1 PARÁMETROS UTILIZADOS Y RESULTADOS OBTENIDOS

En el Anexo XX se presenta la planilla de cálculo utilizada en la evaluación, mientras que en las tablas siguientes se sintetizan los parámetros adoptados y los resultados obtenidos para la alternativa básica y el análisis de sensibilidad de la misma

Alternativa básica

Los parámetros adoptados para evaluar la alternativa básica se sintetizan en la siguiente tabla.

⁵⁴ Los tiempos de control para estos usuarios del paso son poco significativos aunque desmejoran la situación actual de los mismos

Tabla 105. Valores de parámetros en alternativa básica

VALORES DE LOS PARÁMETROS EN ALTERNATIVA BÁSICA		
Rubro	Medida	Valor adoptado
Montos de inversión	us\$	38.099.718
Monto de Inversión	Coef.	1
Costo mantenimiento situación actual	Coef.	1
Coeficiente de costos de mantenimiento c/proyecto	Coef.	1
Costo año personal + operación por empleado	us\$	19547
cantidad de personal adicional	Coef.	1
Total personal adicional	Cantidad	55
Valor del tiempo pasajeros	us\$	6,1
Coeficiente de ajuste V. Tiempo pasajeros	Coef.	1
Valor del tiempo cargas	us\$	10,45
Coeficiente de ajuste V. Tiempo cargas	Coef.	1
Valor residual como porcentaje de la inversión	%	60%
Coeficiente de V. Residual	Coef.	1

Por su parte los resultados obtenidos se presentan en la tabla que sigue.

Tabla 106. Resultados de evaluación en alternativa básica

ALTERNATIVA BASICA - RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN EN US\$	
Indicador	Alternativa básica
Valor Actual Neto en us\$ (9%)	10.987.963
Valor Actual Neto de las Inversiones	-36.450.433
Valor actual neto de los costos de operación y mantenimiento	-9.603.848
Valor actual Neto de los beneficios	57.042.244
Tasa Interna de Retorno (TIR)	11,70%

Como se aprecia los valores obtenidos se encuentran por encima de la tasa de descuento adoptada.

13.6.2 ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

Con el objeto de analizar sensibilidad de los resultados obtenidos ante variaciones en las previsiones de costos y beneficios del proyecto se analizaron dos escenarios alternativos y para cada uno de ellos tres variantes En el primero se analiza la incidencia sobre los resultados obtenidos en la Alternativa Básica de suponer incrementos en todas las partidas de costos y reducciones en todas las de beneficios en porcentajes del 10%, 15% y 20% respectivamente

En este caso los parámetros adoptados se modifican de acuerdo a la siguiente tabla

Tabla 107. Parámetros en alternativa incremento de costos

PARÁMETROS CONSIDERADOS EN LA ALTERNATIVA INCREMENTO DE COSTOS, REDUCCIÓN DE BENEFICIOS				
Rubro	Medida	Escenarios		
		10%	15%	20%
Montos de inversión	us\$	41.909.690	43.814.676	45.719.662
Monto de Inversión	Coef.	1,1	1,15	1,2
Costo mantenimiento situación actual	Coef.	0,9	0,85	0,8
Coeficiente de costos de mantenimiento c/proyecto	Coef.	1,1	1,15	1,2
Costo año personal + operación por empleado	us\$	19547	19547	19547
cantidad de personal adicional	Cantidad	1,1	1,15	1,2
Total personal adicional	Coef.	60,5	63,25	66
Valor del tiempo pasajeros	%	5,5	5,2	4,88
Coeficiente de ajuste V. Tiempo pasajeros	Coef.	0,9	0,85	0,8
Valor del tiempo cargas	us\$	9,4	8,9	8,36
Coeficiente de ajuste V. Tiempo cargas	Coef.	0,9	0,85	0,8
Valor residual como porcentaje de la inversión	us\$	54%	51%	48%
Coeficiente de V. Residual	Coef.	0,9	0,85	0,8

Los resultados obtenidos para cada uno de los escenarios de esta alternativa se presentan en la siguiente tabla

Tabla 108. Resultados de evaluación en alternativa incremento de costos

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN EN US\$ - ALTERNATIVA INCREMENTO DE COSTO Y REDUCCIÓN DE BENEFICIOS			
Indicador	Porcentaje de aumento de costos y reducción de beneficios		
	10%	15%	20%
Valor Actual Neto en us\$	1.008.737	-4.034.691	-9.113.995
Valor Actual Neto de las Inversiones	-40.095.476	-	-
		41.917.998	43.740.519
Valor actual neto de los costos de operación y mantenimiento	-10.879.578	-	-
		11.517.444	12.155.309
Valor actual Neto de los beneficios	51.983.791	49.400.750	46.781.833
Tasa Interna de Retorno (TIR)	9,23%	8,08%	6,96%

En forma análoga se analizaron las variaciones que entregarían al rendimiento del proyecto reducciones de las partidas de costos e incrementos en los beneficios para los rangos del 5%, 10% y 15%, respectivamente. Los parámetros utilizados y resultados obtenidos se muestran en las siguientes tablas.

Tabla 109. Parámetros considerados en alternativa reducción de costos

PARÁMETROS CONSIDERADOS EN LA ALTERNATIVA REDUCCIÓN DE COSTOS E INCREMENTO DE BENEFICIOS DE BENEFICIOS				
Rubro	Medida	Escenarios		
		5%	10%	15%
Montos de inversión	us\$	36.194.732	34.289.746	32.384.760
Monto de Inversión	Coef.	0,95	0,9	0,85
Costo mantenimiento situación actual	Coef.	1,05	1,1	1,15
Coeficiente de costos de mantenimiento c/proyecto	Coef.	0,95	0,9	0,85
Costo año personal + operación por empleado	us\$	19547	19547	19547
cantidad de personal adicional	Coef.	0,95	0,9	0,85
Total personal adicional	Cantidad	52,25	49,5	47
Valor del tiempo pasajeros	us\$	6,4	6,7	7,0
Coeficiente de ajuste V. Tiempo pasajeros	Coef.	1,05	1,1	1,15
Valor del tiempo cargas	us\$	11,0	11,5	12,0
Coeficiente de ajuste V. Tiempo cargas	Coef.	1,05	1,1	1,15
Valor residual como porcentaje de la inversión	%	63%	66%	69%
Coeficiente de V. Residual	Coef.	1,05	1,1	1,15

Tabla 110. Resultados de evaluación en alternativa reducción de costos

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN EN US\$ - ALTERNATIVA REDUCCIÓN DE COSTOS DE COSTO E INCREMENTO DE BENEFICIOS			
Indicador	Porcentaje de reducción de costos e incremento de beneficios		
	5%	10%	15%
Valor Actual Neto en us\$	15.923.762	20.823.685	25.687.732
Valor Actual Neto de las Inversiones	-34.627.911	-32.805.390	-30.982.868
Valor actual neto de los costos de operación y mantenimiento	-8.965.982	-8.328.117	-7.690.252
Valor actual Neto de los beneficios	59.517.656	61.957.192	64.360.852
Tasa Interna de Retorno (TIR)	13,03%	14,46%	16,00%

13.6.3 SÍNTESIS DE RESULTADOS

En la tabla siguiente se sintetizan los resultados correspondientes a las alternativas y escenarios analizados.

Tabla 111. Síntesis de resultados evaluación

PASO CANOAS: SÍNTESIS DE RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN			
Alternativa	Variación	Valor Actual Neto (VAN) en us\$	Tasa Interna de Retorno (TIR)
Alternativa básica	n/a	10.987.963	11,70%
Alternativas: Aumento de costos y reducción de beneficios	10,0%	1.008.737	9,23%
	15,0%	-4.034.691	8,08%
	20,0%	-9.113.995	6,96%
Alternativa reducción de costos e incremento de beneficios	5,0%	15.923.762	13,03%
	10,0%	20.823.685	14,46%
	15,0%	25.687.732	16,00%

Como se advierte, aun en la hipótesis más pesimista la evaluación del proyecto arroja resultados positivos, aunque en algunos casos inferiores a la tasa de descuento adoptada, que incluso deberían ser mayores si se pudiera incluir objetivamente los beneficios derivados de las mejoras en la integridad del control que devienen de la solución propuesta, la disponibilidad de ambientes de trabajo y descanso más adecuados para los funcionarios y la mejora en la calidad de los servicios y las instalaciones percibidas por los usuarios.

Sin perjuicio de ello, debe señalarse que, con independencia de los resultados obtenidos, las obras como las de este proyecto no necesariamente deben encontrar su justificación mediante el logro de una tasa interna de retorno que satisfaga los criterios nacionales de priorización de obras.

Esto es así toda vez que la detención de los viajeros y de las cargas en los puertos fronterizos no es una decisión de los usuarios sino una imposición que cada uno de los Estados establece a fin de resguardar aspectos referidos a la seguridad, la integridad fiscal, el cumplimiento de programas sanitarios, la prevención de ilícitos, etc.

De esta forma, y como contrapartida de tal exigencia, los estados deben prever que las condiciones en que se desarrollen los controles deben reunir, desde la óptica de los usuarios, características de eficiencia (integridad de los controles y celeridad de los mismos) y confort.

De igual manera los estados deben prever que las instalaciones de control fronterizo resulten adecuadas – en comodidad, equipamiento y servicios – para el correcto desempeño de las tareas de los agentes de las distintas agencias públicas que intervienen en los controles.

14

ACUERDO PARA LA INTEGRACION BINACIONAL DE LOS CONTROLES

En este apartado se presenta el borrador de Acuerdo binacional entre Costa y Rica y Panamá orientado a sentar los principios para el establecimiento de controles binacionales integrados en Paso Canoas

Se presenta una breve exposición de motivos y posteriormente el borrador de Acuerdo propuesto

14.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

14.1.1 INTRODUCCIÓN

En los pasos de frontera se expresan una diversidad de problemas referidos a los procesos de control, gestión de información, procedimientos más/menos burocráticos y elementos prescindibles en el tráfico internacional, que dificultan el cruce de las fronteras y que varían de país a país, así como de un puesto fronterizo a otro.

El criterio básico de definición de la existencia de los referidos problemas, es el tiempo que los usuarios demoran en cruzar el paso de frontera, considerando que el solo hecho de “cruzar” es un impedimento significativo que se opone a los esfuerzos por reducir la distancia de transporte económico⁵⁵, hecho del que se desprende un efecto adverso sobre los costos y tarifas del transporte.

De otro lado, si el transporte de mercancías es considerado como un factor integrador de primer orden, resulta natural pensar que tal integración será mucho mayor y profunda si se logra aumentar el flujo de comercio con procedimientos de control fronterizo cada vez más ágiles y baratos que incluyen la reducción de tiempos y costos insumidos en los pasos de frontera.

⁵⁵ El concepto de “distancia de transporte económico” cubre todos los factores de costo que surgen del transporte internacional como resultado de las distancias, el tiempo y los requisitos administrativos necesarios en cada paso de frontera.

Este objetivo incluye la facilitación del paso de mercancías a través de las fronteras, así como la facilitación del transporte. Este propósito supone, entre otros, superar las barreras fronterizas que varían desde aspectos puramente administrativos hasta aspectos vinculados a la configuración geográfica de los pasos de frontera.

Las indicadas barreras no afectan solamente a las mercancías, cosa que ya es bastante importante, sino también a la economía del transporte. Cada hora de demora en la frontera, significa costos considerables para el vehículo y para las operaciones de transporte por igual, los mismos que inevitablemente se transfieren al costo de sus cargas.

Aunque parezca obvio, la superación de las dificultades señaladas supone la abolición de las inspecciones innecesarias; la simplificación, armonización y reducción de controles indispensables; y, la transición gradual (escalabilidad) hacia intervenciones sistemáticas e integradas en los pasos de frontera.

No necesita demostración que las dificultades mencionadas más arriba, no pueden eliminarse de la noche a la mañana. Sin embargo, en un proceso gradual, gran parte de los controles podrían organizarse de tal manera que faciliten los procedimientos de transporte y el flujo de mercancías.

Para que ello ocurra los países involucrados tendrían que adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

- a) En el campo institucional, reducir la complejidad de los procedimientos y diferencias de nivel entre las instancias administrativas.
- i. Mejorar sustancialmente el suministro de información relevante sobre los acuerdos de transporte y procedimientos administrativos.
- Establecer Políticas de Estado en materia de pasos de frontera como parte de las políticas de integración y mejoramiento de la eficiencia del transporte y comercio internacional

Este conjunto de medidas están contempladas en la propuesta de Acuerdo para el establecimiento de controles integrados entre Costa Rica y Panamá, cuyo texto constituye la base conceptual sobre la cual se construirían los mecanismos y procedimientos de la facilitación fronteriza, incluyendo en ellos los Acuerdos Específicos, Reglamentos Operativos de los mecanismos bilaterales en el paso, etc.

Antecedentes de acuerdos de integración de controles fronterizos

Uno de los primeros anuncios de intervención pública de los procesos de control fronterizo está registrado en 1974 cuando el Convenio de Kyoto, Directivas del Anexo General, Capítulo 6 referido al control aduanero, proclama la conveniencia de la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros del mundo. Este convenio fue actualizado en 1995 y sigue en vigencia.

Las referidas directivas, introduciendo por primera la *gestión de riegos* en la materia, recomiendan implementar Oficinas Aduaneras Yuxtapuestas, en las cuales se generarían condiciones para una administración aduanera cooperativa, o de controles conjuntos en aquellos puntos de frontera donde sea posible llegar a un único control aduanero de ambos países, es decir, un control integrado.⁵⁶

En esa lógica las Naciones Unidas, en Ginebra 1982, propicia la suscripción del Convenio internacional sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras con el objeto de reducir los obstáculos a los intercambios comerciales internacionales. Este instrumento fue suscrito por 55 países, más del 80% de ellos son europeos, el resto son asiáticos, del medio oriente y, de América, solo Cuba.

Diez años después de Kyoto y dos después de Ginebra, en junio de 1985, como parte del proceso de integración, los Estados de Alemania, Francia, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo, de la entonces **Comunidad Económica Europea**, convienen, mediante el Acuerdo de Schengen, suprimir gradualmente los controles fronterizos en sus pasos de frontera común. Luego, en junio de 1990, vendría el Convenio de Aplicación del citado acuerdo y, recién en marzo de 1995, entraría en vigor. Actualmente, mediante sendos protocolos de adhesión, casi todos los países de la Unión Europea forman parte del espacio Schengen.

En el citado acuerdo, se convino que, en aquellos pasos donde aún subsistiera el control fronterizo, el mismo se realizaría bajo la modalidad de controles agrupados en oficinas yuxtapuestas, evitando con ello la doble parada, el control de vehículos de turismo solo será “una simple inspección ocular” en plena marcha; los ciudadanos que viven en áreas fronterizas comunes podrán transitar libremente por cualquier punto de la frontera, las autoridades aduaneras y policiales reforzarán la cooperación entre ellas para luchar contra el fraude fiscal y aduanero, el contrabando,

⁵⁶ Convenio de Kyoto, Directivas del Anexo General, Capítulo 6, control Aduanero; especialmente sus capítulos 3, 6 y 8. 1974.

el movimiento irregular de capitales, etc., sobre la base de un intercambio fluido y acceso colectivo a la información procesada en un clima de confianza y transparencia entre todos los funcionarios de los organismos competentes⁵⁷. Actualmente, casi todo ello es una realidad.

Por tanto, lo que solía ser comercio y tráfico internacional entre los Estados Miembros de la Unión Europea, se ha convertido en un comercio y tráfico interno de la Unión, con procedimientos simplificados de control fronterizo que no tienen precedentes.

En **Sudamérica**, donde el comercio por carretera cobra cada vez mayor importancia, los pasos de frontera, con excepciones registrables en MERCOSUR, aún mantienen estructuras y sistemas que no responden a las exigencias actuales de técnicas y procedimientos competitivos de facilitación del comercio intraregional, a pesar de una paradójica aceleración en el desarrollo y modernización de las vías de comunicación asociadas a dichos pasos como efecto de la gradual implementación del proyecto IIRSA aprobado por los presidentes de América del Sur en Brasilia, setiembre 2000.

En dicho proyecto, el tema de la “Facilitación de los Pasos de Frontera” resultó siendo uno de los siete procesos sectoriales que IIRSA ha considerado de la mayor importancia en su estrategia de intervención.

La implementación del sistema de control integrado en Sudamérica es una historia reciente que empieza cuando en 1993 los países signatarios de MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) convenían en implementar en sus pasos de frontera **centros de control integrado**, los mismos que recién se comienzan a organizar a partir de 1997.

En 1999, el Consejo Andino Presidencial instruye a sus autoridades para que adopten políticas que permitan desarrollar la “infraestructura y facilitar la movilización de personas, bienes y vehículos” así como, de cara al Mercado Común Andino, medidas de armonización y facilitación en materia de procedimientos aduaneros. Era la primera vez que se hacía alusión específica a la necesidad de armonizar procedimientos aduaneros, fundamento esencial en los sistemas de control integrado.

A pesar de que ya en 1999 se acuerda implementar los Centros Binacionales de Atención en Frontera (Decisión 502), los avances más notables se registran en el terreno normativo iniciado en los trabajos pioneros de Marc Jannier, experto aduanero francés, en Desaguadero (Perú-Bolivia) y Aguas Verdes-Huaquillas (Perú-Ecuador) en los comienzos del año 2000 y, a renglón seguido, un importante desarrollo de infraestructura en algunos pasos del Perú con Bolivia y Ecuador.

Asimismo, y aún siendo miembros de bloques subregionales distintos, se han logrado avances importantes en el terreno normativo y de procesos tecnológicos e informáticos en los casos de Iñapari-Assis (Perú-Brasil) y Santa Rosa-Chacalluta (Perú-Chile), cuyos resultados han mostrado las bondades (reducción de tiempos de permanencia en el cruce, reducción de costos, etc.) de sistemas de control integrado independientemente de la modalidad que se adopte, de allí que en los dos últimos años se ha visto con frecuencia expresiones de prioridad política para atender los pasos de frontera de los países de ambos bloques subregionales.

14.1.2 LA PROPUESTA DE ACUERDO MARCO

Lo dicho revela que estamos frente a una temática que tiene mucha historia, dispersa y heterogénea en el viejo y nuevo continente, cuyo tratamiento y evolución en Sudamérica exhibe resultados que en ningún caso podrían tipificarse como fracasos aunque sí como con déficit de metas atribuibles a las distintas velocidades e intensidades con que los gobiernos decidieron imprimirle.

En ese marco, la experiencia de MERCOSUR en el proceso de implementación de sistemas de control integrado con modalidades que pueden varias de paso, podría ser tomada como la que viene mostrando las mejores prácticas en Sudamérica en términos normativos, reglamentarios y logísticos. Mientras que la que registra la Comunidad Andina se ha quedado en el desarrollo de instrumentos normativos de normativos tipo Acuerdos Marco y Acuerdos Específicos que, siendo importantes deja pendiente la tarea de la puesta en operación de los referidos sistemas de control.

Centroamérica no ha tenido, a tenor de la documentación revisada, una explícita intervención en sus pasos de frontera en la lógica de MERCOSUR y CAN, eso podría dejarlo como una subregión que llega con cierto retraso al intento, pero también lo deja como tributaria de la experiencia adquirida en los otros bloques subregionales.

En ese contexto inmediato, para no alejarnos con referencias a Europa ampliamente apelados, la propuesta de Acuerdo Marco para Costa Rica y Panamá, tiene como esencia constitutiva un carácter instrumental para los gobiernos que deseen utilizarlo para iniciar el camino gradual, de fases y tiempos que permita el escalonamiento, la acumulación y la capitalización de conocimientos-procedimientos del sistema de control integrado.

La facilitación del control fronterizo, y con ella la del comercio bilateral entre los dos países, no será un objetivo a lograr de la noche a la mañana sino resultado de complejos consensos políticos y normativos, entre ellos la de este Acuerdo y los subsiguientes Acuerdos Específicos que, a su vez, darán lugar a los Reglamentos Operativos de las mecanismos bilaterales que tendrán el encargo de administrar gestionar el control fronterizo con la modalidad de control integrado que cada par de países termine adoptando.

⁵⁷ Diario Oficial nº L 239 de 22/09/2000

Acuerdo entre los Gobiernos de los Estados de la Unión Económica Benelux, de la República Federal de Alemania y de la República Francesa relativo a la supresión de gradual de los controles en las fronteras comunes, firmado en Schengen el 14 de junio de 1985.

14.2 BORADOR DE ACUERDO PARA IMPLANTAR UN CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO EN EL PASO CANOAS ENTRE COSTA RICA Y PANAMÁ

Las Repúblicas de Costa Rica y Panamá, en adelante los “Estados Parte”;

Reconociendo que está en curso un amplio proceso de integración como el que expresa la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA-1962) y su Protocolo suscrito en Tegucigalpa que la convierte en el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA-1991);

En el marco de los compromisos asumidos en el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (1993), mediante el cual Costa Rica y Panamá se comprometen a alcanzar de manera voluntaria, gradual, complementaria y progresiva la Unión Económica Centroamericana; para lo cual los Estados Parte mantendrán plena libertad de tránsito a través de sus territorios, para las mercancías destinadas a cualquier de los otros Estados Parte o procedentes de ellos, así como para los vehículos que transportan tales mercancías;

Teniendo en cuenta los acuerdos y reconocimientos de la X (junio 2008) y XII (octubre 2010) Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, en los que se insta a profundizar el proceso de integración regional y se instruye a las autoridades responsables a orientar sus esfuerzos regionales en la facilitación comercial y logística de los pasos de fronteras;

En línea con los compromisos adquiridos con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) (Marco Normativo para un Comercio Ágil y Seguro - Marco SAFE) que, sobre la base de las mejores prácticas internacionales en materia de control fronterizo, promueve la implantación de estándares operativos, de infraestructura y equipamiento acordes con la demanda actual del comercio internacional.

Considerando que la integración binacional de los controles fronterizos es una herramienta idónea para incrementar la eficiencia operativa de los pasos de frontera reduciendo los costos generalizados de transporte y, a la vez, incrementando la competitividad de las producciones nacionales;

Estando en agenda la Unión Aduanera Centroamericana, lo que significa la sustitución de dos o más territorios aduaneros por uno solo, eliminando entre ellos los derechos aduaneros para todos los productos independientemente del origen y cuyos miembros aplican idénticos aranceles y restricciones a terceros países, resulta indispensable que los pasos de frontera se doten de procedimientos cada más sencillos y, a la vez, eficaces de control fronterizo.

Con la finalidad de profundizar la integración física y facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías mediante procedimientos ágiles, confiables y eficientes, las Partes suscriben el presente Acuerdo que regula los aspectos jurídicos, administrativos y operativos de un sistema de control integrado binacional entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá, cuya implementación podrá ser gradual;

Con tal propósito, los Estados Parte acuerdan;

CAPÍTULO I DEFINICIONES

Artículo 1°. – El presente Acuerdo adopta las siguientes definiciones:

1. **Área de Control Integrado (ACI).**- Es el área del territorio del País Sede que comprende las instalaciones y la ruta que lo une al punto de frontera debidamente delimitada y cercada, donde se realizan las actividades de control integrado a cargo de los funcionarios competentes del País de salida y del País de entrada. y la ruta entre ésta y el límite internacional,
2. **Modelo yuxtapuesto o secuencial por pares de control integrado.**- Proceso de control por el cual, dentro de las instalaciones, se efectúa el control de salida e ingreso por pares de organismos con funciones análogas que, en forma sucesiva, desarrollan los procedimientos que corresponden al país limítrofe para pasar inmediatamente a los del país sede.
3. **CCIF – Paso Canoas.**- Son los Centros de Control Integrado en Frontera acordado por Panamá y Costa Rica, cuya modalidad operativa establece una organización espacial de doble cabecera diferenciada para cargas y pasajeros con el criterio de país de entrada país sede de los controles. La organización funcional de los

controles será de manera yuxtapuesta por pares de organismos con funciones afines.

4. **Control.**- Es el acto de verificación y supervisión del cumplimiento de los requisitos legales de salida y entrada de un país a otro de personas, vehículos y mercancías, que realizan los funcionarios nacionales competentes en la aplicación de sus dispositivos legales, reglamentarios y administrativos en recintos propios de cada país.
5. **Control integrado.**- La verificación y supervisión de las condiciones legales de salida y entrada de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada, en forma conjunta, en los CCIF. El Proceso de control es el conjunto de intervenciones de carácter binacional de los distintos organismos afines para que el sujeto pasivo del proceso de control pueda continuar la circulación a través del paso fronterizo.
6. **Funcionarios Nacionales Competentes.**- El personal, cualquiera que sea su categoría, designado por el País de Salida o el País de Entrada para ejercer sus funciones en los CCIF.
7. **Instalaciones.**- Las instalaciones son las áreas construidas, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control y control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos. Comprende también las instalaciones para la prestación de servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.
8. **Libramiento/Levante Levante.**- Es el acto por el cual los funcionarios nacionales competentes autorizan a los usuarios, conforme a su legislación, a disponer de los documentos, vehículos, mercancías o cualquier otro objeto sujeto a su control, a efecto de continuar su trayecto. Esta autorización se hará por medio electrónicos y/o mediante el estampado del sello oficial en el documento que corresponda.
9. **Comité de Coordinación Bilateral (CCB).**- Es el organismo binacional encargado de la coordinación administrativa y operativa del CCIF, con el fin de facilitar su adecuado funcionamiento, resolver conflictos y propender a un proceso de mejoras operativas constantes, cuya organización e instalación corresponde a los Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Partes. Sus

integrantes, debidamente acreditados por sus sedes nacionales, serán los jefes de los organismos de control que tengan presencia en Paso Canoas.

10. **Entidad Administradora del CCIF.-** Es el organismo nacional, distinto a los organismos competentes de control fronterizo, acreditado por el País Sede que tendrá a su cargo la gestión administrativa y operativa de las instalaciones ubicadas en su territorio.

11. **Organismos de Frontera.-** Son las entidades o instituciones nacionales que, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes en cada país, tienen a su cargo la responsabilidad de control y seguridad en el ACI (Área de Control Integrado).

12. **País Sede.-** El Estado o país anfitrión en cuyo territorio se sitúa físicamente el CCIF.

13. **País limítrofe.-** El otro Estado.

14. **País de Salida.-** El País de donde proceden las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales designados inician el control integrado en los CCIF.

15. **País de Entrada.-** El País a donde ingresan las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales competentes designados concluyen el control integrado en los CCIF.

16. **Paso de Frontera Habilitado.-** Es el lugar de la frontera común acordado por los Estados Parte para efectuar el control de salida y entrada de un país a otro de personas, equipajes, mercancías y vehículos.

17. **Ruta.-** Vía terrestre que articula las instalaciones de Control integrado y el límite internacional en el paso de frontera. Forma parte de las Aéreas de Control Integrado.

18. **Vehículo de carga internacional.** Es el autorizado por la autoridad nacional competente para el transporte internacional de mercancías.

19. **Servicios Complementarios.-** Son aquellos que se ofrecen a las personas, tripulantes, vehículos, equipajes y mercancías durante su permanencia en el CCIF y que no constituyen requisito para su tránsito de un país a otro. Se instalan conforme a las normas del país sede.

20. **Zona de libre tránsito:** Es la zona correspondiente al tejido urbano de paso Canoas ubicada entre los CCIF de ambos países. En la misma existe libertad de tránsito de personas, vehículos y mercancías

21. **Pasajero migrante.** Es la persona, que procedente del otro país se desplaza hacia un punto interior del país sede ubicado más allá de la localización del CCIF que ingresa al país por un tiempo limitado, estipulado por la normativa migratoria aplicable, sin ánimo de radicarse, ni para ejercer actividades lucrativas.

22. **Pasajero no migrante.-** Es la persona y el medio de transporte en el que se desplaza, que residiendo o no en la zona de libre tránsito se desplaza por la misma sin abandonar formalmente el país.

23. **Tránsito transfronterizo.-** Es el que se realiza entre dos puntos ubicados, a ambos lados de la línea fronteriza, en espacios regionales fronterizos cuyos alcances territoriales son definidos por acuerdo de los Estados Parte. Incluye a los vehículos particulares, personas y mercaderías que, en atención a acuerdos y criterios que cada par de países adopten.

24. **Transporte internacional de cargas.-** Operación de trasladar productos (carga), desde el país de origen (exportador), hasta el país de destino (importador) en forma directa entre dos países o en tránsito por terceros países. El servicio puede ser prestado por empresas de transporte o bajo la modalidad de transporte propio. En ambos casos tanto la empresa como los vehículos utilizados deben estar habilitados mediante un permiso originario expedido por el país de origen y un permiso complementario del país de destino.

25. **Usuario.-** Persona que realiza el cruce de frontera por el CCIF.

CAPÍTULO II OBJETO

Artículo 2º.- El presente Acuerdo tiene por objeto establecer los mecanismos de funcionamiento de los CCIF en Paso Canoas, así como las disposiciones relativas a los aspectos jurídicos, incluyendo los de jurisdicción y competencia, administrativos, operacionales y otros necesarios para su funcionamiento, no establecidos en acuerdos o convenios vigentes para ambas Partes.

CAPÍTULO III DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 3º.- Con el objeto de agilizar y simplificar los procedimientos de control fronterizo, el tránsito internacional de personas, equipajes, vehículos y mercancías será controlado por las autoridades competentes de ambos países, únicamente en el respectivo CCIF del país sede de los controles.

El control integrado supone la detención por una sola vez de personas, equipajes, mercancías y vehículos, procurando utilizar procedimientos de control no intrusivos.

El transporte internacional de mercancías y pasajeros y el turismo internacional por carretera que requiera efectuar su tránsito por Paso Canoas con destino a Costa Rica o Panamá, o a terceros países, serán atendidos por los Funcionarios de Costa Rica y Panamá en las instalaciones de los CCIF, según su sentido de marcha.

Artículo 4º.- El control fronterizo se efectuará en el marco de los procesos de control integrados acordados por las Partes, que se adjuntan como Anexo del presente Acuerdo. El proceso de control se iniciará con los procedimientos acordados que correspondan al país de salida y culminará con los del país de entrada. El orden del proceso de control será: Seguridad, Migraciones, Controles fito y zoonosanitarios y aduanas, para el transporte de cargas y Migraciones y aduanas para pasajeros

El ingreso al otro país quedará autorizado cuando todos los organismos de frontera de ambos países presentes en el CCIF hayan autorizado su respectiva salida/ingreso o libramiento/levante.

Artículo 5°.- Para efectos del presente Acuerdo, las funciones de control, orden y seguridad que se desarrollarán en el ACI estarán a cargo, entre otros, de los siguientes organismos nacionales competentes:

Costa Rica

224	Dirección General de Aduanas - DGA
225	Dirección General de Migración y Extranjería - DGME
226	Ministerio de Agricultura y Ganadería - MAG
227	Policía Nacional de Costa Rica - PNCR

Panamá

- Autoridad Nacional de Aduanas - ANA
- Servicio Nacional de Migración - SNM
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario – MIDA
- AUPSA
- TRANSPORTE
- Policía Nacional de Panamá – PNP y/o Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT)
- Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA),

Artículo 6°.- Para facilitar y garantizar el adecuado funcionamiento del control integrado, los Estados Parte establecerán un Comité de Coordinación Bilateral (CCB) de naturaleza permanente, dotado de las competencias necesarias para proponer y resolver aspectos operativos de la gestión del control integrado.

Artículo 7°.- El CCIF funcionará en los horarios acordados por los países. Para tal efecto, el CCB podrá adoptar medidas orientadas a optimizar la atención en frontera, especialmente en aquellos aspectos referidos al horario de apertura y cierre del servicio diario.

Artículo 8.- Los funcionarios del país limítrofe ejercerán en el CCIF los procedimientos de control integrado que correspondan a la salida y al ingreso de personas, equipajes, vehículos y mercancías con las mismas atribuciones y competencias de las que gozan en sus respectivos países. A este efecto, se entiende que la jurisdicción y competencias de los organismos y de los funcionarios del país limítrofe se considerarán extendidas al ACI del país sede, con excepción de las de las fuerzas de seguridad.

Artículo 9.- Los funcionarios pertenecientes a los organismos que se encuentren prestando servicios en el territorio de la otra Parte, se sujetarán al régimen laboral, de remuneraciones y de seguridad social de sus respectivos países.

Artículo 8.- Los funcionarios del país sede prestarán asistencia y cooperación para el ejercicio de sus funciones a los funcionarios del país limítrofe en el CCIF, a fin de prevenir e investigar las infracciones de las disposiciones vigentes, debiendo comunicarse, de oficio o a solicitud de parte, toda información que pueda ser de interés para el control.

Artículo 10.- Los funcionarios y operadores del comercio exterior autorizados para ingresar a las instalaciones de los CCIFs, materia del presente Acuerdo, podrán traer consigo los artículos propios necesarios para su desempeño laboral, excluyendo todo tipo de equipaje o menaje de viaje, así como cualquier producto silvoagropecuario o especímenes de flora y fauna silvestres de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

- Artículo 11.-** Para los efectos del proceso de control integrado bajo la modalidad yuxtapuesta, se entenderá:
- a) Las acciones de control establecidas por pares de organismos con competencias análogas de ambos países, se iniciarán en cada caso con el control de salida a cargo de los funcionarios competentes del país de salida. Las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de dicho país en lo relativo al control fronterizo serán aplicables, sin interferencia de ninguna índole por parte de funcionarios o autoridades del país de entrada hasta tanto los funcionarios del país de salida otorguen la autorización formal de salida o libramiento/levante.
 - b) A partir de la autorización formal de salida o libramiento/levante, serán aplicables las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas del país de ingreso sin que los funcionarios del país de salida puedan interferir o pretender reanudar el control previamente cumplido, para proseguir el control fronterizo con el siguiente par de organismos afines.
 - c) Las actividades de control del país de ingreso no podrán iniciarse antes de que concluyan las del país de salida, en cada par de organismos afines.
 - d) En caso de que algún funcionario competente del país de salida o de ingreso, no autorice la salida o ingreso, respectivamente, de personas, equipajes, vehículos o mercancías, éstos deberán retirarse del CCIF y retornar a su respectivo territorio, contando

- para el efecto con la colaboración necesaria de los funcionarios y autoridades del país sede.
- e) Los funcionarios del país limítrofe no podrán impedir el regreso a su país de las personas, equipajes, vehículos o mercancías cuyo ingreso no haya sido autorizado por los funcionarios del país sede; siempre que se encuentren en el CCIF.
 - f) La secuencia operativa de los controles integrados será la prescrita en el presente Acuerdo o la que a futuro se acuerde en el marco del Comité de Coordinación Bilateral (CCB)

Artículo 12 .- El país sede se obliga a prestar su colaboración para el ejercicio pleno de todas las atribuciones legales, reglamentarias y administrativas de los funcionarios del país limítrofe relacionadas con las actividades del control fronterizo, en especial las referidas al traslado o retorno, en lo posible inmediato y sin más trámite, de personas, vehículos y bienes hasta el límite internacional, a los fines de su sometimiento a las autoridades y tribunales competentes de este ultimo Estado, en cuando fuere procedente.

Artículo 13.- Los organismos nacionales competentes concertarán acuerdos operativos a través del Comité de Coordinación Bilateral (CCB), a fin de adoptar mejoras permanentes en los procesos integrados acordados mediante sistemas y procedimientos simplificados, armonizados y complementarios que faciliten el funcionamiento de los controles migratorios, aduaneros, sanitarios, de seguridad u otros, emitiendo para ello las disposiciones pertinentes para su aplicación.

Artículo 14.- Los organismos competentes de Costa Rica y Panamá, cuando corresponda, están facultados para recaudar en el CCIF ubicado en el territorio del país sede los importes correspondientes a los impuestos, tasas y otros gravámenes establecidos en sus legislaciones nacionales respectivas. Los montos recaudados serán trasladados o transferidos libremente por los órganos competentes debidamente autorizados por las autoridades de Costa Rica y Panamá y reconocidos por el Comité de Coordinación Bilateral (CCB).

Artículo 15.- Ambos países se comprometen a desarrollar y aplicar acciones orientadas a evitar la salida ilegal de productos procedentes de su territorio hacia el otro país.

CAPITULO IV
DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN BILATERAL

Artículo 16.- El CCB es el Órgano Binacional, autónomo y permanente que tiene a su cargo el establecimiento de lineamientos funcionales y administrativos para el cumplimiento del objeto del CCIF, procurando armonizar el ejercicio de las funciones encomendadas a los entes de control mediante el establecimiento de Acuerdos, con el fin de facilitar y supervisar el adecuado funcionamiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el presente Acuerdo y el Reglamento del Comité de Coordinación Bilateral (CCB). Las funciones administrativas serán encargadas a una Gerencia Administrativa en cada CCIF, cuyas funciones estarán definidas en el Reglamento Operativo del CCB. Las Cancillerías de ambos países acordarán la cobertura de la presidencia del Comité y su rotación.

Artículo 17.- El (CCB) estará compuesto por los jefes de la jurisdicción fronteriza de cada uno de los organismos encargados del control de cruce de frontera que prestan servicios básicos en el CCIF. Sus decisiones se tomarán de acuerdo a lo que establezca su Reglamento. El CCB, cuando los miembros de la misma así lo requieran, podrán invitar a funcionarios de estas y de otras instituciones con el fin de que informen a dicha instancia sobre cuestiones técnicas relacionadas con el manejo del CCIF.

Artículo 18.- El CCIF contará con una Gerencia/Coordinación por cada sección nacional, designada por su Autoridad Nacional Coordinadora, y estará encargada de la administración y operación de las instalaciones del CCIF, asegurar su normal funcionamiento y cumplimiento de los acuerdos del CCB.

Artículo 19.- El CCB, concón información de sus Gerentes/Coordinadores, tomará conocimiento y otorgará conformidad a la instalación de los servicios complementarios de acuerdo a las leyes de Panamá y Costa Rica y a los reglamentos que para tal fin apruebe dicha instancia rectora de las actividades al interior del CCIF

Artículo 20.- El CCB, recibirá la nómina de funcionarios y dispondrá que se extienda la credencial correspondiente para que los mismos ejerzan su autoridad al interior de las instalaciones del CCIF. Las autoridades nacionales competentes que intervengan en el CCIF, deberán comunicar cualquier retiro o incorporación de su(s) funcionario(s), a fin de que el CCB disponga el retiro y emisión de nuevas credenciales, según corresponda.

Los funcionarios del país limítrofe deberán vestir sus respectivos uniformes dentro de las ACI. Utilizarán, asimismo, un signo distintivo de identificación personal, de la nacionalidad y del organismo de frontera del cual dependen.

Artículo 21.- El CCB recibirá la lista de los vehículos de uso oficial y particular de las personas acreditadas que desarrollarán funciones en el CCIF, especificando las características particulares del vehículo. El Comité, emitirá un permiso especial autorizando la libre circulación de los vehículos registrado dentro del ACI. Cualquier modificación en la lista deberá ser comunicada de inmediato al Comité.

Artículo 22.- El CCB registrará la presencia de Operadores de Comercio Exterior, Despachantes de Aduanas, Agentes de Transporte, Importadores y Exportadores, así como de otros operadores que presenten servicios complementarios ligados al tránsito comercio internacional y las personas que están debidamente autorizadas para prestar servicios dentro del recinto por las autoridades del país sede.

Artículo 23.- El CCB, con el apoyo técnico de la Coordinación/Gerencia, deberá establecer los mecanismos necesarios para armonizar los procedimientos de trabajo de los servicios básicos, resolver sobre propuestas y consultas de las diferentes instituciones que intervengan en los servicios complementarios y de los usuarios; adoptar las medidas pertinentes que permitan eliminar los obstáculos al tránsito fluido de personas, equipajes, vehículos y mercancías y a incrementar la eficiencia de los servicios ofrecidos por el CCIF. En ese sentido, las adecuaciones, ampliaciones y mejoras en las instalaciones del CCIF, serán puestas a consideración del CCB, para su opinión y conformidad.

Artículo 24.- El CCB tendrá una Presidencia que, en forma alternada, será encargada al funcionario que designe cada Sección Nacional en coordinación con sus respectivas cancillerías. Sus funciones estarán establecidas en el Reglamento Operativo del referido Comité.

Artículo 25.- El Presidente del CCB deberá informar a las Cancillería de ambos países, acerca del desarrollo de sus actividades y acuerdos adoptados, de manera que los gobiernos de ambas Partes puedan evaluar el funcionamiento del CCIF y adoptar las medidas que consideren necesarias para mejorar su operatividad y eficiencia.

Artículo 26.- La Gerencia/Coordinación del CCIF es un órgano de cada país encargado de la administración y operación de sus instalaciones. La Gerencia/Coordinación estará a cargo de funcionarios designados por cada Parte y su funcionamiento se orientará al cumplimiento del objetivo del CCIF.

Artículo 27.- La Gerencia/Coordinación será la encargada de implementar y ejecutar los acuerdos del CCB. Cada una se encargará de la administración y de la coordinación entre los organismos nacionales que presten servicios en el CCIF. La Gerencia/Coordinación será ejercida por nacionales del Costa Rica y Panamá según se trate del país sede del CCIF y su funcionamiento se sujetará a los lineamientos y acuerdos establecidos por el CCB

Artículo 28.- La Gerencia/Coordinación de cada país sede, luego de la aprobación por el CCB recibirá la nómina de funcionarios y extenderá la credencial correspondiente para que los mismos ejerzan su función al interior de las instalaciones, y de ser el caso, a retirar la credencial previamente entregada.

Artículo 29.- La Gerencia/Coordinación con la conformidad de cada Sección Nacional del CCB podrá autorizar la instalación de servicios complementarios en tanto no colisionen con el objetivo del CCIF. Dicha autorización puede ser temporal o permanente, de acuerdo a la naturaleza de la gestión que se realizará en las instalaciones del CCIF, conforme se establezca en el Reglamento Operativo. En el caso de que la autorización sea permanente, el representante legal de los servicios complementarios instalados en el CCIF, deberá comunicar cualquier retiro o incorporación de sus servidores, a fin de que la Gerencia/coordinación que corresponda, proceda a retirar la autorización o credencial previamente entregada y a emitir la que corresponda.

Artículo 30.- La Gerencia/Coordinación garantizará la provisión y mantenimiento de las comunicaciones y servicios necesarios para el correcto funcionamiento operativo de las agencias de control presentes en el CCIF de los sistemas informáticos que las mismas utilizan para sus tareas. Asimismo garantizará las adecuaciones tecnológicas que resulten pertinentes para permitir un eficiente funcionamiento de dichos sistemas a fin de mantener la eficiencia operativa y la integridad de los procesos de control.

CAPITULO V DE LA GERENCIA/COORDINACIÓN

CAPÍTULO VI PERCEPCIÓN DE TRIBUTOS, TASAS Y OTROS GRAVÁMENES

Artículo 31.- Los organismos competentes de control fronterizo de cada país, de manera directa o indirecta, están facultados para recaudar en el CCIF los importes correspondientes a los tributos, tasas y otros gravámenes establecidos en sus legislaciones nacionales respectivas. Los montos recaudados serán trasladados o transferidos libremente por dichos organismos al país del cual dependen.

CAPITULO VII

INSTALACIONES, MATERIALES, EQUIPOS Y BIENES PARA EL EJERCICIO DEL CONTROL INTEGRADO

Artículo 32.- El país sede pondrá a disposición de los organismos de frontera del país limítrofe las instalaciones donde éstos llevarán a cabo sus actividades de control.

Artículo 33.- El país sede autorizará, a título gratuito, la instalación y conservación por los organismos de frontera del país limítrofe de los equipos de telecomunicación necesarios para el cumplimiento de sus funciones. El país sede facilitará a dichos organismos su conexión directa con el área de control integrado del país limítrofe, así como la comunicación en forma directa con los organismos de frontera del país sede y del país limítrofe.

Las Partes desplegarán esfuerzos ante los operadores de servicios de telecomunicaciones de sus respectivos países para concretar el propósito antes indicado.

Artículo 34.- Los materiales de trabajo necesarios para el desempeño de las funciones de los organismos de frontera del país limítrofe en el país sede, serán de dos categorías:

- a) Los que se consumen por el uso, y
- b) Los que no se consumen por el uso.

Los materiales de la categoría (a), estarán exentos de todo tipo de restricciones de carácter económico, de derechos, tasas, impuestos y gravámenes de cualquier naturaleza a la importación del país sede. Su importación será formalizada por la Aduana del país sede, ante la presentación de una lista simple de bienes suscrita y aprobada por la Aduana del país limítrofe. Para el efecto las aduanas de ambos países acordarán la utilización de formularios similares.

A los materiales de la categoría (b), que por su naturaleza pueden ser reexportados, se les aplicará el régimen especial de admisión temporal. Dicho régimen especial será formalizado por una lista suscrita y aprobada por la Aduana del país limítrofe y por la Aduana del país sede. La reexportación de los materiales será autorizada por la Aduana del país sede, en cualquier momento y a solicitud de los organismos de frontera del país limítrofe.

La Aduana del país sede denegará el ingreso de los materiales que constituyan bienes prohibidos o restringidos de acuerdo a su legislación nacional.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES RELATIVAS AL CONTROL ADUANERO

Artículo 35.- De conformidad con los Acuerdos Internacionales suscritos bilateral y multilateralmente por los países y sus respectivas normativa nacional, según sea el caso, la Dirección General de Aduanas de Costa Rica y la Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá realizarán el control integrado aduanero en el CCIF a efectos de que se pueda autorizar, de corresponder el régimen, la operación o destino especial aduanero a que se someterán los equipajes, vehículos y mercancías. La aplicación de la potestad aduanera será plenamente ejercida en el interior del CCIF por los funcionarios aduaneros que intervienen en el control integrado con base en los procedimientos de control integrado acordados

Artículo 36.- En cuanto al ingreso y salida de vehículos particulares de turistas, vehículos de transporte público de pasajeros y de carga, se establece que:

- a) El registro y control aduanero de salida e ingreso se ejercerá en el área de control integrado por parte de los funcionarios nacionales competentes de aduanas, en el orden y secuencia de país de salida y país de entrada.
- b) El registro y control aduanero se llevará a cabo de acuerdo a los procedimientos de control integrado adoptado por las partes
- c) Los vehículos de transporte Internacional de personas y mercancías deberán contar con la habilitación correspondiente

para la prestación de dicho servicio, expedida por el organismo nacional competente..

- d) Cuando los vehículos de transporte a los que se refiere el apartado precedente debieran ser objeto de trabajos de reparación, transformación o cualquier otro perfeccionamiento, las respectivas operaciones quedarán sometidas a los regímenes que resultaren aplicables según los Acuerdos Internacionales y la legislación nacional vigente en Costa Rica o Panamá según sea el caso.
- e) Los funcionarios nacionales competentes del país limítrofe no podrán impedir el regreso a su país de las personas, equipajes, vehículos o mercancías cuyo ingreso no haya sido autorizado por los funcionarios correspondientes del país sede.

Artículo 37.- Las autoridades aduaneras en cumplimiento de los procesos de control integrado se comprometen a implementar en las instalaciones del CCIF el intercambio de datos, que permitan tanto el debido control y fiscalización de los despachos, como la información oportuna a los usuarios del estado de situación del respectivo trámite.

Artículo 38.- Ambos países intercambiarán permanentemente relaciones actualizadas de mercancías cuya importación esté prohibida, a fin de evitar que el país limítrofe dé trámite a dichas solicitudes.

Artículo 39.- En el régimen de equipaje acompañado de los viajeros, se implementará la utilización de sistemas de control no intrusivo

CAPITULO IX

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS CONTROLES DE SANIDAD AGROPECUARIA, FORESTAL E INOCUIDAD ALIMENTARIA

Artículo 40.- El comercio internacional de productos e insumos silvoagropecuarios se regirá por las normas internacionales referidas a estos temas, incluyendo los Acuerdos sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial de Comercio, Convención Internacional de Protección Fitosanitaria, la Organización Mundial de Sanidad Animal y el CODEX Alimentario FAO – OMS, El Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA), cuando corresponda, los acuerdos de Cooperación y Coordinación que en esta materia hayan suscrito los Estados Parte, así como otros acuerdos bilaterales y multilaterales que estos suscriban sobre la materia.

Artículo 41.- Los controles fito y zoonosanitarios relativos a la salida o ingreso de productos e insumos silvoagropecuarios entre los Estados Parte, serán realizados por los funcionarios nacionales competentes designados por el el Ministerio de Agricultura y Ganadería de Costa Rica y por el Ministerio de Desarrollo Agropecuario de Panamá de acuerdo al procedimiento de control integrado adoptado atendiendo a la normativa fito o zoonosanitaria respectiva.

Artículo 42.- El ingreso de productos e insumos silvoagropecuarios, cualquiera que sea su régimen o destino aduanero, será amparado por el respectivo Permiso o Autorización o Documento Fito o Zoonosanitario para Ingreso o Importación, cuando corresponda, y por el Certificado Fito o Zoonosanitario de Exportación, en el cual se debe dejar constancia del cumplimiento de los requisitos establecidos por el país importador. Para autorizar la salida de dichos productos e insumos, las autoridades competentes del país exportador verificarán el cumplimiento de estos requisitos.

Artículo 43.- Se rechazará el ingreso y deberán retornar al país limítrofe los productos e insumos silvoagropecuarios que no cuenten con los respectivos permisos, autorizaciones, documentos de ingreso/importación, así como con las certificaciones oficiales requeridas por el país sede.

Artículo 44.- Los productos e insumos silvoagropecuarios de importación, serán sometidos, de corresponder a una verificación documentaria y luego, de ser necesario, a una inspecciones física por parte del funcionario nacional competente, quien dictaminará las medidas o acciones a seguir de acuerdo a la legislación vigente del país sede.

Artículo 45.- Los organismos competentes efectuarán acciones de vigilancia y control sobre los medios de transporte, las cargas y equipaje acompañante de pasajeros y tripulantes, a fin de evitar que ingresen al país sede productos o insumos silvoagropecuarios que no cumplen los requisitos establecidos por el país sede.

Artículo 46.- En los casos en que los alimentos transportados por los pasajeros superen la cuantía permitida para su libre ingreso y requieran su nacionalización por parte de las autoridades aduaneras, XXXX de Costa Rica y XXXX de Panamá deberán emitir el correspondiente Certificado de Inspección Sanitaria

Artículo 47.- Los productos e insumos silvoagropecuarios, en tránsito internacional, deberán contar con la documentación oficial de respaldo exigida por el país cuyo territorio transitará la mercancía.

Artículo 48.- El movimiento transfronterizo de residuos sólidos, peligrosos o no, estará sujeto a las normativas nacionales y al Convenio de Basilea sobre el Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos y su Eliminación, vigente en ambos países, que establece condiciones para su exportación/importación.

Artículo 49.- Los organismos de frontera deberán tender, al intercambio de información entre sus sistemas informáticos, a la homologación de su sistema de registro y a la realización de tareas de verificación de carga conjunta con el objetivo de abrir el camión una sola vez (integrarse con Aduanas).

CAPITULO X

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS CONTROLES DE FLORA Y FAUNA SILVESTRE.

Artículo 50.- El tránsito de especímenes de flora y fauna silvestre, vivos o muertos, así como cualquier parte o derivado fácilmente identificable, estará sujeto a las normativas nacionales y al Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, CITES, vigente en los países. Asimismo, cualquiera sea su régimen o destino aduanero, debe estar amparado por el respectivo Permiso de Exportación CITES que garantice el control de las especies de flora y fauna silvestre, emitido por los organismos competentes de las Partes, para su ingreso o exportación según corresponda.

CAPITULO XI

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS CONTROLES SANITARIOS RELACIONADOS CON LA SALUD HUMANA Y LA SEGURIDAD SANITARIA DE CADA PAÍS

Artículo 51.- El comercio y tránsito transfronterizo e internacional de mercancías, viajeros y medios de transporte se regirá por lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional-2005 RSI-2005 o sus modificaciones y las legislaciones nacionales vigentes en ambos países relacionadas con la vigilancia en salud pública y la seguridad sanitaria. Los gobiernos de Costa Rica y Panamá deberán considerar la posibilidad de realizar acuerdos bilaterales con el fin de prevenir la transmisión internacional de enfermedades a través de Paso Canoas y dar cumplimiento a las capacidades básicas establecidas en el anexo 1 del RSI-2005.

Artículo 52.- Los controles sanitarios, relativos a la salida o ingreso de personas, medios de transporte y mercancías de interés en salud pública para Costa Rica y Panamá, serán realizados por los funcionarios nacionales competentes designados por los gobiernos de Costa Rica y Panamá.

Artículo 53.- Los países, a través de los autoridades sanitarias competentes, efectuarán acciones en salud pública, vigilancia sanitaria y la aplicación de medidas sanitarias sobre los viajeros, medios de transporte, mercancías, con el fin de evitar que se presenten eventos de interés en salud pública de importancia internacional al ingresar en el otro país."

CAPITULO XII

DISPOSICIONES RELATIVAS AL CONTROL MIGRATORIO

Artículo 53. – La administración, coordinación y control del movimiento migratorio de personas en el CCIF será ejecutado por funcionarios de la Dirección General de Migración y Extranjería de Costa Rica y por el Servicio Nacional de Migración de Panamá, conforme a los Convenios Internacionales, su legislación aplicable y los procedimientos de control integrado acordados por los referidos organismos de frontera, según corresponda.

Artículo 54. - Los funcionarios de los países que realicen controles migratorios exigirán, según corresponda, la documentación idónea de viaje aplicable a la nacionalidad de la persona que se trate, según las normas del país que esté efectuando el control, conforme a los Convenios Internacionales de los que forman parte o a su legislación nacional vigente, según sea el caso.

Artículo 55.- Para los efectos de la realización del control integrado migratorio, deberá entenderse que:

- Es el control único que genera, automáticamente, un registro y autorización de salida del país de origen y, a la vez un registro y autorización de ingreso al país de destino, previa verificación del arraigo y requisitoria.
- En caso que los funcionarios nacionales competentes de control migratorio del país limítrofe hayan autorizado la salida de personas y otros organismos de frontera del país sede no autorizasen el ingreso de las mismas, dichos funcionarios procederán a dejar sin efecto la autorización de salida y dispondrán el retorno de las referidas personas al territorio del país limítrofe.
- Los funcionarios que realicen los controles migratorios exigirán, según corresponda, la documentación hábil de viaje aplicable a la

nacionalidad de la persona de que se trate, conforme a la legislación vigente en Panamá y Ecuador

- La tarjeta migratoria acompañada de el tipo de documento de viaje requerido, son los documentos administrativos de uso obligatorio en la entrada y salida de cada uno de los países.
- De acuerdo a la normativa aplicable por los estados, los funcionarios actuantes podrán exigir a los usuarios constancias de viaje de retorno o acreditación de solvencia para ingresar al país.

Artículo 56.- Los controles migratorios a los tripulantes de vehículos de transporte internacional de cargas se llevarán a cabo en las instalaciones del CCIF de cargas.

Artículo 57.- Para este segmento de usuarios se adoptará una tarjeta inteligente que sirva como documento hábil para el control migratorio, sin perjuicio de que el usuario deba portar el documento de identidad respectivo.

Artículo 58.- Autorizado el ingreso de una persona por el CEBAF al territorio de cualquiera de las Partes, la misma podrá salir del país de entrada por cualquiera de los controles fronterizos migratorios autorizados por dicho país.

Artículo 59.- Los organismos de frontera en cumplimiento de los procesos de control integrado habilitarán el intercambio de información de los sistemas informáticos y propenderán a la homologación de su sistema de registro.

CAPÍTULO XIII

DEL CONTROL DE LOS PASAJEROS NO MIGRANTES Y VEHÍCULOS DE CARGAS O PASAJEROS EN LOS QUE SE DESPLAZAN.

Artículo 60.- Los pasajeros y medios de transporte en los que se desplazan, que desde la zona de libre tránsito se dirijan a un punto interior ubicado más allá de alguno de los CCIF, deberán ingresar a los mismos, para someterse a los controles nacionales aduaneros, de corroboración de estatus migratorio y de seguridad previstos en los procesos acordados.

En forma análoga los vehículos de transporte de carga destinados al abastecimiento de las ciudades, en tanto su destino de retorno sea un punto posterior al de localización de los CCIF deberán ingresar al mismo para someterse al protocolo de control nacional previsto

CAPÍTULO XIV

DELITOS E INFRACCIONES EN LAS ÁREAS DE CONTROL INTEGRADO

Artículo 61: Los funcionarios que cometan delitos o infracciones en el área de control integrado, vinculados al ejercicio de o con motivo de sus funciones, serán sometidos a los tribunales de su propio Estado y juzgados por las leyes de éste.

Artículo 62: De otra parte, los delitos e infracciones de los usuarios vinculados a las actividades de control fronterizo, detectados por los funcionarios nacionales competentes en el área de control integrado, quedarán sujetos a la jurisdicción del Estado que se encuentra efectuando el control.

Artículo 63: Los delitos o infracciones no relacionados directamente con las actividades de control que tengan lugar en el área de control integrado, estarán sujetos a las reglas generales de jurisdicciones vigentes en el país sede.

CAPÍTULO XV

DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS FUNCIONES DE SEGURIDAD Y SOBERANÍA

Artículo 64: Las autoridades de seguridad que cada Estado defina, así como de la defensa de su soberanía e integridad territorial cumplirán, en el ACI localizado en sus territorios, las atribuciones que les confiere el ordenamiento jurídico de sus respectivos países relativos a la conservación del patrimonio público y privado, al mantenimiento, o restablecimiento, del orden público, la seguridad y detención de las personas y cualquier otra acción represiva o de fuerza, en el ACI que corresponda a su Estado, de conformidad a la legislación del país sede y en el marco de lo dispuesto en el presente acuerdo.

Las autoridades de seguridad de un país, no podrán ejercer las acciones descritas en el inciso anterior en el ACI del otro país.

Artículo 65.- Las fuerzas de seguridad nacionales una vez identificadas las personas con requisitorias en el otro país, las pondrán a disposición de las autoridades competentes de conformidad con los tratados internacionales, de los acuerdos bilaterales y de la legislación nacional, según corresponda.

Artículo 66.- En cumplimiento de sus normas nacionales y en atención a lo dispuesto en el presente Acuerdo, los funcionarios que desempeñen tareas de control en el territorio del otro país no podrán portar armas.

Artículo 67.- Las autoridades de seguridad de ambos países mantendrán un espacio de cooperación y coordinación permanente, lo que incluye la plena asistencia a los organismos de frontera del país limítrofe, según lo dispuesto en el artículo 11°, así como también cuando se trate de investigar delitos e infracciones en las áreas de control integrado conforme lo establecido en el capítulo V del presente Acuerdo.

Artículo 68.- Los Ministerios Públicos de los Estados Parte establecerán un espacio de cooperación permanente con la finalidad de investigar y perseguir los actos ilícitos que se cometan en las áreas de control integrado, así como aquéllos detectados con ocasión de las actividades de control fronterizo, conforme a su propia legislación y a lo dispuesto en el presente Acuerdo.

CAPÍTULO XVI

DISPOSICIONES ESPECIALES

PRIMERA.- El país sede asumirá los costos de mantenimiento de la infraestructura y de los servicios generales (luz, agua, seguridad y mantenimiento de áreas comunes) del área de control integrado ubicado en su territorio.

SEGUNDA.- Los funcionarios autorizados del país limítrofe que se encuentren laborando en el CCIF, podrán hacer uso de los servicios de expendio de alimentos que se ofrezcan en el país sede, bajo su costo.

TERCERA.- Las autoridades aduaneras permitirán la libre salida de los vehículos particulares de los funcionarios del otro país que desarrollan sus funciones en el CCIF, con la sola presentación de su credencial o autorización de la Gerencia/Coordinación del país sede.

CUARTA.- Los países, por medio de sus Cancillerías, adoptarán las medidas necesarias para que las llamadas telefónicas de los funcionarios del país huésped desde y hacia el CCIF sean consideradas a efectos de su precio llamadas nacionales.

QUINTA.- Las autoridades nacionales, autorizarán la extensión hasta el CCIF de las coberturas de riesgos y acciones del trabajo que los funcionarios gozan en su territorio nacional.

SEXTA.- Las autoridades de cada CCIF por medio de la Gerencia/Coordinación tomarán los recaudos necesarios para que los funcionarios y usuarios dispongan de facilidades para realizar transacciones bancarias, en moneda panameña o costarricense, para afrontar transacciones de carácter personal o requerido para el pago de tributos, tasas u otros gravámenes.

SEPTIMA.- El presente Acuerdo Específico no deroga los acuerdos especiales y específicos suscritos por Los Estados Parte para darle orden y formalidad a los procesos económicos, sociales y culturales que se desarrollan en espacios regionales fronterizos cuyas dimensiones territoriales varían en atención a especificidades propias.

POR LA REPÚBLICA DE COSTA RICA POR LA REPUBLICA DE PANAMÁ

CAPÍTULO XVII DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que los Estados Parte se comuniquen el cumplimiento de los requisitos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos internos para su entrada en vigencia.

SEGUNDA.- El presente Acuerdo tendrá una duración indefinida. Podrá ser denunciado por cualquiera de los países signatarios, comunicando su decisión a la otra Parte con 180 días de anticipación, a partir de la entrega del respectivo instrumento de denuncia.

TERCERA.- Los Estados Parte acuerdan definir, por la vía diplomática, el modelo de control integrado que se implementará en sus pasos de frontera una vez que entre en vigor el presente Acuerdo Específico.

CUARTA.- Las disposiciones del presente Acuerdo se desarrollan en cada paso de frontera mediante Acuerdos Específicos que establecerán las condiciones específicas de funcionamiento y operatividad del CCIF, señalando los aspectos referidos a su administración y operación, desplazamiento del personal, bienes y vehículos del país limítrofe en el área de control integrado del país sede, la atención médica, la extensión del seguro de acciones de trabajo, comunicaciones institucionales y personales, entre otros.

Suscrito en la ciudad de ..., a los días del mes de del año ... en ... ejemplares originales en idioma castellano, siendo los textos igualmente auténticos y válidos.

1.1 BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- c. Managua. Tratado General de Integración Económica Centroamericana, 1960.
- d. Tegucigalpa. Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), 1991.
- e. Guatemala. Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamérica (Protocolo de Guatemala), 1993.
- f. Guatemala. Convenio Marco para el establecimietno de una Unión Aduanera entre los territorios de la República de El Salvador y la Repúblca de Guatemala, 2000.
- g. Guatelama. Convenio Marco para el Establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana, 2007.
- h. Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (X:2008:México)
- i. El Salvador. Protocolo de modificación al Conveno Marco para el establecimiento de una Unión Aduanera entre los territorios de la República de El Salvador y la República de Guatemala, 2009.
- j. Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (XI:2009: Provincia de Guanacaste-Costa Rica)
- k. Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla “Declaración de Cartagena” (XII:2010: Cartagena de Indias)
- l. La Unión Aduanera Centroamericana: cuestiones para el debate, 2007, Universidad Complutense, Madrid, G. Vasquez
- m. El Salvador. Resolución N° 224-2008 (COMIECO-XLIX): Modificación al Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA).
- n. El Salvador. Resolución N° 223-2008 (COMIECO-XLIX): Modioficación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA).
- o. Panamá. Resolución N° 65-2001 (COMIEDRE). Reglamento sobre Régimen de Tránsito Internacional.
- p. *Manual de Procedimientos Aduaneros 2011* de Costa Rica
- q. A1_Borrador_Informe_sintesis_Pasos Guatemala-México
- r. WORLD CUSTOMS ORGANIZATION / ORGANIZATION MONDIALE DES DOUNAES
Establecido en 1952 como el Consejo de Cooperación Aduanera
MODELO BILATERAL AGREEMENT ON MUTUAL ADMINISTRATIVO ASSISTANCE IN CUSTOMS MATTERS (June 2004).
- s. REGLAMENTO DE CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO
- ; 646 arts., anexos.
- t. MARCO NORMATIVO SAFE (World Customs Organization)

Adoptado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en junio 2005. 65 p.

- u. ACUERDO BILATERAL SOBRE ASISTENCIA ADMINISTRATIVA MUTUA EN ASUNTOS ADUANALES. 48 p. Traducción de la versión de la OMA.
- v. CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO (CAUCA)

Tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los Estados Parte conforme los requerimientos del mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero.

27 p.

- w. INFORME CONSOLIDADO – Estudio de Proceso y Equipamiento de la Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala GU-T1105, componente I. (Thomas Franklin, Ricardo Sicra, Jorge Diez, César Castillo). 5 de junio de 2009.

- x. ESTUDIO DE PROCESOS Y EQUIPAMIENTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE GUATEMALA GU-T1105, COMPONENTE I: diagnostico de necesidades en materia de tecnologías de información y comunicaciones (TIC).

Thomas Franklin, 29 de mayo de 2009. 24 p.

- y. ESTUDIO DE PROCESOS Y EQUIPAMIENTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE GUATEMALA GU-T1105, COMPONENTE: Infraestructura Vial y de Instalaciones y Servicios

César Augusto Castillo Morales, Versión 3. Junio de 2009. 210 p.

- z. ESTUDIO DE PROCESOS Y EQUIPAMIENTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE GUATEMALA GU-T1105, COMPONENTE: Logística de Transporte (Informe Final, mayo 2009 – Ricardo Sicra) 171 p.

- aa. MINUTA QUE SE LEVANTA CON MOTIVO DE LA REUNION CELEBRADA PARA ELABORAR LAS PROPUESTAS DEL PLAN INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA FRONTERIZA MÉXICO-GUATEMALA.

XIII Reunión del Grupo sobre Puertos y Servicios Fronterizos México-Guatemala. 5 y 6 de setiembre de 2008. Campeche, México.

- bb. RESUMEN DE INICIATIVAS ADUANERAS

Comisión Nacional de Facilitación de Comercio Internacional. CONAFACIL
Enero 2009.

- cc. FORMATOS DE ENCUESTAS PARA ADUANAS, MIGRACIONES, OTROS SERVICIOS Y ACTORES. 39 p.

- dd. CONSULTA SOBRE ESTRUCTURA DE EMPRESAS HABILITADAS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS Y PASAJEROS, COSTOS DE EXPLOTACIONES DE LOS SERVICIOS Y ASIMETRÍAS. 48 p.

- ee. METODOLOGIA DE RELEVAMIENTO Y EVALUACION DE LOS PASOS FRONTERIZOS. 19 p.

- ff. INFORME FINAL DE CONSULTORIA “ESTUDIO DE PROCESOS Y EQUIPAMIENTO DE SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA DE GUATEMALA - SAT” Jorge Diez, junio 2009.

Resume el trabajo realizado en los 8 pasos de frontera.

- gg. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA ARMONIZACION DE LOS CONTROLES DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS. Naciones Unidas, Ginebra, 21 de octubre de 1982.

- hh. Páginas web consultadas, entre muchas otras.

Plan Puebla Panamá: <http://ppp.sre.gob.mx>
Secretaría de Integración Económica Centroamericana:
<http://www.sieca.org.gt>
Proyecto de Integración de Desarrollo Mesoamérica (PM)
www.proyectomesoamerica.org, www.iadb.org/INT/aid_for_trade

16

PROGRAMA DE DESARROLLO LOCAL

16.1 INTRODUCCIÓN

La intervención en el paso de frontera de Paso Canoas, tiene importantes implicaciones en el nivel local, generando oportunidades, amenazas y requerimientos en distintos ámbitos.

En materia de infraestructuras, hay requerimientos de intervención en la red vial asociadas a la intervención propuesta.

Desde la perspectiva del empleo, puede afectar negativamente a algunas actividades –particularmente las informales y aquellas asociadas a las disfuncionalidades e ineficiencias del paso- y ofrece importantes oportunidades - en el corto plazo asociadas a la construcción de infraestructuras, y a medio plazo relacionadas con el potencial dinamismo que puede generar el nuevo escenario, nuevos nichos de empleo, etc.-

Las inversiones asociadas a la construcción de los CCIs, constituyen asimismo una oportunidad para impulsar el desarrollo local y mejorar las condiciones urbanísticas y sociales de las localidades a ambos lados de la frontera; se las puede visualizar como un proyecto emblemático que supone la llegada de un importante volumen de recursos, con capacidad de arrastre para impulsar otras actuaciones complementarias orientadas a mejorar las condiciones urbanísticas y socioeconómicas de Paso Canoas a ambos lados de la frontera

Pero materializar esas oportunidades, requiere capacidades de gestión y planificación en el nivel local, inversiones en infraestructuras y servicios, acciones de formación y capacitación, entre otros.

El **Programa de Apoyo al Desarrollo Local**, se concibe como una *propuesta estratégica* que impulsa actuaciones orientadas a mitigar los potenciales impactos sociales asociados a la intervención, así como crear las condiciones para aprovechar las oportunidades que pudieran generarse.

Los beneficios más evidentes de este enfoque se concretan principalmente en que:

Identifica tendencias y descubre oportunidades para mejorar la competitividad de los municipios fronterizos a partir de la intervención programada en Paso Canoas

Establece criterios estratégicos sobre los cuales concentrar los recursos, teniendo en cuenta las propuestas y planes locales.

Identifica proyectos emblemáticos y específicos, orientados a mejorar el empleo y el ingreso local.

Impulsa actuaciones binacionales.
Promueve la coordinación entre instituciones públicas.

Posibilita la utilización de dicho instrumento para:

- a) *Dinamizar, orientar y concertar proyectos con distintos financiadores;*
- b) *Acordar convenios de actuación con instituciones públicas relevantes;*
- c) *Poner en marcha programas operativos que permitan la plena utilización de los recursos de los programas de apoyo de alcance regional y nacional existentes.*

16.2 CONTEXTO: CONDICIONANTES Y OPORTUNIDADES

La puesta en marcha de los CCIs propuestos tiene alta incidencia sobre el sistema local de Paso Canoas, tanto en forma de requerimientos en materia de infraestructuras y servicios asociados al funcionamiento de los centros de control, como en forma de oportunidades para el desarrollo local, generación de ingresos y empleo, aspectos que pretenden ser abordados desde la Estrategia de Desarrollo Local (EDL).

En ese sentido, algunos de los principales aspectos a considerar en la Estrategia Desarrollo Local están los relacionados con los problemas y cuellos de botella existentes a nivel local, así como los requerimientos y oportunidades asociados al desarrollo de los CCIs.

Algunos aspectos a destacar en este sentido hacen referencia a:

Crecimiento desordenado de la actividad comercial, problemas de titulación-delimitación de la línea fronteriza e insuficiente dotación de infraestructuras y equipamientos urbanos, devienen en un entorno urbano degradado y problemas ambientales y sociales.

La dinámica socioeconómica de la ciudad de Canoas no depende tanto del Paso de Frontera per se, sino que está marcada por una intensa actividad comercial, impulsada por una importante oferta situada principalmente del lado panameño, que genera una gran afluencia de compradores mayoritariamente costarricenses, muchos de los cuales pernoctan en instalaciones hoteleras situadas del lado costarricense.

Hoy en día, Paso Canoas constituye un importante centro comercial y dormitorio, que recibe del orden de 300.000 visitantes. Este dinamismo comercial, y la debilidad en los mecanismos de regulación y control urbanístico y comercial, han devenido en un crecimiento muy desordenado –especialmente manifiesto del lado costarricense- y la proliferación de negocios informales sobre la vía pública a ambos lados de la línea fronteriza.

En el año 2001 se amplía el convenio sobre cooperación y Desarrollo Fronterizo entre Costa Rica y Panamá, flexibilizando la circulación de los vecinos en el área fronteriza año 2001; esto da lugar a que la localidad fronteriza de Paso Canoas experimente un importante crecimiento de la actividad comercial, que se desarrolla en paralelo al declive de Cuervito – localidad situada en territorio costarricense-, antiguo centro de importancia comercial en la zona fronteriza.

La actividad comercial en Paso canoas comienza a crecer rápidamente pero en forma desordenada y con claras asimetrías entre ambos países:

- Del lado panameño, al amparo de ventajas comparativas en materia comercial y arancelaria así como otras vinculadas a la titularidad de la tierra, se fueron levantando comercios cada vez más grandes, que ofrecen múltiples productos de consumo, orientadas a un público mayoritariamente costarricense. Algunas de las mismas se encuentran sobre la propia línea divisoria.
- Del lado costarricense, la oferta comercial es mucho más modesta y menos dinámica; está conformada mayoritariamente por pequeños comercios que venden algunos productos que compiten en precio con la oferta panameña, y una importante oferta hotelera –se registran 18 hospedajes formales, 3 de ellos con más de 50 habitaciones- y de servicios. En este caso, los comerciantes no tienen derecho de propiedad sobre la tierra pues se trata de terrenos públicos en administración del Instituto de Desarrollo Agrario.

Progresivamente, la actividad comercial del lado costarricense comienza a ceder espacio frente comercio panameño, lo que va creando un creciente malestar entre comerciantes y autoridades locales.

De acuerdo a la información facilitada por la Municipalidad de Corredores, actualmente están registrando cierres de empresas –del orden de 25 patentes mes-; en particular de ferreterías, servicios de comidas rápidas. Otros síntomas de este deterioro de la actividad comercial es la existencia de locales de alquiler que no tienen clientes, pérdidas en el transporte de carga y supermercados que reportan pérdidas crecientes.

Un caso especialmente preocupante se da en la venta de combustibles; según un estudio⁵⁸ realizado en el año 2011, el ingreso irregular de combustible panameño a suelo costarricense se sitúa en el orden del millón novecientos mil litros (equivalentes a aproximadamente U\$D 2.000.000 mensuales); actualmente esta cifra aparentemente se situaría en el entorno de los U\$D 3.000.000 mensuales. En este contexto, en tanto cierran las estaciones de combustible del lado costarricense, crecen del lado panameño⁵⁹.

Además del comercio –formal e informal- y de la hostelería, el propio paso de frontera genera ciertas actividades informales; en este sentido destaca la presencia de tramitadores y cambistas y taxistas -formales e informales-. Se registra asimismo un creciente deterioro social, asociado principalmente al aumento del empleo informal, desempleo, aumento en la inseguridad ciudadana, prostitución, narcotráfico y el consumo de drogas, así como la disminución en la recaudación de impuestos municipales.

Las infraestructuras y servicios básicos son deficientes.

En el sector costarricense de Paso Canoas no existe un sistema de alcantarillado sanitario (para el municipio este es un proyecto prioritario); la dotación de agua potable es adecuada y es suministrada por medio de acueducto.

En el sector panameño tampoco existe alcantarillado sanitario; más del 60% del abastecimiento de agua es provisto por el IDAAN, un 20% proviene de sistemas de acueductos comunitarios y un 5% obtiene agua de fuentes pluviales superficiales, como ríos y quebradas. Se debe destacar, que

algunos de los comercios panameños vierten sus aguas servidas del lado costarricense. Respecto al alumbrado eléctrico, más del 90% es público. Un problema manifiesto, son las debilidades en la recolección y tratamiento de residuos. En el lado costarricense el manejo de desechos sólidos es realizado por la municipalidad de Corredores, pero existen problemas para la disposición de los residuos. Del lado panameño, el 50% de la cobertura de recolección es pública, por lo menos el 45% de los desechos es incinerado o quemado y el 5% se desecha en terrenos baldíos. La arteria vial que soporta el grueso del tráfico lo constituye la carretera Panamericana, para ambos países, en la cual se mezcla el tráfico internacional con el tráfico local de compras y sus servicios asociados, principalmente en Costa Rica, generando problemas de circulación e inseguridad vial. En ambos lados de la frontera, las calles, mayoritariamente sin asfaltar, se encuentran en mal estado. La gestión del tráfico es particularmente deficiente.

Se aprecia asimismo un marcado déficit de espacios y equipamientos públicos.

Insuficiente enfoque estratégico de la inversión pública en Paso Canoas

El proceso de modernización de Paso Canoas, define un nuevo escenario requiere articular inversiones con carácter estratégico, para el cual no se cuenta con instrumentos de planificación adecuados ni suficientes capacidades de gestión en el nivel local.

- A nivel Binacional, no se cuenta con un Plan de Acción concertado entre ambos países, que aborde los requerimientos de inversión en Paso Canoas de forma integral, que priorice actuaciones, establezca compromisos de inversión, plazos y responsables, y que sea vinculante. En este sentido, hay que destacar un excelente clima político entre ambos países, la existencia de plataformas e iniciativas de coordinación lideradas por las Cancillerías y otras instituciones –en este caso MICI y PROCOMER-, el Convenio sobre Cooperación para el Desarrollo Fronterizo, así como otras en el marco de los acuerdos binacionales, y entre los propios municipios de barú y Corredores, que constituyen un importante activo en este ámbito.
- A nivel de los países, la mayor parte de las instancias nacionales vinculadas al paso realizan inversiones en respuesta a problemas y/o necesidades puntuales, pero predomina una visión sectorial; se carece de instrumentos de planificación que articulen las actuaciones con criterios estratégicos, tanto las inversiones

requeridas para el correcto funcionamiento de los controles, así como otras actuaciones estratégicas para impulsar el desarrollo local.

- Finalmente, los Planes Locales (Planes de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Territorial) no han incorporado aún los requerimientos y oportunidades de los CCIs a sus planes de inversión⁶⁰. En lo que respecta a las capacidades de gestión locales, hay que destacar que éstas son particularmente débiles en el Municipio de Barú.

El nuevo escenario ofrece importantes oportunidades para la dinamización de la base económica y productiva local, y la generación de empleos e ingresos;

Los principales aspectos a destacar respecto a las potenciales implicaciones de las propuestas sobre el empleo y el ingreso son las siguientes:

En primer lugar, la construcción de los CCIs, presentan un importante saldo positivo en términos de empleo y con un gran potencial para dinamizar la economía local; suponen fuertes inversiones en infraestructuras que demandarán empleo durante la etapa de construcción, y en su etapa operativa presumiblemente incrementan la demanda de funcionarios de las instituciones implicadas.

Si bien por sí mismas no garantizan la eliminación de los empleos informales, crean condiciones favorables para formalizar algunas de las actividades que gravitan actualmente en torno a la actividad fronteriza. Complementariamente, hay que destacar su potencial para motivar actuaciones de “cirugía urbana”, orientada a reordenar la actividad comercial mediante la generación de nuevos espacios adecuados para la actividad comercial, mejora las infraestructuras y servicios y promover nuevas actividades, así como los eventuales encadenamientos con otros sectores de la base económica local, en particular comercio y turismo.

⁵⁸ Cámara de Empresarios del Combustible (2010-2011)

⁵⁹ En este sentido, es paradigmática una estación de servicio panameña situada sobre la propia línea de frontera que despacha combustible en territorio costarricense.

⁶⁰ Vale la pena resaltar que en la actualidad se está realizando el Plan de Ordenamiento Municipal del Municipio de Corredores. Al respecto, sería importante que el mismo se revise a fin de incorporar al planeamiento el CCI:

16.3 OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO LOCAL

La Estrategia Desarrollo Local persigue abordar y articular las necesidades de inversión en Paso Canoas desde un enfoque estratégico, que permita maximizar los recursos de inversión a favor del desarrollo local, la competitividad de la base económica, la productividad, el empleo y el ingreso, en el nuevo marco estratégico que proporciona la apertura de los CCIs.

Específicamente se persigue aprovechar la apertura de los CCIs para la mejora de la competitividad de la localidad de Paso Canoas - municipios de Corredores y Barú- mediante el impulso de acciones estructurantes y proyectos singulares que contribuyan a la articulación territorial del espacio fronterizo, la reordenación de los espacio urbanos, la dinamización de la base económica, la generación de empleos e ingresos locales y las capacidades de gestión.

El enfoque integral que se propone, requiere actuar de forma paralela y complementaria en varios Ejes Sectoriales o Componentes, según se describe en los puntos siguientes.

16.4 EJES DE INTERVENCIÓN-COMPONENTES

16.4.1 FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE GESTIÓN

Descripción

Este componente se orienta a sentar las bases y capacidades necesarias para una adecuada gestión e implementación de las actuaciones e inversiones públicas ligadas a la modernización de Paso Canoas.

Se persigue generar capacidades de gestión en las instituciones vinculadas a la implementación de acciones ligadas a la apertura de los CCIs, a fin de garantizar la necesaria coordinación de actividades, eficacia y eficiencia de las inversiones a realizar. Complementariamente, se pretenden fortalecer a los gobiernos locales, con vista a que puedan atender las demandas y oportunidades para el desarrollo local que conlleva la modernización del paso de frontera.

Específicamente persigue:

- Apoyar la consecución de acuerdos políticos y compromisos financieros ligados a la implementación de los CCIs.
- Impulsar el cumplimiento de las “condiciones de borde”, necesarias para viabilizar técnicamente la implementación de los controles integrados
- Diseñar y concertar planes de inversión que integren las acciones complementarias de las distintas entidades públicas con competencias o presencia en el paso de frontera y en los municipios, a fin de lograr una mayor articulación entre los distintos programas que se impulsan.
- El impulso de las capacidades de gestión de los gobiernos locales,.

Se persigue impulsar mecanismos estables de coordinación, el desarrollo de instrumentos que orienten las inversiones de las instituciones sectoriales con criterios estratégicos, y disponer de Planes de Inversión concertados entre las instituciones y los Gobiernos locales, que establezcan la hoja de ruta de las actuaciones e inversiones claves para la implementación de los CCIs.

Las acciones contempladas en éste Eje de Intervención se integran en distintos niveles:

- **Nivel Binacional:** Acuerdos e Instrumentos de coordinación

Los criterios de intervención a este nivel, priorizan las actuaciones orientadas a consolidar procedimientos e instrumentos de coordinación a nivel binacional (centrales-locales) para la eficaz implementación de las actuaciones en Paso Canoas.

Entre los proyectos prioritarios a considerar destacan:

- Apoyar a las instituciones en el cumplimiento de las condiciones de borde antes de la apertura de los CCIs.
- La elaboración de un Plan de Acción Binacional que establezca plazos, compromisos de inversión y responsables de las distintas intervenciones críticas – institucionales, infraestructuras, acuerdos, otros- para la acción coordinada entre ambos países
- Impulsar actuaciones conjuntas a nivel local, y explorar oportunidades de financiación, en particular por parte de la cooperación internacional multilateral y/o bilateral.

- **Nivel Nacional:** Consistencia de la actuación pública

Orientada establecer en cada país un Programa de Actuación en Paso Canoas, que contribuya a coordinar las acciones e inversiones de Instituciones clave relacionadas con la apertura de los CCIs.

Las acciones y proyectos prioritarios en éste ámbito pretenden fortalecer las plataformas de coordinación interinstitucional y la generación de instrumentos y planes de inversión concertados; las acciones a impulsar contemplan asistencias técnicas para el desarrollo e implementación de instrumentos de gestión, estudios y/o planes sectoriales –en particular de infraestructuras-, sistemas de información, y mecanismos de coordinación, entre otros, así como eventos y talleres orientados a facilitar la coordinación entre instituciones.

- **Nivel Local:** Desarrollo y fortalecimiento de las capacidades de gestión urbana

Los actuaciones previstas tienen importantes implicaciones a nivel local; las más evidentes las relacionadas con el tráfico, los requerimientos de infraestructuras, el ordenamiento urbano y/o las oportunidades para la base económica local y el empleo.

Se priorizará la elaboración y/o actualización de instrumentos de ordenamiento urbano, territorial y/o ambiental, o de planificación de desarrollo, así como acciones de fortalecimiento de los gobiernos locales en su capacidad de gestión relacionada con éstos ámbitos.

Se impulsarán asimismo acciones de difusión y sensibilización sobre los desafíos y oportunidades que proporcionan las actuaciones previstas en el paso, tanto a los actores cuya actividad económica está directamente asociada al paso de frontera, como a la población en general.

Las actividades contempladas incluyen asistencia técnica (desarrollo e implementación de instrumentos de planificación) así como eventos, talleres u otras acciones de promoción, difusión-sensibilización dirigidos a organizaciones de la sociedad civil, sector privado, y población en general.

....
Tabla 112. Acciones Prioritarias y Proyectos Estratégicos. Legal-institucional

Fortalecimiento de las capacidades de gestión.I		
Principales problemas / desafíos	Criterios de Intervención	Acciones y Proyectos Estratégicos
Nivel Binacional		
Establecimiento de Acuerdos y Compromisos políticos, financieros y técnicos. Necesidad de cumplir con las condiciones de borde para viabilizar técnica y operativamente los nuevos procesos. Ausencia de Planes de Acción que coordinen y articulen inversiones de ambos países relacionadas con la implementación de los CCI. Articular las actuaciones entre ambos países	A.T. , Estudios, asesoramiento y acompañamiento orientados a: Firma de Acuerdos y compromisos. El desarrollo de instrumentos y mecanismos operativos que coordinen inversiones y actuaciones entre los países . Coordinación entre gobiernos locales e impulso de actuaciones conjuntas.	Plan de Acción Binacional para la apertura de los CCIs. .AT para la búsqueda de financiación –en particular desarrollo de propuestas y estudios de factibilidad- de proyectos binacionales a implementar de forma conjunta. .Talleres y eventos de coordinación (centrales-locales) para la eficaz implementación de programas conjuntos en el área fronteriza
Nivel Nacional (en cada país)		
Baja presencia institucional Insuficiente articulación y coordinación entre instituciones Asignación de recursos con criterios sectoriales.	Asistencia técnica para el desarrollo de instrumentos de planificación que coordinen y articulen las inversiones sectoriales –en particular infraestructuras- con criterios estratégicos Fortalecimiento de las instancias de Coordinación intersectorial relacionadas con la intervenciones en Paso Canoas.	Talleres y Eventos de Coordinación Interinstitucional, orientado a articular intervenciones en el Paso de Frontera Programa de Inversiones Públicas –Plan de Acción a Corto Plazo y Mediano Plazo -, que integre el conjunto de intervenciones asociadas a la apertura de los CCIs
Nivel Local		
Limitada capacidad de gestión, control y sanción de los gobiernos locales, propicia crecimiento desordenado de la actividad comercial en la línea fronteriza. Los Planes Locales –Planes de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Urbano- no han incorporado aún acciones específicas asociadas a los requerimientos y oportunidades ligadas a lo construcción y operación de los CCIs Baja eficacia recaudatoria Insuficiente conocimiento de los actores sociales locales de las propuestas relacionadas con los CCIs	Asistencia Técnica (A.T) para el desarrollo de instrumentos de Planificación , en particular en aspectos relacionados con Planificación Urbana Ordenamiento de la actividad comercial Seguimiento y evaluación de proyectos Estudios de preinversión Acciones de promoción y difusión y sensibilización	Elaboración y/o actualización de instrumentos de planificación Local, a fin de que integren en los planes de inversiones y estrategias de desarrollo el nuevo escenario asociado a las actuaciones previstas en el paso de frontera: en particular: Plan Parcial de Ordenamiento Urbanos del Conjunto de Paso Canoas. Actualización de los POT (en elaboración en Corredores) Estudios de preinversión para infraestructuras Campañas de difusión y sensibilización de oportunidades para los agentes y la población asociadas a la apertura de los CCIs

16.4.2 MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LAS CONDICIONES URBANAS

Descripción

Este eje de intervención persigue

- Impulsar actuaciones viarias que garanticen la adecuada conexión entre los CCIs y ,así como el acceso a los mismos desde Panamericana,
- Elevar las condiciones urbanísticas y ambientales de Paso Canoas, impulsando la reordenación del espacio comercial de la línea fronteriza, mejoras en la calidad y cobertura de infraestructuras y servicios básicos e intervenciones en la red vial.

En primer lugar se pretende dar respuesta a los requerimientos en materia vial asociados a la construcción de los CCIs. Complementariamente se priorizan otras actuaciones orientadas a reordenar el espacio urbano-comercial y mejorar los servicios en el núcleo. Se persigue, por tanto, aprovechar la oportunidad que a nivel local significa la construcción de los CCIs, para impulsar acciones estructurantes y proyectos singulares de impacto urbano, que permitan mejorar la calidad urbana y ordenar la actividad comercial.

El desarrollo e implementación de este eje implica la movilización de un importante volumen de recursos –financieros, técnicos, humanos- y la coordinación de varias instituciones e instancias de gobierno.

Hay que destacar que muchas de las actuaciones clave consideradas se encuentran priorizadas por los Planes Sectoriales de las instituciones de cada país. Sin embargo, la propia visión sectorial que guía las intervenciones en marcha o prevista, requiere ser revisada con criterios integrales y en función de los objetivos enunciados de mejorar las condiciones ambientales y urbanísticas del tejido urbano

Es muy importante promover la articulación de las distintas instituciones sectoriales y programas que operan en materia de infraestructuras y servicios a nivel nacional. A tal efecto, deberían priorizarse el desarrollo de asesorías y asistencias técnicas para la realización de estudios de pre inversión y estructuración, a fin de que puedan canalizarse recursos de los distintos proyectos y/o programas sectoriales.

Las principales actuaciones e impulsar en el marco de este eje hacen referencia a:

- Mejoras de la Red Vial.
- Se priorizan actuaciones que permitan una adecuada conexión entre los Centros de Control Integrados, y mejoren la accesibilidad a las infraestructuras y servicios ligados a proceso de control.
- Los principales proyectos a considerar en este ámbito son
 - El acondicionamiento de la carretera Panamericana entre los CCIs
 - Los accesos y salidas a los CCIs desde la carretera panamericana
 - Otras actuaciones complementarias en la red vial urbana
- Mejora de las condiciones urbanísticas en Paso Canoas

Paso Canoas presenta unos estándares urbanísticos muy bajos, especialmente acusados en las zonas de actividad comercial contiguas a la línea fronteriza, en la que se verifica un amplio catálogo de malas prácticas en materia urbanística y ambiental: escaso cumplimiento de regulaciones urbanas, ocupación del espacio público por chinamos e incluso comercios formales, irrespeto de mojones y de la línea fronteriza, invasión de vías, problemas de tráfico, problemas de recogida de residuos e inadecuado tratamiento de las aguas residuales, etc. Existe además un acusado déficit de servicios y espacios públicos de recreo y esparcimiento de la población.

Algunas de las actuaciones y proyectos estratégicos en este ámbito son:

- Realizar un estudio binacional para la reordenación de la actividad comercial, que contemple la ordenación de la misma atendiendo a distintos criterios:
- Urbanísticos, ordenado la actividad comercial y mejorando la imagen urbana
- Estructuración de una oferta comercial del lado costarricense, que permita reducir las actuales asimetrías
- Medidas para abordar la problemática del combustible

- Inventario actualizado de concesiones y/o situaciones irregulares en terrenos del IDA
- Creación de espacios alternativos para la relocalización del comercio informal así como aquellos comercios formales que se encuentren fuera de ordenación
- Mejora de infraestructuras y equipamientos de recreo y esparcimiento para la población

- Mejora de las infraestructuras y servicios básicos.

De acuerdo al diagnóstico realizado, la actuaciones prioritarias en este sentido son

- Red de alcantarillado
- Mejora de los servicios de recogida y tratamiento de residuos

Sería importante explorar la oportunidad de abordar de forma binacional algunas de estas soluciones; otros aspectos a considerar es la participación privada en la gestión y operación de alguno de estos servicios.

En este sentido, hay que destacar que actualmente existe una iniciativa impulsada por un grupo de mujeres relacionada cn la gestión de los residuos

Tabla 113. Acciones Prioritarias y Proyectos Estratégicos. Infraestructuras

MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LAS CONDICIONES URBANAS		
Principales problemas / desafíos	Criterios de Intervención	Acciones y Proyectos Estratégicos
Mejoras en la Red Vial		
<p>Ruta Panamericana necesita ser acondicionada para que disponga de un adecuado nivel de servicio entre los dos CCIs</p> <p>Necesidad de adecuar accesos a los CCIs</p> <p>Malas condiciones de la red viaria en el tejido urbano a ambos lados de la frontera</p> <p>Inadecuada gestión y control del tráfico, especialmente en CR</p>	<p>Garantizar adecuada conexión viaria entre los CCIs</p> <p>Garantizar buenos accesos a los CCIs desde la carretera panamericana</p> <p>Mejorar la red viaria del tejido urbano, en particular en calles comerciales e itinerarios alternativos a la panamericana</p>	<p>Acondicionamiento de la carretera panamericana entre los dos CCIs (CR; PN)</p> <p>Costa Rica</p> <p>Acceso al CCI: Rotonda de Acceso y entronque de salida</p> <p>Mejora de firme de la Carretera del Chorizo y cierre de la misma con la Ruta Panamericana</p> <p>Apertura de un nuevo viario Norte-Sur</p> <p>Asfaltado de la calle Picanilla</p> <p>Panamá</p> <p>Acceso al CCI: Rotonda de Acceso y entronque de salida</p> <p>Mejora del firme en calles comerciales paralelas a la línea de frontera (City Mall)</p>
Mejora de las condiciones urbanísticas		
<p>Crecimiento Urbano desordenado, especialmente manifiesto en las actividades comerciales en la línea de frontera</p> <p>Necesidad de ordenar y regularizar la actividad comercial, que actualmente presenta importantes asimetrías</p> <p>Comercio informal</p> <p>Conflictos en el uso del suelo. Ocupación privada del espacio público (CR)</p> <p>Problemas de amojonamiento de la línea fronteriza</p> <p>Deterioro-Baja dotación de espacios públicos</p>	<p>Ordenación y regulación de la actividad comercial, propiciando su relocalización en espacios adecuados</p> <p>Creación de espacios adecuados para la actividad comercial (Mercados; Centros de Artesanías)</p> <p>Mejora de los estándares de calidad urbanística</p> <p>Clarificar y normalizar la situación de suelos de titularidad pública en CR</p>	<p>Estudio y Plan de Acción binacional para la reordenación y regulación de la actividad comercial, orientado a revertir actuales asimetrías entre CR y PN</p> <p>Acuerdos y medidas para tratar el problema de los combustibles</p> <p>Creación de una “Plaza de Artesanos” en el lado costarricense, priorizando la localización de chinamos.</p> <p>Adecuación de Parque Recreativo (frete a la escuela y la iglesia)</p>
Mejora de las Infraestructuras y Servicios		
<p>Ausencia de alcantarillado</p> <p>Inadecuada gestión de las aguas residuales (algunos grandes comercios situados en Panamá vierten su aguas al lado costarricense)</p> <p>Problemas de gestión, tratamiento y disposición final de residuos sólidos</p>	<p>Impulsar el desarrollo e implementación de la redes de alcantarillado</p> <p>Analizar viabilidad de actuaciones conjuntas (binacionales)</p> <p>Mejoras en la gestión de los servicios públicos (en particular recogida, tratamiento y disposición de residuos sólidos)</p>	<p>Estudios de preinversión de proyectos que mejoren la cobertura de servicios básicos, que sirvan para canalizar recursos existentes en otros programas</p> <p>Asistencia técnica y asesoramiento para:</p> <p>Actividades de operación y mantenimiento de servicios básicos</p> <p>Promover la participación comunitaria y privada en el manejo de los servicios (existe iniciativa de grupo de mujeres recogida de basura?)</p> <p>Creación de Centros de Acopio (existe proyecto en este sentido con posible apoyo financiero de JICA; codte estimado 80 millones de colones)</p>

16.4.3 FOMENTO DEL EMPLEO LOCAL Y RECONVERSIÓN SOCIOLABORAL DE TRABAJADORES INFORMALES

Este componente persigue promover alternativas económicas que mejoren las condiciones de empleo y generación de ingreso de la población local, con énfasis en las iniciativas que involucren a asociaciones y/o cooperativas, reconversión socio-laboral de trabajadores informales y/o colectivos más vulnerables con riesgo de exclusión del mercado laboral.

Los elementos centrales de esta propuesta, se orientan a impulsar iniciativas relacionadas con:

- La mejora de las condiciones de los trabajadores del comercio informal.

Persigue impulsar acciones orientadas a mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores informales, especialmente los que realizan actividades comerciales.

Con carácter general, se priorizará el apoyo de iniciativas que se enmarquen en el proceso de relocalización y ordenación de la actividad comercial, la creación de cooperativas y/o iniciativas productivas, comerciales y de servicios impulsadas por colectivos vulnerables puedan establecer encadenamientos con las actividades corrientes del paso de frontera -entre otras, transporte, logística, almacenaje y distribución, servicios a las empresa y de comercio exterior-, y otras vinculadas tales como fomento del turismo, artesanías, comercio y otros.

- La Reconversión socio productiva de empleos informales y/o irregulares asociados al actual funcionamiento de los Pasos de Frontera

No se trata de otra componente, sino que establecen criterios específicos orientados a priorizar intervenciones y focalizar recursos dirigidas al desarrollo de iniciativas productivas generadoras de empleo e ingreso para aquellos colectivos que actualmente realizan actividades formales e informales en el paso de frontera. Se pretende así, mitigar eventuales impactos asociados a la puesta en marcha de los CCI.

Estas acciones tienen como población meta los trabajadores informales que actualmente realizan su actividad en el paso de frontera, para los que

se deberán desarrollar Proyectos Específicos orientados a su reconversión socio laboral.

Las acciones a impulsar, contemplan brindar asistencia técnica, capacitación, y apoyo a inversiones, priorizando iniciativas y propuestas con impacto directos sobre el empleo e ingreso. Serán de especial interés aquellas iniciativas que maximicen beneficios en forma de empleo e ingreso sobre la población local y/o que propicien encadenamientos productivos.

Tabla 114. Acciones Prioritarias y Proyectos Estratégicos.Fomento del empleo

FOMENTO DEL EMPLEO LOCAL Y RECONVERSIÓN SOCIOLABORAL DE TRABAJADORES INFORMALES		
Principales problemas	Criterios de Intervención	Acciones y Proyectos Estratégicos
Fomento del empleo local y reconversión socio-laboral		
Empleo de baja calidad Altos Niveles de Informalidad Baja afiliación al sistema de seguridad social. Vendedores ambulantes Chinamos Principales sectores generadores de empleo: comercio formal e informal, y servicios Trabajadores informales asociados a los procedimientos de control actuales: cambistas, tramitadores, otros. Altos niveles de ilegalidad y en particular contrabando	Oferta de capacitación, asesoría y acompañamiento en el diseño y puesta en marcha de sus propios negocios. Apoyo técnico y financieros a iniciativas generadoras de empleo e ingreso local, y en particular relacionadas con: La relocalización de actividades comerciales La creación de Cooperativas y empresas comunitarias Iniciativas impulsadas por grupos vulnerables Reconversión socio-laboral de trabajadores informales Focalización -sectorial: actividades y oficios ubicados en la informalidad, el riesgo y la ilegalidad. Población meta priorizada: trabajadores informales y otros en riesgo de exclusión	Asistencia Técnica. y apoyo integral a emprendedores - capacitación, asesoría y acompañamiento - en el diseño y puesta en marcha de sus propios negocios. Financiación y asistencia técnica a las iniciativas productivas maduras en las incubadoras de proyectos y cuya viabilidad esté garantizada. Sectores a priorizar Actividades y servicios ligados al Paso de Frontera y comercio exterior; otras iniciativas que pudieran beneficiarse de la afluencia de compradores; tales como turismo, comercio, artesanía, servicios a las personas,; Construcción .
Formación y capacitación para el empelo		
Baja cualificación académica y laboral de la mano de obra Actividades informales en torno al paso de frontera Baja cultura emprendedora y o carencias de formación condicionan viabilidad de nuevos emprendimientos	Capacitación en temas asociados a sectores más dinámicos y/o con potencial (contabilidad, servicios a las empresa, comercio exterior, transporte, otros) Generación de las competencias necesarias para el desarrollo de proyectos mediante procesos de capacitación y formación para el trabajo. Asistencia técnica permanente a los proyectos productivos en ejecución.	Capacitación en temáticas como el montaje y la administración de negocios propios.

17

PLAN DE ACCIÓN

El Plan de Acción se concibe como *punto de encuentro para la planificación integrada de las actuaciones en el Paso de Frontera de Paso Canoas*, que opere como referente y guía para la acción a corto, medio y largo plazo.

El Plan de Acción, integra, por tanto, además de las actuaciones directamente relacionadas con la construcción de los CCI, otras actuaciones que tienen alta incidencia social en las localidades fronterizas, y que contribuyan a generar, en el corto plazo, condiciones favorables para la construcción y operación de los CCI.

La inclusión de actuaciones complementarias a la construcción de los CCI propiamente dichos -de tipo infraestructural, institucional o de impulso al desarrollo local-, conceden al proyecto de construcción de los CCI una credibilidad y un apoyo social imprescindibles para la puesta en marcha de unos planes que exigen mucho esfuerzo y unidad de consenso entre los distintos agentes. En este sentido, hay que destacar que durante el proceso de elaboración del presente proyecto, se realizó un esfuerzo importante para identificar estos proyectos emblemáticos a nivel local que generen sinergias con las Estrategias de Desarrollo de los Municipios fronterizos.

17.1 ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN DE ACCIÓN

El Plan de Acción, incluye una selección de proyectos o intervenciones estratégicas y prioritarias, que responden a distintos criterios:

- Ser necesarias para viabilizar el proyecto (acuerdos políticos binacionales y compromisos presupuestarios).
- Estar consideradas en las “Condiciones de Borde”, que hacen referencia a los arreglos institucionales y normativos requeridos para viabilizar técnicamente el proyecto
- Estar consideradas en los diseños de los CCI o del Sistema de Gestión y Control.
- Ser actuaciones complementarias estrechamente relacionadas (Viales y accesos)

- Estar incluidas y priorizadas entre las acciones-programas y proyectos estratégicos de la EDL y que guarden estrecha relación con la apertura de los CCI.
- Ser necesarias, viables y sostenibles desde diferentes perspectivas: técnica, económica, financiera, institucional, ambiental.
- Importancia y prioridad de la intervención para la funcionalidad de los CCI.
- Tener capacidad de arrastre y favorecer el encadenamiento con otras actuaciones de ámbito sectorial o Municipal

De acuerdo al enfoque estratégico que se propone, el Plan de Acción integra una cartera de actuaciones prioritarias interrelacionadas, que a efectos metodológicos se presentan agrupadas en distintos ámbitos:

• ACUERDOS POLÍTICOS Y COMPROMISOS FINANCIEROS.

Integra actuaciones que se orientan a disponer en el corto plazo:

- Los Acuerdos Políticos (Binacionales) que den impulso a las actuaciones en el Paso de Frontera
- Un Plan de Acción Conjunto que garantice la coordinación y complementariedad de las actuaciones en los dos países.
- Los compromisos financieros a lo interno de cada uno de los países, que garanticen la disponibilidad de recursos conforme al plan de acción concertado.
- **ARREGLOS TÉCNICOS - INSTITUCIONALES-NORMATIVOS: CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE BORDE.**

Las “Condiciones de Borde” hacen referencia a los acuerdos y desarrollos técnicos, procedimentales y operativos a nivel nacional, binacional o regional y constituyen una condición necesaria para dotar al proyecto de viabilidad técnica. Se presenta aquí un resumen por áreas temáticas. Estos aspectos fueron abordados en detalle en el capítulo 9.

Eventualmente, se podrá considerar contar con acciones de acompañamiento y asistencia técnica especializada para facilitar este proceso entre instituciones de ambos países.

• CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LOS CCI.

Integra actuaciones relacionadas con la adquisición de los terrenos, la construcción física de los CCI y su equipamiento.

• SISTEMAS DE GESTIÓN Y CONTROL.

Integra las distintas actuaciones relacionadas con la implementación de los Sistemas de Gestión y Control; entre otros: desarrollos informáticos y compra de equipamientos para el SGCP y las EGs (internas y externas a los CCI) y su integración física y lógica, el emplazamiento y construcción de las EGs externas (Paso Canoas, Chiriquí, Laurel y Puerto Armuelles, así como acciones de capacitación relacionadas.

• INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS COMPLEMENTARIAS.

Hace referencia a actuaciones en el sistema viario de Canoas orientadas a mejorar los accesos y conexión entre los CCI, así como otros equipamientos que eventualmente puedan considerarse. .

Las actuaciones priorizadas contemplan distintos tipos de instrumentos:

1. Acuerdos Binacionales. Establecen el marco institucional y normativo que se requiere para la operación de los CCI.
2. Estudios y Asistencias Técnicas. Incluyen estudios de base para identificar necesidades de inversión, diseños y estudios de factibilidad que eventualmente pudiera ser necesarios, así como acciones de formación y asistencia técnica orientadas a generar capacidades locales. Asimismo pueden abarcar a instancias de acompañamiento para la resolución de las condiciones de borde planteadas por el proyecto
3. Inversiones. Hacen referencia a intervenciones singulares, básicamente proyectos de infraestructuras de dos tipos:
 - a. Construcción de los CCI propiamente dichos.
 - b. Infraestructuras de acceso a los mismos y mejoras en la red principal.
 - c. Otras infraestructuras complementarias

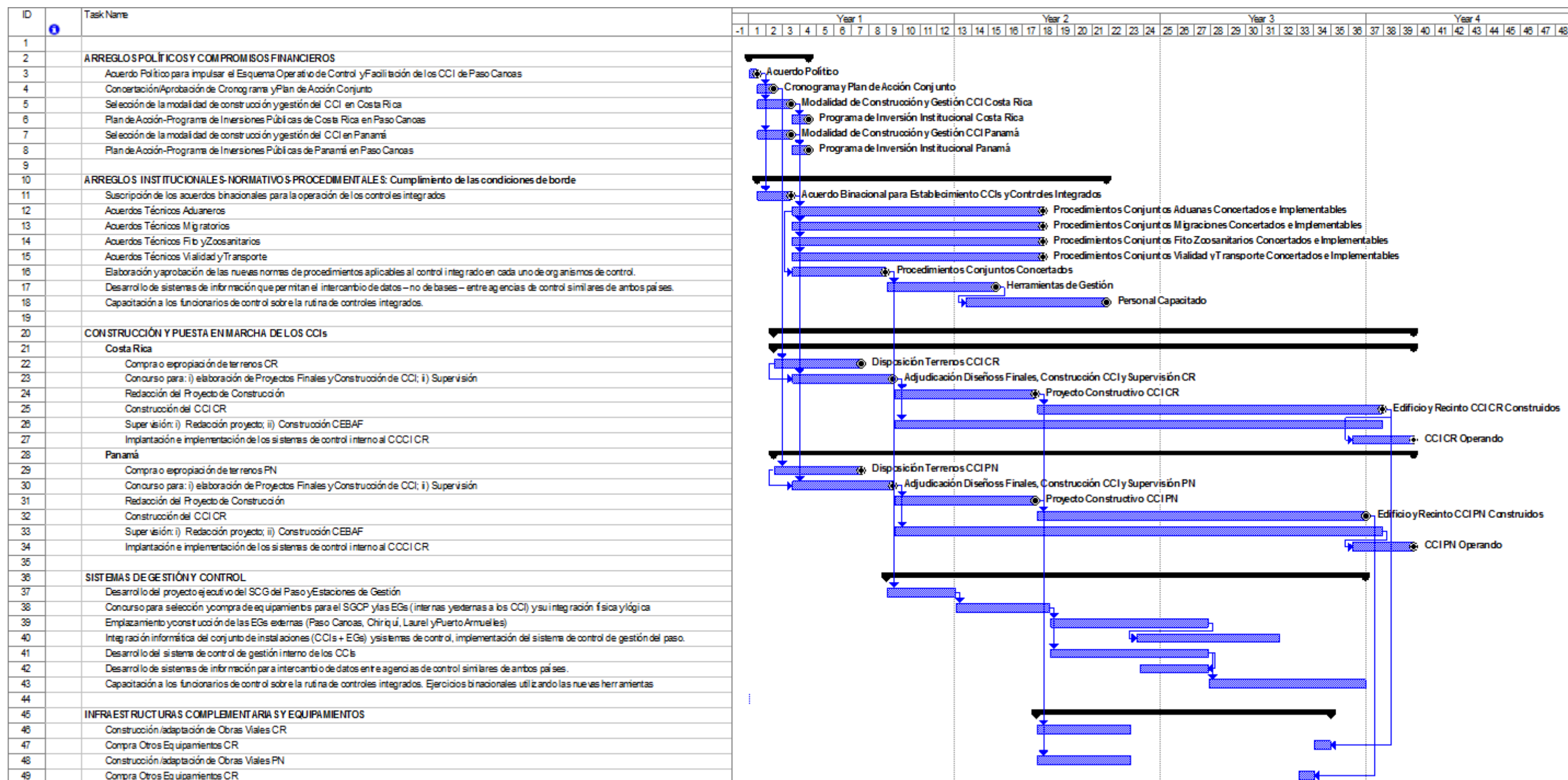
17.2 PLAN DE ACCIÓN PARA EL PASO DE FRONTERA DE PASO CANOAS

17.2.1 PRINCIPALES PRODUCTOS Y ACTIVIDADES

Tabla 115. Plan de Acción principales productos y actividades

AMBITO DE ACTUACIÓN-ACTIVIDADES	País	Responsable	Costo estimado	Observaciones	Duración (meses)
ACUERDOS POLÍTICOS Y COMPROMISOS FINANCIEROS					
Acuerdo Político para impulsar el Esquema Operativo de Control y Facilitación de los CCI de Paso Canoas	Binacional	COMEX-MICI Cancillerías	15.000	Posible financiación multilateral	1
Concertación/Aprobación de Cronograma y Plan de Acción Conjunto para acometer actuaciones físicas, normativas y arreglos institucionales requeridos por el proyecto	Binacional	COMEX-MICI Cancillerías	15.000	Establecimiento de Hitos y Sistema de Seguimiento. El cumplimiento de los acuerdos requiere que en cada país se establezcan los arreglos y compromisos financieros que garanticen la disponibilidad de recursos requeridos.	3
Suscripción de los acuerdos binacionales para la operación de los controles integrados	Binacional	Cancillerías; Instancias Sectoriales; Comisión Binacional	50.000	Aspectos institucionales, administrativos, tributarios, legales, organizativos, competencias, seguridad, modalidad de controles; etc.	3
Selección de la modalidad de construcción y gestión del CCI (1:OPT;2: Construcción OPT+ Operación APP; 3: Construcción y Operación APP) en Costa Rica	Costa Rica	COMEX ¿?		La elección de la Modalidad de contratación y gestión del CCI en cada país , va a incidir en los requerimientos de recursos en los distintos horizontes temporales y en el Programa de Inversiones Públicas en el Paso	
Plan de Acción-Programa de Inversiones Públicas de Costa Rica en Paso Canoas	Costa Rica	Instancias Sectoriales Involucradas- Municipalidad de Corredores	150.000	Compromiso de Inversiones Prioritarias relacionadas con la implementación del CCI (inversiones directas y complementarias)	
Selección de la modalidad de construcción y gestión del CCI (1:OPT;2: Construcción OPT+ Operación APP; 3: Construcción y Operación APP) en Panamá	Panamá	MICI ¿?		La elección de la Modalidad de contratación y gestión del CCI en cada país , va a incidir en los requerimientos de recursos en los distintos horizontes temporales y en el Programa de Inversiones Públicas en el Paso	
Plan de Acción-Programa de Inversiones Públicas de Panamá en Paso Canoas	Panamá	Instancias Sectoriales Involucradas- Municipalidad de Barú	150.000	Compromiso de Inversiones Prioritarias relacionadas con la implementación del CCI (inversiones directas y complementarias)	
Plan de Acción Binacional para la implementación de los Centros de Control Integrados	Binacional	COMEX-MICI ¿?	50.000	Cronogramas de Actividades y Compromisos presupuestarios	
ARREGLOS INSTITUCIONALES-NORMATIVOS: Cumplimiento de las Condiciones de Borde					
Aspectos Aduaneros	Binacional	Aduanas de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18
Aspectos Migratorios	Binacional	Migraciones de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18
Aspectos Fito y Zoonosanitarios	Binacional	Instituciones responsables de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18
Aspectos Vialidad, Transporte, Seguros	Binacional	Instituciones responsables de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18
Aspectos referidos a Seguridad	Binacional	Instituciones responsables de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18
Aspectos relacionados con TIM	Binacional y REGIONAL ¿?	Instituciones responsables de ambos países. Otras instituciones vinculadas		Concertación de procedimientos Acuerdo Técnico Especifico (procedimientos)	18

AMBITO DE ACTUACIÓN-ACTIVIDADES	País	Responsable	Costo estimado	Observaciones	Duración (meses)
CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LOS CCIs					
Costa Rica					
Compra, compensación o expropiación de terrenos	Costa Rica	Municipio. Instancias Sectoriales	490.000	Superficie: 13,7 Has Ubicación: de 350m a 1350m a partir de la Línea de frontera, en el margen Norte de la Panamericana	6
Concurso para; i) elaboración de Proyectos Finales y Construcción de CCI y ii) Supervisión del Estudio Final , Proyecto de Construcción, y Construcción	Costa Rica	COMEX ¿?		Depende de modalidad escogida de construcción y gestión del CCI Incluye los tiempos de preparación de pliegos, redacción TdR, publicación, evaluación y adjudicación.	4
Redacción del Proyecto de Constructivo-Ejecución	Costa Rica	COMEX ¿?	1.391.000	Incluye los proyectos de ingeniería, arquitectura, impacto ambiental y vial, estudio geotécnico y reposición de servicios afectados	8
Construcción del CCI Costa Rica	Costa Rica	COMEX ¿?	16.983.000	Incluye 7,5% de imprevistos, 10% de gastos generales y 10% de utilidad de la empresa constructora. No incluye Honorarios técnicos ni de Supervisión. Presupuesto con margen de error del +/- 20%.	20
Supervisión del Proyecto de Ejecución y Construcción CCI	Costa Rica	COMEX ¿?	712.000	Incluye Supervisión del proyecto de ejecución y supervisión de la obra.	28
Implantación e implementación de los sistemas de gestión interno al CCI	Costa Rica	COMEX ¿?	100.000	Incluye capacitación a usuarios	6
Panamá					
Compra o expropiación de terrenos	Panamá	Municipio. Instancias Sectoriales	1.486.600	Superficie: 9,5has. Ubicación: a 2Km de la línea de frontera, en la vertiente Sur de la Ruta Panamericana	6
Concurso para; i)elaboración de Proyectos Finales y Construcción de CCI y ii) Supervisión del Estudio Final , Proyecto de Construcción, y Construcción	Panamá	MICI ¿?		Depende de modalidad escogida de construcción y gestión del CCI Incluye los tiempos de preparación de pliegos, redacción TdR, publicación, evaluación y adjudicación.	4
Redacción del Proyecto de Constructivo-Ejecución	Panamá	MICI ¿?	1.448.000	Incluye los proyectos de ingeniería, impacto ambiental y vial, estudio geotécnico y reposición de servicios afectado	8
Construcción del CCI Costa Rica	Panamá	MICI ¿?	18.459.000	Incluye 7,5% de imprevistos, 10% de gastos generales y 10% de utilidad de la empresa constructora. No incluye Honorarios técnicos ni de Supervisión. Presupuesto con margen de error del +/- 20%.	20
Supervisión del Proyecto de Ejecución y Construcción CCI	Panamá	MICI ¿?	724.000	Incluye Supervisión del proyecto de ejecución y supervisión de la obra.	28
Implantación e implementación de los sistemas de gestión interno al CCI	Panamá	MICI ¿?	100.000	Incluye capacitación a usuarios	6
SISTEMAS DE GESTIÓN Y CONTROL DE PASO CANOAS					
Desarrollo del proyecto ejecutivo del SCG del Paso y Estaciones de Gestión	Binacional	COMEX ¿? MICI ¿¿?	100.000	Incluye la definición de la ubicación final de las EGs externas a los CCI y el diseño de las internas y la intercomunicación de las mismas, los proyectos de ingeniería asociados, impacto ambiental y vial, tiempos de preparación de pliegos, redacción de los TdR,	4
Concurso para selección y compra de equipamientos para el SGCP y las EGs (internas y externas a los CCI) y su integración física y lógica	Binacional	COMEX ¿? MICI ¿¿?		Incluye los tiempos de publicación, evaluación y adjudicación.	4
Emplazamiento y construcción de las EGs externas (Paso Canoas, Chiriquí, Laurel y Puerto Armuelles)	Binacional	Agencias de control	500.000		8
Integración informática del conjunto de instalaciones (CCIs + EGs) y sistemas de control, implementación del sistema de control de gestión del paso.	Binacional	Agencias de control	250.000		8
Desarrollo del sistema de control de gestión interno de los CCIs	Binacional	Agencias de control	300.000	Sistema de Control de Gestión interno a instalar en cada uno de los CCIs es uno de los módulos del SCG del Paso.	8
Desarrollo de sistemas de información para intercambio de datos entre agencias de control similares de ambos países.	Binacional	Agencias de control	150.000		6
Capacitación a los funcionarios de control sobre la rutina de controles integrados. Ejercicios binacionales utilizando las nuevas herramientas	Binacional	Agencias de control	70.000	Los ejercicios se pueden comenzar a realizar cuando las nuevas herramientas de control se encuentren desarrolladas	8
INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS Y EQUIPAMIENTOS					
Obras viales complementarias a CCI en Costa Rica, y equipamientos					
Construcción/adaptación de obras viales complementarias para el funcionamiento del CCI	Costa Rica	MOPT	1.668.000	Rotonda de acceso, entronque de salida, mejora del firme de la “carretera del chorizo”, cierre de la misma con la Ruta Panamericana, apertura de nuevo viario Norte-Sur	6
Equipamientos no contemplados en el presupuesto; 2 escáneres de vehículos, y otros equipamientos de orden menor	Costa Rica	Ministerio de Hacienda Dirección General de Aduana	3.850.000	Los tipos y modelos de escáneres de vehículos deberán ser elegidos por los Organismos. Se han presupuestado dos modelos de costo medio-alto, de manera referencial.	1
Obras viales complementarias a CCI en Panamá, y equipamientos					
Construcción/adaptación de obras viales complementarias para el funcionamiento del CCI	Panamá	MOP	370.000	Rotonda de acceso y entronque de salida desde el CCI	6
Equipamientos no contemplados en el presupuesto; 2 escáneres de vehículos, y otros equipamientos de orden menor	Panamá	MEF-ANA	4.450.000	Los tipos y modelos de escáneres de vehículos deberán ser elegidos por los Organismos. Se han presupuestado dos modelos de costo medio-alto, de manera referencial.	1



18

ANEXOS

19

ANEXO 1. PLANOS

20

ANEXO 2.- RESUMEN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
FASE DE PROYECTO O PLANIFICACIÓN		
Ordenación eficaz y eficiente del paso fronterizo con efectos positivos sobre el tránsito rápido y seguro de pasajeros a pie, motorizados o que usen el autobús.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3) Se ha considerado acumulativo para incrementar su positividad, ya que el nuevo paso fronterizo no está compuesto por una sola pieza, sino por varias piezas con usos diferenciales, cuya mejora conjunta genera una acumulación de efectos positivos sobre el tránsito.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y ALTA INTENSIDAD (28)</p>	De los resultados obtenidos se infiere que no es necesario aplicar mecanismo corrector alguno.
Incremento de la artificialidad del área fronteriza e impacto sobre el paisaje, por aumento de las superficies urbanas de todo tipo (viarios, playas de estacionamiento, etc.) que forman parte del espacio fronterizo, así como por el diseño de dos edificaciones de gran envergadura.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3) Se considera acumulativo, ya que el nuevo paso fronterizo no está compuesto por una sola pieza, sino por varias piezas con usos diferenciales e implica la edificación de infraestructura.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (23)</p>	<p>Para prevenir conflictos sobre el uso del suelo, se recomienda para el caso de Costa Rica coordinar con la Municipalidad de Corredores y el IDA para el uso del suelo que establezca el Plan Regulador en los terrenos colindantes con el nuevo paso fronterizo. En este plan regulador se establecen los usos adecuados para esta zona.</p> <p>En el caso de Panamá, se deberá coordinar con la Municipalidad de Barú y el MIVIOT, de manera que se otorguen los permisos adecuados de acuerdo al uso del suelo planificado territorialmente.</p>
Planificación paisajística en espacios públicos para el establecimiento de condiciones confortables que agraden a los habitantes y visitantes de los CCI y la ciudad de Paso Canoas.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Sinérgico (5), ya que la planificación paisajística posee un efecto positivo al implementar zonas verdes en armonía con la	El diseño de los CCI permite una adecuada planificación paisajística, donde interactúan los espacios verdes (ornamentación y arbolado) con las edificaciones; permite una convivencia armónica de los habitantes (vecinos) y visitantes en espacios del CCI, así como en Paso Canoas.

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<p>infraestructura.</p> <ul style="list-style-type: none">• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5). Esta planificación debe ejecutarse desde antes de la intervención, de tal manera que se respeten los espacios verdes ya existentes.• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y MEDIA INTENSIDAD (24)</p>	<p>Durante la intervención, el respeto de áreas arboladas y zonas que en la planificación se mantendrán como zonas verdes permitirá que se mitiguen algunos riesgos, como reducir la cantidad de partículas en suspensión, mantener ambientes menos nocivos para vecinos al CCI, ayudar a reducir la contaminación sónica.</p> <p>La planificación paisajística también permite otras externalidades positivas cuando se colocan espacios verdes, ya que estos ayudan a reducir emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera, reduce enfermedades respiratorias al servir de trampa para captura de partículas en suspensión, provee de una escenografía menos ofensiva a la vista, provee espacios verdes para la fauna, permite la filtración de agua lluvia al ecosistema.</p>
Planificación para remoción de infraestructura existente (casas particulares y otras edificaciones).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (23)</p>	<p>Para este efecto, reducir el conflicto con arrendatarios (Costa Rica) y/o propietarios (Panamá), dependiendo del régimen de uso, será necesario realizar negociaciones para su reubicación y realizar indemnizaciones, según sea el caso de acuerdo a la legislación vigente en cada país.</p> <p>Se asume que el terreno en Costa Rica es público, administrado por el IDA, por lo cual no se incluyen costos de expropiación, solamente de pago de mejoras según la legislación vigente. Se calcula que el costo de este proceso podría ser alrededor de 175 millones de colones.</p> <p>Para el caso de Panamá, la propiedad es privada, por lo cual se deberá realizar un proceso de expropiación de conformidad con la legislación vigente. El costo de la expropiación dependerá, entre otros, del tamaño del terreno a expropiar, su uso actual y el valor de mercado.</p>
FASE DE CONSTRUCCIÓN		
Emisión de ruidos y vibraciones (afección a la población que transita por la frontera y a los trabajadores de la misma y algunas viviendas próximas).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3) con el ruido y las vibraciones generadas por el tránsito vehicular por el paso fronterizo, así como por el movimiento de maquinaria y materiales para construcción.	<p>Durante el proceso de construcción puede ser difícil mitigar este efecto. Sin embargo, existen regulaciones internacionales de la contaminación sónica, de tal manera que afecten ambientalmente lo menos posible, se recomienda que la intensidad sonora (L_{dn}) sea menor a 65.⁶¹</p>

⁶¹ L_{dn} es el promedio en energía de las variaciones temporales del nivel de presión sonora en periodo de 24 horas con incremento de 10 decibeles entre las 10 de la noche y las 7 de la mañana

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<ul style="list-style-type: none">• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (21)</p>	<p>La legislación ambiental de Costa Rica permite que en zonas de construcción e industriales se generen hasta 55 decibeles en el día y 40 decibeles por la noche. La generación de contaminación sónica es monitoreada por el Ministerio de Salud.</p> <p>Durante esta etapa de intervención, se deben implementar medidas correctivas orientadas a reducir la contaminación sónica durante el funcionamiento del CCI, por ejemplo construir paredes de baja densidad y de alta absorción para reducir el ruido dentro de los recintos.</p> <p>Para poder regular el sonido, pueden establecerse zonas de amortiguamiento bien definidas, o trampas ambientales para el sonido. Las áreas verdes, arboladas de preferencia, constituyen fuentes de absorción del sonido.</p> <p>También, se pueden implementar medidas para reducir la exposición de los trabajadores al ruido generado por la maquinaria, programando modelos de trabajo basados en mínimos de tolerancia al ruido. Para Estados Unidos, por ejemplo, se ha definido que una persona es capaz de recibir hasta 90 decibeles durante 8 horas de jornada laboral.</p> <p>Para mantener la medición de niveles de contaminación sónica permitidos, pueden utilizarse los siguientes instrumentos: Dosímetro marca Simpson modelo 897 y el Sonómetro integrador, tipo 2, marca Quest modelo 2900, ambos correctamente calibrados⁶². Esto requiere que se establezcan alianzas para monitoreo sónico con personal especializado del Ministerio de Salud, de ser posible de ambos países.</p>
Emisión de partículas en suspensión (afección a usuarios y trabajadores del paso fronterizo, y algunos habitantes que viven por el entorno de la actuación).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3), dado que tanto los vehículos de carga pesada y automotores generan emisiones, además de partículas de polvo y arenisca que se levanta al paso de los vehículos.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)	<p>Para mitigar la contaminación atmosférica durante la fase de construcción, se pueden implementar trampas para retener las partículas de polvo y otros materiales volátiles, como cemento y arenisca. El mejor mecanismo, y de menor costo, son las zonas verdes, donde las hojas de los árboles retienen las partículas en suspensión.</p> <p>Otras medidas pueden ser la humectación constante de las áreas</p>

⁶² Instrumentación citada por Araya Pochet, JA. 2002. Contaminación sónica y su control. San José, Costa Rica.

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<ul style="list-style-type: none">• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (21)</p>	expuestas al viento y transito vehicular. Sin embargo, eso podría resultar costoso por el uso excesivo de agua.
Disminución de la seguridad de los usuarios de la frontera y trabajadores del puesto fronterizo, en zonas cercanas a obras (movimiento de maquinaria pesada, camiones, etc.)	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3). Se ha calificado de acumulativo por la variedad de obras que hay que realizar: viarios, playas de estacionamiento de vehículos, edificios, etc.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y SEVERO (27)</p>	<p>Reducir la probabilidad de accidentes por medio de la ordenación de áreas permitidas para el transito peatonal y de vehículos, principalmente para los vecinos del CCI y visitantes.</p> <p>Los trabajadores deben contar con equipamiento de protección sugeridos por ley, como caso de protección e infraestructura de seguridad (e.j. anaqueles, cascos de protección, etc.).</p>
Generación de materiales sobrantes (residuos, tierras, asfaltos, restos de demoliciones, etc.), afección a limpieza de los viarios por donde circulen los camiones que transportan los residuos; reducción de la vida útil de los botaderos.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y SEVERO (27)</p>	<p>Se infiere que es necesario aplicar mecanismos correctores que minimicen los efectos adversos sobre limpieza de viarios y reducción de vida útil de los botaderos.</p> <p>Disponer de lugares para depositar este tipo de material, como un relleno sanitario. Puede buscarse una manera de reutilizar los residuos. La disposición final de estos residuos deberá ser coordinada con las Municipalidades y los Ministerios de Salud, de tal manera que no se convierta en focos de contaminación visual ni sanitaria.</p>
Generación de residuos del parque de maquinaria y oficinas (limpieza y mantenimiento de maquinaria de obra, desechos generados en oficinas y lugares de comida, ducha y sanitarios de los trabajadores).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3) con los residuos generados en el proceso de construcción del nuevo paso fronterizo• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en macha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERAO (21)</p>	Disponer de lugares para depositar este tipo de material, como un relleno sanitario. Igualmente, puede buscarse una manera de reutilizar los residuos. La disposición final de estos residuos deberá ser coordinada con las Municipalidades y los Ministerios de Salud, de tal manera que no se convierta en focos de contaminación visual ni sanitaria.

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
Afección temporal a infraestructuras básicas del territorio (conducciones de agua potable, evacuación de aguas residuales, sistema eléctrico y telefónico, etc.).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Baja (1)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (16)</p>	<p>Es necesario aplicar mecanismos correctores que minimicen los potenciales efectos adversos que puedan producirse por cortes temporales y/o accidentales del suministro de las infraestructuras básicas del territorio.</p> <p>Sin embargo, por lo evaluado en campo no se observa afectación grave a sistemas de alcantarillado sanitario ni provisión de agua potable, dado que en los terrenos donde se edificaran CCI no se cuenta con esta infraestructura.</p>
Afección temporal a la circulación viaria y peatonal de los usuarios y trabajadores del paso fronterizo en fase de obras (desvíos de tráfico, retenciones esporádicas, etc.).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (21)</p>	<p>Establecer rutas alternas para facilitar el paso por las áreas a intervenir. Probablemente se tenga que establecer horarios para circulación en sentidos específicos de la vía u ordenar el tráfico vehicular con alternación de carriles en tiempos determinados. Este caso será mayor para Costa Rica, dado que en Panamá la vía existente de cuatro carriles da mayor margen para disponer de espacio de circulación.</p>
Movimiento de maquinaria y otras estructuras obstaculiza el movimiento de fauna silvestre	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (25)</p>	<p>Durante la fase de construcción, el ruido por la presencia de maquinaria y la construcción de recintos provocará que las especies de fauna se dispersen en la zona. Las medidas correctivas deberán aplicarse posterior al período de intervención, durante el funcionamiento de los CCI, como por ejemplo siembra de árboles nativos, que puedan ser utilizados por la fauna, y el mantenimiento de áreas verdes.</p>
Remoción de áreas verdes para establecer la infraestructura	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3)	<p>Evitar la remoción de especies nativas o de grosor determinado, que son protegidas por legislación ambiental de cada país.</p> <p>Asimismo, la permanencia de árboles en pie facilitará las medidas de</p>

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<ul style="list-style-type: none">• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Puntual (1)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (25)</p>	mitigación para contaminación ambiental sónica y por partículas en suspensión (provenientes de materiales de construcción y emisiones de vehículos automotores). Proveerá espacio para fauna silvestre.
FASE DE OPERACIÓN O FUNCIONAMIENTO		
Mayor agilidad en los trámites fronterizos, con efectos positivos sobre la vida de la población usuaria y el sistema económico.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y ALTA INTENSIDAD (26)</p>	No es necesario aplicar mecanismo corrector alguno.
Mejora de la calidad ambiental del paso fronterizo por reducción de la contaminación atmosférica, ruidos y polvo, así como ajardinamiento de espacios intersticiales (ornamentación).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y MEDIA INTENSIDAD (24)</p>	<p>Se aplicarán mecanismos correctores que mejoren la tipología de plantaciones y uso de especies ornamentales y autóctonas de la zona del Proyecto.</p> <p>La siembra de árboles nativos en las zonas de ornamentación y gramíneas en zonas de arriates debe aprovecharse, contribuyendo en la captura de CO₂, reducción en la producción de gases de efecto invernadero, provisión visual paisajística con especies que producen flores, generación de sombra para aliviar las altas temperaturas.</p> <p>Asimismo, la vegetación ayuda en la captura de partículas en suspensión, principalmente provenientes del humo de los vehículos automotores, tanto en la Ciudad de Canoas como en las áreas de los CCI específicas.</p>
Disminución del consumo de combustibles por una mejor gestión del paso fronterizo, con menor emisión de contaminantes atmosféricos y gases de	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)	No es necesario aplicar mecanismo corrector alguno

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
efecto invernadero.	<ul style="list-style-type: none">• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y ALTA INTENSIDAD (26)</p>	
Control del trasiego de mercancías y comercio regional.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y ALTA INTENSIDAD (26)</p>	Con el establecimiento de los CCI, se espera que la incidencia del comercio y trasiego ilegal de mercancías se reduzca.
Sistema de iluminación: consumo energético, emisión de gases con efecto invernadero, y contaminación de la bóveda celeste.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (21)</p>	<p>Es necesario aplicar mecanismos correctores que minimicen los potenciales efectos adversos que puedan producirse por afección temporal a la circulación viaria y peatonal.</p> <p>Una posible solución es el uso de fuentes de energía renovable, como paneles solares o molinos generadores de energía y aireadores de edificios.</p>
Contaminación sónica (afección a la población que transita por la frontera y a los trabajadores de la misma y algunas viviendas próximas).	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Negativo (-)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Simple (1) con el ruido y las vibraciones generadas por el tránsito vehicular por el paso fronterizo.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Media (4)• Extensión: Parcial (3)• Persistencia: Permanente (3)	<p>Medidas que pueden mitigar la contaminación sónica:</p> <p>Paredes con enchapes en material reflector y con un material absorbente en el medio suele confinar muy bien al ruido en un recinto cerrado al favorecerse las reflexiones internas múltiples dentro del material absorbente. De esta manera es posible fabricar paredes de baja densidad y de alta absorción.</p>

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<div>• Recuperabilidad: Recuperable (1)</div> <div>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (21)</div>	<p>Para poder regular el sonido, pueden establecerse zonas de amortiguamiento bien definidas, o trampas ambientales para el sonido. Las áreas verdes, arboladas de preferencia, constituyen fuentes de absorción del sonido.</p> <p>Para mantener la medición de niveles de contaminación sónica permitidos, pueden utilizarse los siguientes instrumentos: Dosímetro marca Simpson modelo 897 y el Sonómetro integrador, tipo 2, marca Quest modelo 2900, ambos correctamente calibrados. Esto requiere que se establezcan alianzas para monitoreo sónico con personal especializado del Ministerio de Salud, de ser posible de ambos países.</p>
Generación de residuos sólidos y líquidos por el personal de planta y visitantes que hacen uso de las instalaciones.	<div>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</div> <div>• Signo: Negativo (-)</div> <div>• Direccionalidad: Directo (4)</div> <div>• Interacción: Acumulativo (3)</div> <div>• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)</div> <div>• Intensidad: Alta (8)</div> <div>• Extensión: Parcial (3)</div> <div>• Persistencia: Permanente (3)</div> <div>• Recuperabilidad: Recuperable (1)</div> <div>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y SEVERO (27)</div>	<p>La coordinación y organización en el manejo de los desechos sólidos y líquidos debe hacerse en conjunto con las municipalidades e instituciones de cada país.</p> <p>Posibles soluciones son el uso de sistemas de plantas para tratamiento de aguas residuales y de incineración de desechos sólidos. La gestión de permisos ambientales y de construcción se hace con las municipalidades y entidades ambientales de cada país.</p> <p>Coordinar con municipalidades la recolección, manejo y disposición final de lo desechos sólidos.</p>
Afectación de infraestructura y salud humana por inundaciones.	<div>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</div> <div>• Signo: Negativo (-)</div> <div>• Direccionalidad: Directo (4)</div> <div>• Interacción: Simple (1)</div> <div>• Momento de la aparición: Mediano plazo (3)</div> <div>• Intensidad: Media (4)</div> <div>• Extensión: Parcial (3)</div> <div>• Persistencia: Temporal (1)</div> <div>• Recuperabilidad: Recuperable (1)</div> <div>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (17)</div>	<p>Mantenimiento de drenajes libre de desechos sólidos, reduciendo la vulnerabilidad a inundaciones por eventos naturales extremos en áreas específicas de los CCI.</p> <p>Operación y limpieza apropiada de drenajes y sistemas de captura de sedimentación.</p>
Afectación de infraestructura y salud humana por sismicidad.	<div>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</div> <div>• Signo: Negativo (-)</div> <div>• Direccionalidad: Directo (4)</div>	<p>El efecto puede ser negativo, por lo cual se debe incorporar en el diseño estructural y construcción el Código Sísmico de Costa Rica, así como del Reglamento de Diseño Estructural para la Republica de</p>

PROBABLES IMPACTOS AMBIENTALES DE LAS ACCIONES DEL CCI DEL PASO DE FRONTERA COSTA RICA-PANAMÁ		
CRUCE “ACCIÓN DEL ESTUDIO” POR “FACTOR O PROCESO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y ÉTNICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO”	CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO Y CALIFICACIÓN DEL MISMO	NECESIDAD DE APLICAR MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y/O COMPENSATORIAS
	<ul style="list-style-type: none">• Interacción: Simple (1)• Momento de la aparición: Largo plazo (2)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Puntual (1)• Persistencia: Temporal (1)• Recuperabilidad: Recuperable (1) <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: NEGATIVO Y MODERADO (18)</p>	<p>Panamá.</p> <p>Dado que la probabilidad de ocurrencia de sismos es impredecible, la calificación del impacto es moderado. Sin embargo, la incorporación de normativas de construcción será primordial para reducir los efectos de un sismo, tanto a en el humano como en la infraestructura.</p> <p>Respetar la normativa de construcción antisísmica convierte la calificación del impacto en positiva, dado que las instalaciones son seguras para los empleados y visitantes.</p>
Dinamización de la actividad económica en el paso fronterizo y la vinculada a sitios de interés comercial, como Golfito y la ciudad de David.	<p>CARACTERÍSTICAS DEL IMPACTO:</p> <ul style="list-style-type: none">• Signo: Positivo (+)• Direccionalidad: Directo (4)• Interacción: Acumulativo (3) con otras fuentes de dinamización económica y generación de empleo.• Momento de la aparición: Simultáneo a la puesta en marcha de la acción (5)• Intensidad: Alta (8)• Extensión: Extensa (5)• Persistencia: Permanente (3)• Recuperabilidad: No aplica <p>CALIFICACIÓN DEL IMPACTO: POSITIVO Y ALTA INTENSIDAD (28)</p>	<p>No es necesario aplicar mecanismo corrector alguno.</p>

21 ANEXO 3.- DISEÑO DEL ESQUEMA OPERATIVO Y PROCESOS DE CONTROL FITOZOOSANITARIO – ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

ANTECEDENTES GENERALES

Con los antecedentes disponibles de este paso de frontera obtenidos de la información relevada en el marco de este trabajo, así como de otras fuentes secundarias se presenta una breve descripción de los distintos aspectos que caracterizan al Paso Canoas.

ANTECEDENTES OPERACIONALES

A.- Flujo Comercial

Paso Canoas en la frontera de Costa Rica y Panamá, es uno de los principales pasos habilitados como vía preferente para el comercio terrestre hacia y desde los países que constituyen el Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Este sistema atraviesa el control y es definido como un acceso vial de aptitud para carga comercial alterna a la Panamericana, con una longitud total de 3.152 km., proporciona circulación al 95% de bienes comerciados en el área México - Centroamérica⁶³.

La estadística de datos de transporte costarricenses ubica al Paso Canoas como el segundo puente terrestre internacional de movimiento de carga después del Paso de Peñas Blancas, situado al norte en la Provincia de Guanacaste fronteriza con Nicaragua. El Anuario Estadístico del Ministerio de Obras Públicas y Transportes Dirección de Planificación indica que de un volumen superior a dos millones de toneladas trasladadas en 2010, el 77.2% se realizó a través de la frontera norte, casi exclusivamente Peñas Blancas, mientras que el paso sur (Canoas) participó con un 22.8% del movimiento total de ingresos y salidas (ver Tabla 1).

⁶³ Véase mapa y definiciones viales en Proyecto Mesoamérica, RICAM, en: http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=179&Itemid=108

Según la información disponible, el movimiento de camiones de carga entre Panamá y Costa Rica es mucho más intenso que el de Panamá con el resto de Centroamérica y lo mismo sucede respecto de los vehículos particulares. El promedio diario de camiones que circulan por Canoas en ambos sentidos sería de aproximadamente 150 unidades, cifra bastante menor a los registros sudamericanos donde por ejemplo en el Paso Los Libertadores/Cristo Redentor entre Chile y Argentina transitan diariamente alrededor de 600 camiones mientras que el Paso Chungará - Tambo Quemado, en la frontera entre Chile y Bolivia cruzan alrededor de 400 camiones por día (Ingreso/Egreso).

Cuadro 1. Transporte Internacional de Carga –Costa Rica

Transporte Internacional de Carga por Carretera						
Kilos Exportados e Importados de mercancía por frontera						
2010						
Pasos	Exportaciones	%	Importaciones	%	Import/Export	%
Norte	1.032.969.201	70,3%	678.310.996	90,6%	1.711.280.197	77,2%
Sur	435.395.251	29,7%	70.117.014	9,37%	505.512.265	22,8%
Sixaola	16.364	0,0%	-	0,00%	16.364	0,001%
Totales	1.468.380.816	100%	748.428.010	100,0%	2.216.808.826	100,0%

Fuente: Anuario Estadístico del Sector Transporte 2010, Dirección de Planificación, Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica.

Las cifras de transporte se corresponden con los estimados del comercio exportador de Costa Rica a Panamá cuyo volumen exportado subió de 19.1% a 21.3% en la participación proporcional de vías terrestre, aéreas y marítimas entre 2009 y 2010⁶⁴.

Cuadro 2. Exportaciones de Costa Rica con destino a Panamá (Toneladas)

Costa Rica: Exportaciones hacia Panamá en Toneladas				
	Años			
País	2007	2008	2009	2010
Panamá	323.872,78	334.040,33	383.887,42	366.105,21

Fuente: Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, Logística de exportación hacia el mercado de Panamá, en: <http://www.procomer.com/contenido/descargables/logistica-exportacion/america-central/panama-junio-2011-ac.pdf>

⁶⁴ Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, Logística de exportación hacia el mercado de Panamá, en: <http://www.procomer.com/contenido/descargables/logistica-exportacion/america-central/panama-junio-2011-ac.pdf>

En términos de intercambio comercial Costa Rica y Panamá se han posicionado mutuamente como el quinto socio comercial internacional el uno del otro. En el contexto del Mercado Común Centroamericano (MCCA), Costa Rica aparece como el principal exportador de bienes a Panamá además de constituir el puente esencial para el comercio panameño regional. En 2006, Panamá importó de Costa Rica casi el 60% de sus compras regionales mientras que en sus envíos de exportación, la nación costarricense fue destinataria del 37,8% del total aportado a Centroamérica.

Las exportaciones de Costa Rica a Panamá exhiben una cartera mercantil diversificada en la que el 43% del total de productos están comprendidas por partidas que individualmente representan menos de 2% del total exportado a ese país. A su vez, Panamá exhibe un patrón de exportaciones a Costa Rica que difiere significativamente de las ventas concretadas al resto del MCCA, productos de tecnología baja y media superan el 50% de la oferta transada, que junto con la mercadería generada de recursos naturales superan el 70% de la venta global al mercado costarricense. En este sentido, los análisis de tendencias señalan que estos dos países complementan sus balanzas de comercio exterior y hacen prever que sus acuerdos comerciales les resulten promisoriamente benéficos.⁶⁵

B.-Flujo de Pasajeros

De acuerdo con la información obtenida de fuentes panameñas, en el año 2007 circularon por el Paso Canoas 284.846 pasajeros (INEC, 2007). Antecedentes posteriores confirman el incremento constante de estas cifras señalándose que en el año 2010 cruzaron por este paso un número aproximado a los 357.000 pasajeros, y los vehículos asociados, mayoritariamente automóviles y buses sumaron en ambos sentidos alrededor de 11.000.

Por otra parte, el comportamiento de los ingresos desde Costa Rica a Panamá ha mostrado una tendencia al alza situándose en 2009 en 151.829 personas lo que representó un alza del 19.1% respecto del año anterior. Las cifras de salida muestran valores algo menores pero igualmente logran un total migratorio superior a 300.000 pasajeros.

En conclusión, estas cifras dan cuenta de un proceso creciente y continuo en la relación migratoria entre Costa Rica y Panamá, los costarricenses son

⁶⁵ Panamá y el proceso de integración Centroamericana; Martínez, Jorge y Cordero, Marta, Unidad de Comercio Internacional e Industria, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Sede Subregional México, 2009, 90p.

el grupo centroamericano que más ingresa por sus fronteras, mientras que para Costa Rica, los panameños son el segundo grupo (15,7%), sólo por debajo de los nicaragüenses (59,4%). (CEPAL, 2009).

ANTECEDENTES ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON ASPECTOS FITOZOOSANITARIO

A.-Procesos de Integración Económica

Otro elemento relevante a considerar en el contexto general para la gestión del Paso Canoas, es la incorporación plena de Panamá al subsistema económico establecido en el Protocolo General de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala de octubre de 1993) puesto que de su objetivo principal se generan acciones que impactan en las transformaciones a las estructuras productivas, sociales y tecnológicas que eleven la competitividad e inserción económica internacional de Centroamérica.⁶⁶

Hasta la fecha Panamá aún transita la hoja de ruta fijada en la “Declaración Conjunta del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y el Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá”; al estar pendiente la formalización final de integración, las autoridades panameñas participan de los distintos foros del subsistema económico sólo en calidad de observadores.⁶⁷ Lo anterior trae como consecuencia, un desfase entre acuerdos multilaterales de integración centroamericana respecto de la participación panameña en acciones que, pudiendo ser comunes con los demás países del istmo, deben recurrir a otras formalidades bilaterales. No obstante esta demora en su incorporación como estado miembro pleno, en un mediano plazo Panamá deberá ceñirse a los acuerdos del COMIECO, que rigen multilateralmente al resto de los países de Centroamérica, los que tienden a la armonización regional de medidas de facilitación del comercio que no excluyen los acuerdos de protección en materia de fito y zoosanidad.

En este ámbito el Reglamento Centroamericano sobre Medidas de Protección Sanitaria y Fitosanitaria, establecido por el Resolución 271/2011 de la COMIECO (LXI), cuyo objeto es regular las medidas que en esta materia puedan adoptar los países para proteger la vida, la salud humana,

⁶⁶ Véase informe: Estado de Situación de la Integración Económica Centroamericana; Secretaría de Integración Económica de Centroamérica, SIECA, Octubre, 2012.

⁶⁷ Declaración Conjunta del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y el Ministro de Comercio e Industrias de Panamá, 6 de julio de 2010.

de los animales, plantas y vegetales, y dirigido a evitar que esas medidas puedan afectar directa o indirectamente el comercio intrarregional, está enfocado hacia la armonización de los proceso de importación y exportación entre los estados miembros con alcance en el control, inspección, aprobación y certificación. (SIECA, 2012).

Esta nueva condición de Panamá haría innecesaria la aplicación de las medidas acordadas bilateralmente con Costa Rica mediante la Decisión N°5 del 1° de diciembre de 2011, mediante la cual se aprueba la “Directriz Sanitaria y Fitosanitaria para Facilitar el Comercio de Envíos y Mercancías entre Costa Rica y Panamá”, aspecto que debiera ser considerado en el análisis y en las estrategias que proponga esta consultoría respecto a categorización de riesgo sanitario y fitosanitario, como también en otros aspectos que se verán afectados.

b.- Emplazamiento e Infraestructura

El Paso Canoas presenta una particular disposición urbana binacional fuertemente influenciada por comercio vecinal fronterizo, donde la compra al detalle de productos panameños gravados con menores impuestos constituye un fuerte estímulo a visitantes provenientes de Costa Rica.

La prestación de servicios de comercio minorista, alojamiento, servicios de restaurantes y agentes tramitadores se han dispuesto en un conjunto variado de construcciones y viviendas cuyas dispares plantas de ocupación afectan de manera importante la capacidad requerida por el paso para brindar condiciones de esterilidad necesarias en zonas de control internacional. Es así que el plano general de Canoas se presenta como un conjunto urbano comercial ubicado sobre la misma línea de frontera con una fuerte restricción a las áreas demandadas para control migratorio, aduanero, de sanidad y fitosanidad.

La contigüidad entre el espacio del control fronterizo y la zona urbanizada impacta negativamente tanto a los servicios encargados de la operación de control de frontera como a la propia población. En 2001 la comunidad local ya expresaba sus reparos por las cercanías de las instalaciones para fumigación de camiones y sus efectos en restaurantes y locales comerciales (arcos de aspersión)⁶⁸. En el mismo sentido, las falencias de planificación territorial para protección del espacio circundante del control dificultan seriamente los diseños viales de aproximación afectando la

⁶⁸ Véase nota de prensa en: <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2001/04/30/hoy/nacionales/112926.html>

proyección de flujos separados entre la movilización colectiva y vehículos menores respecto del transporte de carga.⁶⁹

Otro efecto importante que provoca la fusión del poblado y el puesto de control se vincula con la limitada capacidad que ofrece la infraestructura y la logística inherente para la operación migratoria, aduanera, de sanidad y fitosanidad. En el particular ámbito de seguridad silvoagropecuaria la efectividad de inspección, control y eventualmente tratamiento depende de variables de bioseguridad que requieren un mínimo de área o superficie crítica, además de una secuencia operacional coordinada con los otros organismos de control presentes en el paso fronterizo. Por esta vía se gestionan acciones como la separación de flujos, liberación de carga, disposición de intercepciones y neutralización de las mismas.

Se debe tener presente además, que en el caso de Canoas opera, en la cabecera panameña, la prestación del Servicio Internacional de Tratamientos Cuarentenarios (SITC) ejecutado por el Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA). En el paso se han dispuesto estructuras conocidas como “arcos de aspersión” que en la práctica funcionan como unidades no integradas a un modelo de complejo fronterizo sino más bien como acciones sanitarias en ruta⁷⁰.

Adicionalmente subsisten en este paso de frontera una serie de otros factores predisponentes de carácter crónico como; la insuficiente infraestructura edilicia; el escaso equipamiento tecnológico, la baja coordinación, el inadecuado nivel de gestión administrativa, la falta de adecuación normativa, déficit importantes en el ámbito de recursos humanos, tanto en cuanto a la dotación necesaria como en su nivel de capacitación, entre varios otros, que en definitiva le confieren a este paso características que lo tornan ineficiente y obsoleto para enfrentar la actual demanda e incapaz de afrontar con éxito el vertiginoso e incesante desarrollo del comercio internacional que circula a través de él.

Desde la perspectiva de la salud animal y vegetal de ambos países, resulta evidente que el control fitozoosanitario aplicado bajo las actuales condiciones, en ambos lados de la frontera, a los equipajes de los pasajeros, medios de transporte y las cargas que circulan a través de este paso no es el adecuado ya que no entrega las garantías suficientes de

⁶⁹ Véase nota de prensa en: <http://www.laestrella.com.pa/online/impreso/2012/06/18/paso-canoas-una-frontera-que-crecio-desordenada.asp>

⁷⁰ Véase documentación de proceso en: Apoyo al comercio agropecuario mediante la aplicación regional armonizada de medidas sanitarias y fitosanitarias. ATN/MT 7957-RG, Manual de procedimientos para la aplicación de los tratamientos cuarentenarios, 2005.

bioseguridad y además no considera los elementos de facilitación fronteriza necesarios.

De las conclusiones obtenidas de sendos informes técnicos sobre la situación fito y zoonosanitaria de ambos países que se adjunta en anexos, se puede concluir que ésta es homogénea, que el estatus sanitario de ambos países permite generar un comercio bilateral basado en un Nivel Adecuado de Protección claro y conocido por cada contraparte respecto de sus importaciones y para la gran mayoría de las mercancías de origen animal incluidas en la lista acordada entre ambos países. Asimismo el análisis de los listados de plagas presentes y ausentes permite concluir también que la situación fitosanitaria de ambos países es comparable con relación a muchas plagas claves para el comercio internacional.

Así la baja probabilidad de riesgo de introducción de plagas cuarentenarias o enfermedades exóticas para uno y otro país, debido al ingreso de productos de origen animal o vegetal de riesgo, portados por pasajeros en sus equipajes, en medios de transporte o a través de las cargas de importación y tránsito que circulan por este paso originadas en el país vecino, constatada mediante estos informes técnicos, permite respaldar las propuestas efectuadas con relación a la aplicación de medidas de facilitación fronteriza entre ambos países, manteniendo el nivel adecuado de protección para su situación sanitaria y que otorga respaldo a su sistema exportador.

RECOMENDACIONES

Las siguientes recomendaciones se encuentran planteadas bajo la perspectiva del control fitozoonosanitario de ingreso a cada país, desde la apreciación y experiencia de este consultor agrupadas en distintos ámbitos de acción:

1-. En el ámbito del control fitozoonosanitario.

1-1.-Las estrategias de control que se propongan debiesen considerar un esquema que incluya los siguientes procesos por separado:

1. Un proceso de inspección de medios de transporte (automóviles, buses y camiones), que considera la inspección física de todos los compartimentos del vehículo, incluidos los portaequipajes, cabinas, chasis, cajas, etc.

2. Un proceso de inspección del equipaje acompañante de pasajeros y tripulantes y,
3. Un proceso de inspección de cargas atinentes a las facultades y responsabilidades de los respectivos servicios sanitarios, referidas a aquellas con carácter de importación y también a las de tránsito ingresando al país.

Respecto del proceso de exportación y también del de tránsito que sale de cada país, desde el punto de vista sanitario, se puede decir que estos están más bien relacionados con procedimientos de **Certificación** que de Control, y guardan estrecha relación con los análisis de riesgo y con los acuerdos bilaterales o multilaterales sobre requisitos que se deben cumplir para obtener la certificación, sumado al reconocimiento que se le otorgue al sistema de certificación de la contraparte, que considera no solo los certificados fito y zoonosanitarios emitidos, sino también la seguridad, trazabilidad e inviolabilidad origen destino de las mercancías.

La consideración de estos procesos y la intensidad con que se aplique el control, puede permitir establecer con mayor claridad los requerimientos de infraestructura, layout, equipamiento y personal que se deben considerar en la planificación de los nuevos recintos en los que se efectuará el control de frontera

Para la optimización de estos procesos es recomendable el desarrollo de procedimientos estandarizados de control, en los que se considere la normativa aplicable y el uso de herramientas de inspección que faciliten el trabajo de los inspectores en la frontera.

1.2-Considerar en el análisis de alternativas de facilitación a recomendar, el establecimiento de sistemas de certificación en origen para la exportación de productos silvoagropecuarios. De esta manera el certificado emitido en el lugar de salida de las mercancías, emitido por la autoridad sanitaria o por la entidad acreditada en quien lo delegue, acompañara a la carga hasta el puesto de control fronterizo de salida (puede anticiparse vía electrónica,) donde sólo se practicaría una breve verificación de precintos (sellos o marchamos) y se emitiría el certificado de exportación oficial (manual o electrónico).

1.3.-Avanzar en la homologación y simplificación de procedimientos de inspección y en la unificación de los modelos de certificados fito y zoonosanitarios empleados en ambos países. Cabe señalar en este punto que se percibe como una fortaleza de la relación fitozoonosanitaria entre los dos

países el hecho que ambos hayan suscrito y apliquen como referencia lo establecido en la CIPF, la OIE, la Comisión del Codex alimentario y AMSF de la OMC.

2-. En el ámbito del manejo del riesgo

2.1.-En el intertanto en que Panamá se incorpora como miembro pleno al COMIECO se debería avanzar en análisis y trabajos conjuntos entre los organismos pares responsables del control fitozoonosanitario en frontera de ambos países, para aprovechar de mejor forma lo ya existente en cuanto a categorización de riesgo de un número importante de productos que se comercializan y transitan entre los dos países según queda establecido en la Decisión N°5 mediante la cual se aprueba la Directriz Sanitaria para Facilitar el Comercio de Envío de Mercancías de envío entre Costa Rica y Panamá.

Estos acuerdos permitirían avanzar en la liberación o al menos en la facilitación de ingreso de un número importante de productos que ya no requerirían ser inspeccionados en la frontera desde el punto de vista fitozoonosanitario. De hecho en dicha categorización de riesgo se establece que es necesario contar con Certificación fitozoonosanitaria solo para las categorías de riesgo A y B e inspección obligatoria solo para A, posible aleatoria para B y solo aleatoria para C.

3.- En los ámbitos de infraestructura y equipamiento tecnológico

3.1.-Se recomienda también, que en la propuesta de ubicación de los nuevos puestos de control de frontera en ambos países, se considere una localización fuera de los límites de la actual área urbana de Canoas, dejando a esta ciudad en el centro como un área binacional de la que se pueda entrar o salir, a través de los controles fronterizos establecidos en sus extremos, tal como ocurre en el modelo de control ejercido por Chile y Argentina sobre áreas de explotación minera ubicadas en la frontera común.

3.2.-Considerar en el diseño de las nuevas estructuras de los complejos fronterizos que se proyecten, la instalación de dispositivos para la aplicación de plaguicidas y desinfectantes (cámaras de fumigación, arcos de aspersión), así como elementos para la destrucción o inactivación de los productos de riesgo sanitario interceptados (incineradores o autoclaves) de manera tal que estas formen parte del circuito de inspección y control fitozoonosanitario. En el primer caso cabe señalar que la incorporación de estos sistemas debiese obedecer principalmente a criterios técnicos emanados de definiciones de riesgo, analizadas y determinadas

bilateralmente y plasmados en manuales de prioridades técnicas que respalden decisiones de este tipo, y de esta manera ser considerados como parte del esquema de medidas cuarentenarias establecidas en el paso de frontera. Es así como el resultado del correspondiente análisis de riesgo debería indicar su efectividad real como mecanismo de mitigación de riesgo de ingreso de plagas y enfermedades por esa vía.

3.3.-Aplicar mejoras sustantivas en el intercambio electrónico de información de la carga de importación/exportación y en tránsito.

3.4.-Establecer sistemas integrados de recopilación de datos sobre el movimiento de pasajeros medios de transporte y carga, además de estadísticas de decomisos de productos de riesgo silvoagropecuario que permitan alimentar bases de datos necesarias para la planificación de recursos y análisis de riesgo.

4.- En el ámbito comunicacional y de coordinación

4.1.-Propender a la creación de conciencia sanitaria en la comunidad, especialmente en el público y usuarios del control fronterizo, mediante el diseño y aplicación de una campaña comunicacional coordinada entre ambos países.

4.2.-Establecer mesas de trabajo público privadas con participación de representantes de los organismos de control de ambos países, y representantes de las organizaciones privadas de transportista, agentes de aduana, comunidad de Paso Canoas. Estas instancias de participación, información y negociación permitirían identificar cuellos de botella en lo procesos de ingreso y salida de pasajeros, medios de transporte y carga.

5.- En el ámbito de los recursos humanos

5.1.-Diseñar e implementar planes de capacitación de corto, mediano y largo plazo dirigidos a los inspectores de frontera en los que se aborden tanto temas técnicos, necesarios para mejorar las brechas que se detecten para cumplir adecuadamente con las competencias y habilidades que requieran los cargos.

5.2.-En el marco del mejoramiento de la gestión de control, especialmente en el ámbito de los recursos humanos se recomienda establecer procedimientos de selección y reclutamiento del nuevo personal que se incorpore a estos controles de frontera, que considere las competencias y habilidades necesarias para cumplir con los perfiles de los cargo identificados en los respectivos organigramas.

OTRAS CONSIDERACIONES:

Durante el desarrollo de este trabajo se pudo apreciar a través de informaciones procedentes de fuentes secundarias que se encuentra en desarrollo una iniciativa que dice relación con el mejoramiento y ampliación de la estructura portuaria de Puerto Armuelles en territorio Panameño situado aledaño a la línea fronteriza con Costa Rica y que podría constituirse en puerto de importancia para el comercio de ambos países por la vertiente del Pacífico. La ubicación de este puerto y la salida proyectada hacia Paso canoas, podría incidir en las definiciones y recomendaciones que se hagan respecto a la ubicación de la nueva estructura de control fronterizo en ese lugar.

También se constató que se encuentra en desarrollo un Proyecto denominado Reacondicionamiento del área comercial del paso canoas con financiamiento BID para la EDS y RPC, y por el enfoque que se pudo apreciar, parece conveniente tenerlo presente con el fin de coordinar algunas actividades que pudiesen ser comunes con esta consultoría sobre el “Diseño de un esquema operativo y de procesos para el centro de control integrado en el puesto fronterizo de Paso Canoas”.

COMENTARIOS FINALES

1.- En la propuesta de medidas que se consignan en el estudio “Diseño de un esquema operativo y de procesos para el centro de control integrado en el puesto fronterizo de Paso Canoas”.se debe tener presente que la situación fitozoosanitaria de ambos países es equivalente, de manera que las medidas de control a aplicar deben guardar relación con el nivel adecuado de protección para la situación de cada país y ser analizadas en el contexto del costo beneficio de su implementación.

2.-La plena incorporación de Panamá al subsistema económico establecido en el Protocolo General de Integración Económica Centroamericana puede llevar al establecimiento de medidas de facilitación fronteriza más efectivas con Costa Rica, lo que podría influir en la gestión de control en el Paso Canoas , incluidas las de control fitozoosanitario.

ANEXO: INFORME FITO Y ZOOSANITARIOS

a) Situación Fitosanitaria⁷¹

La situación fitosanitaria de un país afecta el potencial exportador del mismo, en este sentido, los esfuerzos para mantener y/o mejorar la condición de sanidad vegetal encuentran justificación en proporción directa con las posibilidades de mejorar el acceso al comercio internacional. Por esta razón, un diseño estratégico de la política de un país en cuanto a sanidad vegetal debe considerar estos factores y, dado que los objetivos de acceso a mercado no son de rápido alcance, la estrategia debe considerar acciones con una proyección de largo plazo.

Debe además considerarse que el desarrollo de una agricultura orientada a la exportación requiere de esfuerzos coordinados de los sectores público y privado, orientados a la apertura y mantención de mercados de exportación. Desde el punto de vista del sector público, la política agrícola para el desarrollo exportador suele centrarse en pilares como apertura de mercado y facilitación de acceso, lo cual se basa en buena medida en la condición fitosanitaria, misma que define la factibilidad técnica y económica de acceso a mercado en los países objetivo.

De acuerdo a la experiencia de países tradicionalmente exportadores, existen elementos claves en el marco regulatorio internacional sanitario y fitosanitario que deben considerarse en el desarrollo de la política de sanidad vegetal, de manera de garantizar la factibilidad y sustentabilidad de la estrategia exportadora. Dichos elementos están contenidos en la normativa fitosanitaria internacional, dada por el Acuerdo para la aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la OMC (Acuerdo MSF) y por la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF), Organismo referente del Acuerdo MSF en lo relativo a normas técnicas de sanidad vegetal para el comercio internacional.

El presente informe analiza la situación de sanidad vegetal de Costa Rica y Panamá, según la información disponible en bases de datos, sitios oficiales y otras fuentes, comparando diferencias y elementos en común. Analiza además la normativa asociada al accionar cuarentenario de frontera y realiza sugerencias sobre el mismo. Asimismo, describe los elementos claves en sanidad vegetal a tener en consideración y propone una estrategia fitosanitaria para dar estabilidad y sostenibilidad al esfuerzo agroexportador.

⁷¹ Autor: Jaime González G.

b) La agricultura de exportación en Costa Rica y Panamá.

• COSTA RICA

La actividad que genera más riqueza en el sector silvo agropecuario corresponde al sector agrícola, con un 57,2% del valor exportado, seguido por la pesca y ganadería y finalmente por el sector industrial. Dentro del sector agrícola, los rubros principales corresponden a productos frescos, seguido de café, té y especias y finalmente plantas, flores y follajes (Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica en 2011, edición de mayo, 2012).

En el sector frutícola, la actividad exportadora en Costa Rica se ha concentrado en pocos rubros, correspondientes principalmente a frutas tropicales, como bananas y piñas, concentrando entre ambos productos sobre el 80% de los productos agrícolas frescos exportados en 2011. Los principales destinos corresponden a los Estados Unidos y países de la Unión Europea (Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica en 2011, edición de mayo, 2012).

• PANAMÁ

En Panamá, las exportaciones del sector agropecuario están lideradas por el sector agrícola, que en el 2011 representó un 24,2%, seguido a gran distancia del pecuario con un 5,07%. Existe, sin embargo un crecimiento sostenido del sector agroindustrial, las cuales no requieren de una determinada condición de sanidad vegetal para concretarse y por ello no forman parte del presente informe. (Estadísticas de exportación MIDA, 2011; CNC, Competitividad Panamá, 2011).

c) SITUACIÓN FITOSANITARIA EN COSTA RICA Y PANAMÁ

Del análisis de la información de plagas presentes y ausentes, puede afirmarse que, en términos generales ambos países presentan una situación comparable. Ambos países poseen plagas limitantes para el desarrollo de una fruticultura de exportación, como por ejemplo la presencia de moscas de la fruta de los géneros *Ceratitis* y *Anastrepha*. Por otra parte, ambos territorios están libres de otras importantes plagas limitantes para la fruticultura de exportación, como por ejemplo moscas de la fruta de los géneros *Bactrocera* y *Dacus*. Al respecto, cabe señalar que la presencia de la especie *Bactrocera carambolae* en Surinam, Guayana Francesa y brotes frecuentes en al región amazónica de Brasil, conllevan una señal de alerta y ameritan medidas preventivas para evitar el ingreso

de la plaga a Panamá y Costa Rica. Debido a esta característica, es posible pensar en una estrategia común en materias de fitosanidad, que permita crear sinergias y contribuir de mejor modo al desarrollo de una agricultura orientada a la exportación. Una política común en este sentido, puede generar ahorros por economías de escala y eficiencias productivas, de comercialización y otras que resulte más beneficiosa para ambos países que los esfuerzos aislados que cada uno de ellos pueda emprender.

Algunas plagas de importancia en las exportaciones agrícolas ausentes de ambos países corresponden a:

Cuadro 3. Plagas de importancia ausentes en las exportaciones de ambos países

Nombre común	Nombre científico	Hospedantes
Cancro cítrico	<i>Xanthomonas axonopodis</i> , <i>pv citri</i>	cítricos
Falsa araña de la vid	<i>Brevipalpus chilensis</i>	Uvas, cítricos, otros.
Polilla de la manzana	<i>Cydia pomonella</i>	Pomáceas, nueces
Grafolita	<i>Cydia molesta</i>	Carozos, pomáceas
Escama de san José	<i>Quadraspidiotus perniciosus</i>	Pomáceas, carozos.
Cochinilla rosada	<i>Maconellicoccus hirsutus</i>	Polífago
Chanchitos blancos	<i>Pseudococcus maritimus</i>	Polífago

Cabe destacar que ambos países participan de la estrategia preventiva para la cochinilla rosada (*Maconellicoccus hirsutus*) definida por OIRSA en un Plan de Contingencia elaborado el año 2010 para los países miembros de esa Organización.

Información detallada del listado de plagas ausentes puede encontrarse en el sitio web del MIDA en Panamá (www.mida.gob.pa) y en el caso de Costa Rica, en el sitio web de la CIPF (www.ippc.int).

Plagas presentes:

De las plagas reportadas como presentes en Costa Rica y Panamá, algunas son consideradas como claves para la exportación agrícola y por ello requieren de medidas específicas de mitigación de riesgos. Entre ellas cabe destacar la presencia de dos especies de moscas de la fruta, a saber *Ceratitis capitata* (mosca de Mediterráneo), de connotación cuarentenarias para los principales mercados de Norteamérica y Asia y *Anastrepha fraterculus* (mosca sudamericana de la fruta), de connotación cuarentenaria para Norteamérica, Europa y Asia. Ambas plagas son

polífagas, es decir afectan a un gran número de especies frutícola (CABI, 2012).

Otras plagas presentes relevantes corresponden a HLB, Huanglongbing o “Greening” en cítricos.

Tal como se señaló, todas estas plagas resultan claves para las exportaciones de fruta fresca y requieren de medidas específicas para mitigar su riesgo. Entre ellas pueden mencionarse el establecimiento de áreas libres (poco viable tanto en Panamá como en Costa Rica, tratamientos cuarentenarios y utilización de systems approaches (enfoque de sistemas) específicos.

Análisis de la normativa fitosanitaria de las acciones cuarentenarias a nivel de frontera

La Decisión N° 5 de la Comisión Administradora del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Panamá, con el propósito de facilitar el comercio entre Costa Rica y Panamá, aprobó la directriz fitosanitaria aplicable a las mercancías o envíos producidos en uno de los Estados Parte y que se comercialicen entre estos, según la categorización del riesgo sanitario o fitosanitario. Para ello establece una categorización de riesgo fitosanitario de los diferentes productos comercializados y determina medidas fitosanitarias aplicables, según el nivel de riesgo atribuido a cada categoría.

La categorización establecida en la norma corresponde a:

Categoría A: Es el nivel de mayor riesgo, asociado a productos vegetales principalmente utilizados como material de propagación. Por su mayor riesgo, estos productos requieren de la emisión de un permiso fitosanitario de importación, un Certificado Fitosanitario del país de origen y son sometidos a inspección en el punto de entrada.

Categoría B: Corresponde a un nivel intermedio de riesgo, principalmente asociado a productos frescos para consumo. Estos productos requieren un Certificado Fitosanitario del país de origen y serán sujetos de inspección a su ingreso al Estado Parte de destino, estableciéndose que esta inspección podrá ser aleatoria.

Categoría C: Corresponde al riesgo más bajo y se asocia principalmente a productos procesados para consumo. El ingreso de estos productos no requiere de un permiso fitosanitario de importación ni deben presentar un certificado Fitosanitario del país de origen. Sólo se establece una inspección aleatoria en el punto de ingreso.

El análisis de los ingresos de productos por el paso Canoas permite determinar que dicho puesto de control recibe productos de las tres categorías y por ello debe estar equipado para realizar inspecciones bajo condiciones adecuadas de luminosidad, ayuda visual, material técnico de apoyo e idealmente algún lugar donde efectuar tratamientos cuarentenarios. La mayor parte de los productos ingresados corresponde a vegetales frescos para consumo, categorizados en el nivel “B”, correspondiente a riesgo medio, sin embargo existe un porcentaje no menor, que asciende al 15,4% de productos categorizados en el nivel más elevado de riesgo fitosanitario.

La determinación de clasificar los productos agrícolas según su riesgo es una decisión acertada, ya que permite concentrar los esfuerzos en aquellos productos que realmente lo ameritan. A nivel internacional, la NIMF 32 de la CIPF entrega los lineamientos para efectuar esta categorización de acuerdo al riesgo. Cabe señalar que las categorías establecidas en la norma internacional (NIMF 32) no coinciden con las aprobadas en la directiva N° 5. Por esta razón, para facilitar la negociación internacional orientada a sustentar esta medida que está bien encaminada, se recomienda armonizar la norma bilateral con la norma internacional. En efecto, la NIMF 32 establece 4 categorías de riesgo, asociadas al uso propuesto y al nivel de procesamiento y la norma establecida por la Decisión N° 5 establece sólo 3 categorías.

Las categorías de riesgo establecidas en la norma internacional corresponden a:

Categoría 1: corresponde al menor riesgo fitosanitario y comprende los productos procesados cuyo proceso de industrialización los vuelve incapaces de albergar plagas. La norma no recomienda establecer requisitos fitosanitarios y por lo tanto no requieren de un Análisis de Riesgo de Plagas (ARP).

Categoría 2: Corresponde al segundo menor riesgo y abarca los productos que a pesar de haber sido a procesamiento, aún mantienen condiciones que les permitan albergar plagas. La norma recomienda autorizar su importación previo ARP.

Categoría 3: Corresponde a un nivel de riesgo más elevado y comprende los productos frescos para consumo. La norma recomienda autorizar su importación previo ARP.

Categoría 4: Corresponde al máximo nivel de riesgo y abarca el material de propagación. La norma recomienda autorizar su importación previo ARP.

Paquete normativo internacional

Dada la situación fitosanitaria comparable que poseen Costa Rica y Panamá, a continuación se presenta una recomendación común de fortalecimiento estructural fitosanitario, el que está basado en la experiencia de países exportadores, se ha delineado un paquete básico de elementos del marco regulatorio fitosanitario internacional, dado por la CIPF, que debería estar implementado para asegurar la estabilidad. Éste corresponde a las siguientes Normas Internacionales (NIMF):

VIGILANCIA (NIMF 6) + DETERMINACION DE LA SITUACIÓN DE UNA PLAGA EN UN AREA (NIMF 8) + ANALISIS DE RIESGO DE PLAGA (NIMF 2 y 11) + NOTIFICACION DE PLAGAS (NIMF 17) + LISTADO DE PLAGAS REGLAMENTADAS (NIMF 19)

Vigilancia Fitosanitaria (NIMF 6): Para un país exportador, contar con un programa de vigilancia fitosanitaria resulta de importancia clave, pues a través de él puede determinarse la real situación fitosanitaria, así como verificar si existen ingresos de otras plagas. Lo anterior resulta de importancia vital en las negociaciones para la apertura y mantención de mercados, ya que permite demostrar el real estatus fitosanitario. Debe tenerse presente que existen numerosas publicaciones relativas a distribución de plagas que presentan errores y la mejor manera de realizar aclaraciones ante un país importador es mediante acciones de vigilancia. Adicionalmente permite otorgar justificación técnica a las estrategias de control y prevención utilizadas.

Situación de la plaga en un área (NIMF 8): Existen 3 estatus para determinar la presencia, ausencia o transitoriedad de una plaga en un territorio, ellos corresponden a plagas ausentes, plagas presentes y plagas transitorias, todos ellos con sub categorías. Esto es importante a la hora de establecer controles oficiales y es asimismo de gran utilidad en las negociaciones, especialmente ante la detección de brotes de alguna plaga cuarentenaria, pues esto no significa necesariamente que dicha plaga pase a estar presente y por ellos las medidas a adoptarse se aplican solamente en áreas reglamentadas y no en todo el territorio del país.

Análisis de riesgo de plagas (NIMF 2 y 11): Dado que los requisitos fitosanitarios, tanto para las exportaciones como para las importaciones derivan de una ARP, es fundamental contar con un equipo especializado, que pueda determinar las condiciones para la importación de productos agrícolas sin poner en riesgo el estatus fitosanitario del país. Asimismo, resulta de gran utilidad en la negociación de los requisitos de exportación, determinados por la contraparte importadora.

Notificación de plagas (NIMF 17): Para cualquier país, pero especialmente para un país exportador, resulta imprescindible contar con niveles altos de credibilidad ante sus contrapartes. De este modo, resulta imprescindible notificar las plagas presentes y los ingresos de plagas que puedan ocurrir. Para este fin, es conveniente contar con un sistema previamente establecido, para no improvisar cuando se produzcan ingresos de plagas.

Listado de plagas reglamentadas (NIMF 19): En toda negociación fitosanitaria es imprescindible contar con un listado oficial de aquellas plagas que no están presentes en el país, ello permite eliminar requisitos inadecuados y demostrar que las exportaciones no significan un riesgo para el país importador, derivado de aquellas plagas. Adicionalmente permiten establecer la base para imponer los requisitos de importación.

Además del paquete básico general presentado, se considera en que el caso particular de Panamá y Costa Rica es conveniente fortalecer la implementación de las siguientes normas internacionales:

SITIOS Y LUGARES DE PRODUCCIÓN LIBRES (NIMF 10) + SYSTEMS APPROACHES (NIMF 14) + ÁREAS DE BAJA PREVALENCIA DE PLAGAS (NIMF 22) + RECONOCIMIENTO DE ÁREAS LIBRES Y DE BAJA PREVALENCIA (NIMF 29) + ÁREAS DE BAJA PREVALENCIA PARA MOSCAS DE LA FRUTA (NIMF 30) + SYSTEMS APPROACHES PARA MOSCAS DE LA FRUTA (NIMF 35).

Lo anterior encuentra justificación en la condición geográfica y ecológica de estos dos países, que presentan fronteras abiertas, sin la existencia de barreras naturales. Lo anterior hace muy difícil la implementación de programas que requieran de aislamiento de los países vecinos, como por ejemplo las áreas libres. Por esta razón se descartan como una alternativa a concentrar esfuerzos en Costa Rica y Panamá. En cambio, la normativa internacional, especialmente las nuevas normas, ofrecen alternativas prácticas para posibilitar las exportaciones desde áreas con presencia de plagas. Las principales corresponden a:

Sitios y lugares de producción libres: la NIMF 10 establece las condiciones para la implementación de sitios y lugares libres, dentro de un área infestada. Esta es una alternativa viable para algunas plagas de baja movilidad y cuando es posible producir en estructuras de confinamiento. Dada la capacidad de dispersión de muchas plagas, su utilidad es aplicable sólo en algunos casos.

Systems approaches NIMF 14): Es una alternativa cada vez más utilizada, consiste en la integración de medidas independientes, cuya sumatoria permite cumplir con el nivel adecuado de protección de muchos países importadores y, dentro del principio de equivalencia, todo país puede solicitar se considere un sistema de mitigación de riesgo basado en un systems approach. Definitivamente es una alternativa recomendable para Costa Rica y Panamá

Áreas de baja prevalencia (NIMF 22): Los esfuerzos de control no siempre logran erradicar las plagas, pero sí pueden limitar su población. En este sentido, las áreas de baja prevalencia, utilizadas como parte de un systems approach son una alternativa viable y aplicable a Costa Rica y Panamá.

Reconocimiento de áreas libres y de baja prevalencia de plagas (NIMF29): Esta Norma Internacional establece los elementos a tener en consideración, a la hora de negociar un reconocimiento de áreas libres y de baja prevalencia, por parte de terceros países. En el caso de Costa Rica y Panamá, se estima de mayor utilidad en el reconocimiento de áreas de baja prevalencia.

Normas específicas para moscas de la fruta (NIMF 30 y 35): En la misma línea de las normas anteriormente recomendadas, se estima que estas normas son de gran utilidad para países que, como Costa Rica y Panamá no cuentan con las condiciones de aislamiento que hagan económicamente factible establecer áreas libres. Dada la especificidad e importancia de las moscas de la fruta como plagas, estas Normas Internacionales describen las condiciones para establecer e implementar áreas de baja prevalencia y systems approaches para moscas de la fruta.

Estrategia de sanidad vegetal, orientación de programas oficiales

En la actualidad, Panamá cuenta con tres programas oficiales de vigilancia de plagas, ellos corresponden a:

- Moscas de la fruta
- Ácaro spinki
- Broca del café
- *Thrips palmi*
- Leprosis de los cítricos
- Cancrosis de los cítricos
- Tristeza de los cítricos

Los programas parecen bien orientados y algunos de ellos son coherentes con una política destinada a potenciar la actividad exportadora, se recomienda fortalecer estos programas de contención para plagas relevantes en el comercio internacional agrícola, como por ejemplo las moscas de la fruta y las polillas de la fruta.

Por su parte, Costa Rica, en el informe del Servicio Fitosanitario del Estado “Principales plagas agrícolas en la mira del SFE”, destaca las plagas “langosta voladora”, “moscas blancas”, “bacteriosis” (*Acidovorax avenae*), “ojo de gallo” en café, “áfidos, etc. Análogamente a lo afirmado para Panamá, se recomienda implementar programas de contención para plagas relevantes para el comercio internacional agrícola.

Como se mencionó en la sección anterior, se estima que la estrategia exportadora de Costa Rica y Panamá, en lo referente a sanidad vegetal, debe basarse en aquellas medidas que permitan las exportaciones desde áreas que reporten un cierto nivel de plagas. La existencia de Normas Internacionales orientadas a ello posibilita esta estrategia y hacen recomendable orientar los esfuerzos de ambos países hacia ellas.

Por esta razón, en lo general, se estima necesario fortalecer las actividades de vigilancia fitosanitaria; ARP; control fronterizo estratégico, orientado a plagas claves y programas de control oficial de plagas, para limitar la distribución de las mismas en el país. En lo específico, se considera recomendable identificar aquellas plagas más críticas para la exportación agrícola en Costa Rica y Panamá y concentrar en ella los recursos del estado.

CONCLUSIONES

- La exportación silvo agropecuaria en Costa Rica y Panamá tiene al sector agrícola como principal componente.
- En la fruticultura de exportación destacan las frutas tropicales.
- La situación fitosanitaria de Costa Rica y Panamá les permite el desarrollo de un programa de exportaciones, si bien existen plagas limitantes, como moscas de la fruta, ello no es óbice para desarrollar un programa para el fortalecimiento del sector agroexportador.
- El análisis de los listados de plagas presentes y ausentes permite concluir que la situación fitosanitaria de ambos países es comparable en relación a muchas plagas claves para el comercio internacional. Debido a esta característica, es posible pensar en una estrategia común en materia de sanidad vegetal, que permita crear sinergias y contribuir de mejor modo al desarrollo de una agricultura orientada a

la exportación. Una política común en este sentido, puede resultar más beneficiosa para ambos países que los esfuerzos aislados que cada uno de ellos pueda emprender.

- Se considera poco viable invertir en esfuerzos tendientes a la erradicación de plagas y a la obtención de áreas libres. Como alternativa, se recomienda definir una estrategia basada en la utilización de las Normas Internacionales que posibilitan las exportaciones desde áreas con presencia de plagas. En este sentido, se recomiendan considerar para ello principalmente las áreas de baja prevalencia, en combinación con los systems approaches.
- Para favorecer una estrategia exportadora, se estima conveniente fortalecer las áreas de vigilancia, Análisis de Riesgo de Plagas, control fronterizo estratégico y, en lo específico, programas de contención de aquellas plagas que se identifiquen como limitantes para las exportaciones.
- La normativa de control fronterizo, tendiente a facilitar el comercio está bien orientada y permite concentrar los esfuerzos en aquellos productos de mayor riesgo. No obstante, se estima que una armonización con la norma internacional (NIMF 32) facilitaría la comprensión de los potenciales socios comerciales ante los cuales podría ser necesario justificar esta medida.

SITUACIÓN ZOOSANITARIA⁷²

1. Antecedentes Generales

Costa Rica y Panamá son dos países de Centroamérica que comparten 378 kms. de frontera demarcada por el Tratado Echandi-Fernández, de 1941 (Mapa 1)(1).

Entre ambos países existen tres cruces fronterizos: Paso Canoas, Río Sereno y Guabito, de oeste a este, respectivamente. El ámbito fronterizo entre ambos países no puede ser calificado de natural, a diferencia de Costa Rica y Nicaragua, donde los ríos Sapoá y San Juan actúan de frontera entre ambos países.

La frontera entre Costa Rica y Panamá consiste en un quebradizo trecho que discurre entre tres zonas: la costa del pacífico, la cordillera centroamericana y la zona costera del atlántico (Caribe). La frontera se inicia en el río Sixaola, en el Mar Caribe, siguiendo por la vaguada de este río hasta que afluye al río Yorkin. Desde ahí continúa río arriba por la parte baja del valle del río hasta llegar al paralelo 9° 30' N. Luego continúa en línea recta hasta el meridiano 82° 58' 10" O. A partir de allí continúa al sur,

⁷² Autor: Álvaro González R.

hasta la cumbre de la Cordillera Talamanca. Sigue esta cordillera hasta Cerro Pano. y de allí, siguiendo sus últimas estribaciones hasta Punta Burrica (océano Pacífico) (2).

Costa Rica y Panamá tienen tres vías de paso oficiales, siendo cada una de ellas con características distintas en cuanto a su modo de cruce (terrestre o puente por río), al número y la tipología de personas y mercancías que circulan, así como referente a las vías de comunicación y los asentamientos humanos que comunican (2). Los pasos son los siguientes:

• **Cruce Sixaola- Guabito**

- Localización: Cruce más oriental, situado cerca del mar Caribe.
- Poblaciones limítrofes: Sixaola (Costa Rica) y Guabito (Panamá).
- Características de la población: Sixaola es un poblado más pequeño que Guabito. Ambos se dedican principalmente a la actividad agrícola de las plantaciones bananeras, aunque con cierta influencia del “turismo de paso” por la existencia del cruce fronterizo. Existencia en ambas poblaciones de hospital de asistencia primaria, escuela y aeropuerto nacional.
- Tipo de vía de cruce: Puente con tablonos de madera que cruza el río fronterizo Sixaola.
- Estado de la vía: Fuertemente deteriorada. No se ha realizado ninguna remodelación desde su construcción en 1908.
- Paso Aduana (requisitos): Facilidad de cruce. Para cruce de personas requisito del pasaporte, billete de vuelta (o abono de 50 dólares como compensatoria si no se tiene billete, que equivale a la compra del billete más suplemento +20 dólares). Para cruce de mercancías aduana y control sanitario.
- Distancia temporal entre poblaciones limítrofes: 30 minutos.
- Horario de paso: 7h de la mañana a las 18h de la tarde.
- Tránsito de personas: Hacia Costa Rica 50.767 personas (23% del total por vía terrestre), de ellos 44.919 son turistas y 5.848 residentes. Hacia Panamá 51.803 (24%), de ello 47. 168 son turistas y 4.635 residentes. Cruce fronterizo que suele ser transitado por turistas que realizan viaje Limón/Puerto Viejo (Costa Rica) – Bocas del Toro (Panamá).
- Tránsito de mercancías: Hacia Panamá 16.405 miles de kilos, hacia Costa Rica 92. 889 miles de kilos.
- Observaciones: Es un cruce bastante transitado, especialmente por turistas. Tránsito turístico directo Costa Rica- Panamá por línea de bus.

• **Cruce Río Sereno**

- Localización: Cruce situado en el centro de la región fronteriza, en el lado oeste de la Cordillera Centroamericana.
- Poblaciones limítrofes: Sereno, a 1.000 metros sobre el nivel de mar (Panamá) y San Marcos, a 1.300 metros sobre el nivel del mar (a 15 Km. de la frontera, Costa Rica).
- Características de la población: Sereno es un poblado de 1.700 habitantes, predominio de actividades agrícolas (café, plátano, ganadería), cada vez más turística. San Marcos es una gran ciudad costarricense de 8.900 habitantes, actividad agrícola del café y que sufre éxodo rural hacia San José (capital de Costa Rica) y hacia Estados Unidos.
- Tipo de vía de cruce: Carretera pavimentada por Sereno (Panamá), por San Marcos la carretera es de tierra (Costa Rica).
- Estado de la vía: En buen estado en Panamá, en peores condiciones en Costa Rica.
- Paso Aduana (requisitos): Muchas facilidades de paso, apenas control aduanero. No circulación de vehículos de mercancías.
- Distancia temporal entre poblaciones limítrofes: Más de 1 hora 30 minutos.
- Horario de paso: 7h de la mañana hasta las 23h de la noche.
- Tránsito de personas: Hacia Costa Rica 2.409 personas (1,2 % del total por vía terrestre), de ellos 1699 son turistas y 710 son residentes. Hacia Panamá 3.101 (3%), de ellos 2.667 son turistas y 443 son residentes.
- Tránsito de mercancías: No se realiza cruce de mercancías (aunque sí de modo ilegal)
- Observaciones: Es el cruce fronterizo menos transitado, aunque paradójicamente está en mejor estado que el de Sixaola-Guabito. Poco control fronterizo, donde el tráfico ilegal es constante.

• **Cruce Paso Canoas Internacional**

- Localización: Cruce situado en el lado del pacífico (oeste peninsular).
- Poblaciones limítrofes: Paso Canoas, ciudad dividida en dos, parte de ella costarricense y parte panameña. Es atravesada por la carretera panamericana (vía internacional).
- Características de la población: Paso Canoas, población costarricense y panameña, servicio de educación primaria,

secundaria y superior, hospitales generales. Actividad económica de comercio al por mayor y de detalle.

- Tipo de vía de cruce: Carretera Interamericana (panamericana).
- Estado de la vía: Carretera asfaltada en buenas condiciones (4 carriles).
- Paso Aduana (requisitos): Cruce que dispone de máxima vigilancia en el paso. Facilidad para el turista. Para mercancías paso aduanero y sanidad. Necesario “certificado de buena vecindad” (formalismos).
- Distancia temporal entre poblaciones limítrofes: Paso Canoas está dividida en dos. Parte de ella pertenece a Costa Rica y parte a Panamá.
- Horario de paso: De 7h de la mañana hasta las 23h de la noche.
- Tránsito de personas: Hacia Costa Rica 161.276 personas (74 % del total por vía terrestre), de ello 125.658 turistas y 35.618 residentes. Hacia Panamá 158.891 (73%), de ellos 125.381 turistas y 33. 510 residentes.
- Tránsito de mercancías: Hacia Costa Rica 77.493 miles de toneladas de mercancía, hacia Panamá 275.292 miles de toneladas de mercancías.
- Observaciones: Cruce fronterizo muy controlado, debido a la conexión entre ambos países por la vía internacional Interamericana (panamericana). Tránsito directo Costa Rica- Panamá por bus (especial turismo).

En general, de acuerdo a cifras de 2008, El número total de pasajeros que transitan hacia Panamá es de 213.795 y hacia Costa Rica es de 214.452, siendo cifras muy parecidas. Se puede decir, por lo tanto, que se da un flujo que tiende al equilibrio entre ambos países, siendo principalmente de tipo turístico.

Del total de mercancías que circulan, las más destacadas en cuanto a tipología son las siguientes:

- Productos agrícolas: plátanos, aceite de palma, piña, hortalizas.
- Ganadería y crianza: caballos, ganado vacuno.
- Pesca: atunes, congelados varios.
- Otros: productos procesados, jugos varios, bebidas alcohólicas, aceites lubricantes, sulfato de aluminio, cueros y pieles, cajas plegables de cartón o papel, envases para cervezas y bebidas gasificadas.

Ilustración 1. Mapa geopolítico de Costa Rica y Panamá



2. Costa Rica

Costa Rica se ubica en Centroamérica, entre el Océano Pacífico y el Caribe. Limita al norte con Nicaragua y al sur con Panamá. Tiene una superficie de 51.100 Kms², de la cual un 25% corresponde a áreas protegidas. El país presenta un 6% de la biodiversidad del planeta.

El país es recorrido por tres cordilleras: Guanacaste, Volcánica Central y Talamanca dentro de las cuales se ubican bosques tropicales, secos, lluviosos y volcanes activos. Dadas las características geográficas se presentan diversos microclimas que dan lugar a diversos ecosistemas desde el bosque tropical seco hasta el páramo existiendo tres tipos de climas: tropical húmedo, tropical con estación seca y templado.

Tiene una población aproximada de 4.500.000 personas distribuidas en 7 provincias administrativas (3).

En el país, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, es el responsable de promover la competitividad y el desarrollo de las actividades agropecuarias y del ámbito rural, en armonía con la protección del ambiente y los recursos productivos, como un medio para impulsar una mejor calidad de vida, permitiéndole a los agentes económicos de la producción, mayor y mejor integración al mercado nacional e internacional (4).

Dentro de sus funciones, en el área pecuaria, se incluyen (5):

- Apoyar los procesos de negociaciones comerciales del país en materia agropecuaria, en la búsqueda para incrementar los niveles de competitividad de las exportaciones agropecuaria y de contribuir eficazmente al desarrollo de la economía nacional.
- Proteger y procurar la salud y el mejoramiento de los animales, de sus productos y subproductos beneficiosos al hombre, mediante el estudio, la vigilancia, la prevención, el control y la erradicación de enfermedades, la aplicación de medidas de cuarentena en las importaciones, el tránsito y el comercial nacional e internacional de productos y subproductos, secreciones, excreciones y desechos.
- Procurar el mejoramiento nutricional, genético e higiénico de los animales.
- Establecer el control de las importaciones y la producción nacional de todo tipo de medicamentos, de productos biológicos y hormonales de pesticidas, de productos promotores del crecimiento, aditivos alimentarios y alimentos para animales domésticos o selváticos.
- Contribuir con la protección de cultivos y animales, y las importaciones y exportaciones agrícolas del país, mediante la ejecución de diagnósticos fito zoo sanitarios.

La estructura político administrativa incluye al Ministro, un Viceministro, una Dirección de Salud Animal, que posee cuatro Departamentos (Servicios Zoonosológicos Internacionales, Servicios Zoonosológicos Nacionales, Control de Insumos Pecuarios y Diagnóstico Veterinario) así como diversas asociaciones pecuarias adscritas: Junta de Fomento Avícola; Junta de Fomento Porcino y Servicio Nacional de Salud Animal tal como se observa en el diagrama 1 (6).

3. Panamá

La República de Panamá está ubicada en el centro del Hemisferio Occidental, entre las siguientes coordenadas: los 7°12'07" y 9°38'46" de Latitud Norte y los 77°09'24" y 83°03'07" de Longitud Oeste. Limita al

Norte con el Mar Caribe, al Este con la República de Colombia, al Sur con el Océano Pacífico y al Oeste con la República de Costa Rica (7).

En Panamá, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario tiene la finalidad de promover y asegurar el mejoramiento económico, social y político del hombre y la comunidad rural y su participación en la vida nacional, definir y ejecutar la política, planes y programas del sector (8).

La Ley N°12, del 25 de Enero de 1973, por la cual crea el Ministerio Agropecuario y señala que sus funciones y facultades deberá, entre otras funciones (8):

- Reglamentar y adoptar las medidas de control sanitario con relación a los productos agropecuarios, así como plantas y animales que sean necesarias para una adecuada sanidad agropecuaria y aplicar las sanciones a los infractores de las mismas y,
- Reglamentar, inspeccionar y controlar la introducción de carnes y animales vivos al país, la matanza de animales para el consumo, los sitios de crianza o encierro, así como realizar estas actividades a nivel de hato para los animales productores de leche y aplicar las sanciones a los infractores de las leyes y reglamentos correspondientes.

Dentro del Ministerio, el nivel directivo y político de la sanidad animal es determinado por el Consejo Nacional de Sanidad Agropecuaria (CONASA) mientras que el nivel operativo es desarrollado por la Dirección Nacional de Salud Animal (9).

Junto a las funciones del Ministerio de Agricultura en temas de sanidad animal, el Ministerio de Trabajo, Previsión Social y Salud Pública reglamenta el Código Sanitario en lo referente a la inspección y vigilancia de carne (10) y el Régimen Sanitario para la importación de Productos el consumo humano, como los productos avícolas (11).

Además de los Ministerios mencionados, el 22 de febrero de 2006, el Presidente de la República en uso de sus facultades legales, aprobó el Decreto Ley No. 11 de 22 de febrero de 2006, que crea la Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos y dicta otras disposiciones, con el propósito con los siguientes objetivos (12):

1. Asegurar un nivel adecuado de protección de la salud humana, el patrimonio agropecuario del país y de los intereses de los consumidores con relación a los alimentos importados, teniendo en cuenta la diversidad y calidad de su suministro.

2. Establecer principios, responsabilidades y procedimientos científicos y técnicos en materia de seguridad y calidad de los alimentos importados.

3. Asegurar una base científica y técnica para la protección de la salud humana y del patrimonio agropecuario en materia de alimentos importados.

4. Establecer disposiciones y procedimientos para la toma de decisiones en materia referentes a la seguridad de los alimentos.

5. Facilitar el intercambio comercial internacional de alimentos.

6. Asegurar la aplicación uniforme y consistente de la normativa jurídica nacional e internacional, los reglamentos técnicos, los protocolos interinstitucionales, los manuales de procedimientos, los estándares de calidad, los parámetros de las matrices de riesgos y los contratos de servicios en materia de seguridad de alimentos.

Estas facultades tienen aplicación en todas las etapas del almacenaje en zonas libres, zonas procesadoras, importación, tránsito y/o trasbordo de alimentos en la República de Panamá.

Para tales efectos, coordinará con el Ministerio de Salud y el Ministerio de Desarrollo Agropecuario en los temas relacionados a la salud humana, animal y sanidad vegetal y tiene como objetivos principales:

1. Prevenir la introducción y establecimiento de plagas y enfermedades transmisibles por alimentos, que puedan afectar la salud humana, el patrimonio nacional y vegetal del país, bajo criterios estrictamente científicos – técnicos.

2. Proteger la salud humana, el patrimonio animal y vegetal del país, mediante la aplicación de las medidas sanitarias y fitosanitarias aplicable a la introducción de alimentos.

3. Velar por la adecuada aplicación y ejecución de las normas sanitarias y fitosanitarias relacionadas con al introducción de alimentos y su calidad.

4. Utilizar, al margen de las consideraciones del mercado, metodologías científicas y técnicas de más alto estándar internacional, para la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias en la importación de alimentos, asegurando la protección a la salud humana y al patrimonio animal y vegetal del país.

5. Asegurar la transparencia y la calidad de la gestión técnica y administrativa mediante la aplicación de las normas nacionales e internacionales.

Por lo anterior es necesario verificar el cumplimiento de los requisitos sanitarios y/o fitosanitarios que deberán cumplir los alimentos para su introducción al territorio nacional en terminales aéreas, puertos marítimos y puertos fronterizos terrestres, a través del control documental, de identidad y físico y la toma de muestras para la realización de pruebas o análisis en laboratorio según lo determine el manual que rige en esta materia.

Directriz Sanitaria y Fitosanitaria

En el Anexo a la Decisión N°5, del 1 de diciembre de 2011 (13), se aprobó la directriz sanitaria y fitosanitaria para facilitar el comercio de envíos y mercancías entre Costa Rica y Panamá en el marco del Tratado de Libre de Comercio entre Centroamérica y Panamá, el cual establece los procedimientos que permitan simplificar la aplicación de las medidas sanitarias y fitosanitarias con el propósito de facilitar el comercio de envíos y mercancías, atendiendo consideraciones sobre el riesgo asociado a los mismos, así como a sistemas de producción, áreas o sitios de producción y establecimientos de transformación, de acuerdo a lo establecido en los organismos internacionales de referencia. El ámbito de acción incluye a las mercancías o envíos producidos en uno de los Estados Parte y que se comercialicen entre estos, según la categorización del riesgo sanitario o fitosanitario.

Los criterios adoptados para la categorización de las mercancías o envíos, según lo establecido en la normativa internacional correspondiente, pudiendo utilizarse uno o varios, si estos fuesen determinantes, son los siguientes:

4.1. Tipo de mercancía o envío.

4.2. Situación sanitaria o fitosanitaria.

4.3. Reconocimiento en la aplicación de la normativa de regionalización según OIE y CIPF.

4.4. Sistema de producción.

4.5. Medidas de mitigación del riesgo.

4.6. Métodos y técnicas de transformación y procesamiento.

4.7. Capacidad para albergar, reproducir y transportar plagas y enfermedades.

4.8. Relación o asociación con plagas cuarentenarias o enfermedades de interés entre los

Estados Parte.

4.9. Presentación, tipo de empaque, embalaje y almacenamiento.

4.10. Medio de transporte.

4.11. Uso de la mercancía en destino.

4.12. Antecedentes históricos comerciales

4.13. Avances tecnológicos y científicos

4.14. Análisis de riesgo

Basados en los anteriores criterios se establecieron las siguientes categorías:

- Categoría A: Mercancías o envíos de Alto Riesgo Sanitario y Fitosanitario.
- Categoría B: Mercancías o envíos de Mediano o Moderado Riesgo Sanitario y Fitosanitario.
- Categoría C: Mercancías o envíos de Bajo o Insignificante Riesgo Sanitario y Fitosanitario.

Situación zoonosanitaria comparada Costa Rica - Panamá

La información sobre la situación zoonosanitaria de Costa Rica y Panamá se realizó en base a la información disponible en la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE) respecto de los meses de enero a junio 2012 (14).

Junto a la información señalada de enfermedades presentes, ausentes y nunca señaladas, se debe mencionar que ninguno de los países ha solicitado ser evaluado de acuerdo a la herramienta PVS de la OIE.

Al realizar la comparación entre ambos países, es posible destacar que Costa Rica presenta una mayor cantidad de enfermedades reconocidas en su territorio así como un mayor número de patologías declaradas como de notificación obligatoria, lo que se puede interpretar como la existencia de un mayor conocimiento del estatus sanitario nacional.

Respecto a las enfermedades de la Lista de la OIE se destaca que, de las más importantes en términos sanitarios y que afectan el comercio internacional de productos, ninguno de los países ha señalado la presentación de casos Fiebre Aftosa, Influenza Aviar, tanto altamente patógena como de baja patogenicidad, Peste Porcina Africana, Peste Bovina y EEB, siendo esta última enfermedad, en el caso de Panamá, de riesgo insignificante según la OIE. Respecto a Peste Porcina Clásica, tanto Costa Rica y Panamá no la señalan desde 1997 y 1961, respetivamente. Esta situación sanitaria debería facilitar el comercio entre ambos estados y ser una plataforma para gestionar la exportación de mercancías a otros destinos.

Enfermedades presentes en animales domésticos

De las enfermedades presentes, considerando el grado de información aportado por cada país, se destacan, por sus implicancias en el comercio internacional de animales vivos, semen y embriones., en bovinos la Anaplasmosis, Brucelosis y Estomatitis vesicular (también para cerdos, equinos, ovinos, caprinos); en equinos, Anemia Infecciosa Equina; en cerdos, PRRS; en ovinos y caprinos, Artritis/encefalitis caprina (Tabla 1).

Respecto a la situación particular en cada país, Costa Rica reporta enfermedades vectoriales como Encefalitis Equina venezolana y Lengua Azul que podrían dificultar el comercio a otros mercados de animales vivos, semen y embriones. Otras patologías limitantes son observadas en abejas, las que obligarían a desarrollar protocolos específicos para el comercio de reinas, cera y miel. En el caso de Panamá, la presencia en algunas zonas de la Miasis por *Cochliomya hominivorax* es un factor detrimental para la exportación productos específicos como cueros bovinos. En este último país se requiere mejorar la vigilancia y el reporte semestral de enfermedades a la OIE y, además, incorporar un mayor número de enfermedades a la lista de notificación establecida por el país. Un requisito relevante al momento de certificar la sanidad animal de mercancías es que la patología sea de reporte obligatorio por parte de ganaderos y profesionales.

Cuadro 4. Estatus de declaración y enfermedades presentes en animales domésticos terrestres en Costa Rica y Panamá, año 2012 (I Semestre).

Enfermedad	Costa Rica		Panamá	
	Estatus	Declaración	Estatus	Declaración
Acaropsis de las abejas melíferas	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Anaplasmosis bovina	Enfermedad clínica	No	Enfermedad clínica	No
Anemia Infecciosa equina	Enfermedad clínica	Obligatoria	Infección confirmada (Enfermedad no clínica)	Obligatoria
Artritis/encefalitis caprina	Sospechoso (no confirmado)	Obligatoria	Infección confirmada (Enfermedad no clínica)	No
Babesiosis bovina	Enfermedad clínica	No		
Bronquitis Infecciosa aviar	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Brucelosis (B. abortus)	Enfermedad clínica	Obligatoria	Enfermedad no confirmada (enfermedad no clínica)	Obligatoria
Bursitis infecciosa	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Campilobacteriosis genital bovina	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Carbunco bacteridiano	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Encefalomielitis equina venezolana	Enfermedad limitada a una o varias zonas	Obligatoria		
Enfermedad de las manchas blancas	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Enfermedad de Marek	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Estomatitis vesicular	Enfermedad clínica	Obligatoria	Enfermedad clínica	Obligatoria
Lengua azul	Infección confirmada (enfermedad no clínica)	Obligatoria		
Leucosis Bovina Enzoótica	Enfermedad clínica	Obligatoria	Infección confirmada (Enfermedad no clínica)	
Loque americana	Enfermedad clínica	Obligatoria		
Loque europea	Enfermedad clínica	Obligatoria		

Miasis por <i>Cochliomya hominivorax</i>			Enfermedad limitada a una o varias zonas		Obligatoria
Micoplasmosis aviar (M. gallisepticum)	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Mixomatosis	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Necrosis hipodérmica y hematopoyética infecciosa	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Paratuberculosis	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Piroplasmosis equina	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Rabia	Enfermedad clínica	Obligatoria	Enfermedad clínica		Obligatoria
Rinotraqueitis infecciosa bovina	Enfermedad clínica	Obligatoria	Infección confirmada (Enfermedad no clínica)		No
Síndrome de Taura	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Síndrome disgenésico y respiratorio porcino (PRRS)	Enfermedad clínica	Obligatoria	Enfermedad clínica		No
Tricomosis	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Tuberculosis bovina	Enfermedad clínica	Obligatoria			
Varroasis de las abejas	Enfermedad clínica	Obligatoria			

Enfermedades nunca señaladas

Respecto a las enfermedades nunca señaladas en ambos países se destaca, junto con las patologías ya mencionadas, en el caso de Costa Rica una lista bastante completa siendo la mayoría de ellas de notificación obligatoria. Respecto de Panamá, como se verá en la tabla referida (Tabla 2) hay falta de información en varias patologías en las cuales se desconoce su estatus sanitario final y, además, no son obligatorias de reportar, lo que dificulta la apreciación final del riesgo y dificultaría avanzar en un proceso exportador.

Cuadro 5. Estatus de declaración y tipo de vigilancia para enfermedades nunca señaladas en animales en Costa Rica y Panamá, primer semestre, año 2012.

Enfermedad	Costa Rica		Panamá	
	Declaración	Tipo de vigilancia	Declaración	Tipo de vigilancia
Aborto enzoótico de las ovejas	Obligatoria			
Agalaxia contagiosa	Obligatoria			
Anemia infecciosa del salmón	Obligatoria			
Arteritis Viral Equina	Obligatoria			
Carbunco bacteridiano			No	
Clamidiosis aviar	Obligatoria			
Cowdrosis	Obligatoria		No	
Dermatosis nodular contagiosa	Obligatoria		No	
Durina	Obligatoria		No	
Encefalitis japonesa	Obligatoria		No	
Encefalitis por virus Nipah	Obligatoria		No	
Encefalopatía Espongiforme Bovina	Obligatoria	General y dirigida	Obligatoria	Dirigida
Enfermedad de la cabeza amarilla	Obligatoria			
Enfermedad de Nairobi	Obligatoria		No	
Enfermedad Hemorrágica del conejo	Obligatoria			
Enfermedad Hemorrágica Epizoótica	No			
Enfermedad Vesicular Porcina	Obligatoria		No	
Epididimitis ovina (<i>B. ovis</i>)	Obligatoria			
Equinococosis/hidatidosis	Obligatoria		No	
Fiebre Aftosa	Obligatoria	General	Obligatoria	General y dirigida
Fiebre del Nilo Occidental			No	
Fiebre del Valle del Rift	Obligatoria		No	
Fiebre Hemorrágica de Crimea-Congo	Obligatoria		No	
Fiebre Q	Obligatoria		No	
Hepatitis viral del pato	Obligatoria			
Infección por <i>Bonamia exitiosa</i>	Obligatoria			
Infección por <i>Bonamia ostreae</i>	Obligatoria			
Infección por <i>Marteilia refringens</i>	Obligatoria			
Infección por <i>Perkinsus marinus</i>	Obligatoria			
Infección por <i>Perkinsus olseni</i>	Obligatoria			
Infección por <i>Xenohaliosis californiensis</i>	Obligatoria			
Infestación de las abejas melíferas por los ácaros	Obligatoria			
Tropilaelaps				
Infección por el escarabajo de las colmenas	Obligatoria			

Influenza aviar altamente patógena	Obligatoria	General y dirigida	Obligatoria	General
Influenza aviar levemente patógena (aves de corral)	Obligatoria	General y dirigida		
Iridovirus de la dorada japonesa	Obligatoria			
Maedi-Visna	Obligatoria		No	
Metritis Contagiosa Equina	Obligatoria		No	
Miasis por <i>Chrysomya bezziana</i>	Obligatoria		No	
Muermo	Obligatoria		No	
Necrosis hematopoyética epizoótica	Obligatoria			
Necrosis hematopoyética infecciosa	Obligatoria			
Perineumonitis contagiosa bovina	Obligatoria		No	
Peste Bovina	Obligatoria	General	Obligatoria	General
Peste de los pequeños rumiantes	Obligatoria		No	
Peste equina	Obligatoria		No	
Peste Porcina Africana	Obligatoria		No	
Plaga del cangrejo de río	Obligatoria			
Pleuroneumonía contagiosa caprina	Obligatoria		No	
Prúrigo lumbar	Obligatoria		No	
Rinoneumonía equina	Obligatoria			
Salmonelosis (<i>s. abortus ovis</i>)	Obligatoria		No	
Septicemia hemorrágica	Obligatoria			
Septicemia hemorrágica viral	Obligatoria			
Síndrome ulcerante epizoótico	Obligatoria			
Surra (<i>T. evansi</i>)	No			
Teileriosis	Obligatoria		No	
Tularemia	Obligatoria		No	
Viremia primaveral de la carpa	Obligatoria			
Viruela del camello	Obligatoria		No	
Viruela ovina y caprina	Obligatoria		No	

Enfermedades ausentes en animales domésticos

Por otra parte, al analizar la declaración de enfermedades ausentes al primer semestre 2012 (Tabla 3), se destaca que en ambos países no se han registrado casos de la Enfermedad de Newcastle los que sumados a la declaración de nunca señalada para Influenza aviar abren las puertas para un eventual comercio de productos avícolas.

Otras enfermedades de importancia en las cuales los países no informan ocurrencia, en el caso de Costa Rica son Fiebre el Nilo Occidental, Miasis por *Cochliomya hominivorax* y Peste Porcina Clásica mientras que en el caso de Panamá se destacan Encefalomiелitis Equina del Este y Oeste, Enfermedad de Aujeszky, Miasis por *Cochliomya hominivorax* y Peste Porcina Clásica.

Cuadro 6. Estatus de declaración para enfermedades ausentes en animales domésticos en Costa Rica y Panamá, primer semestre, año 2012.

Enfermedad	Costa Rica			Panamá		
	Declaración	Última ocurrencia	Tipo de vigilancia	Declaración	Última ocurrencia	Tipo de vigilancia
Babesiosis bovina				No	10/2011	General
Diarrea Viral Bovina				No	12/2007	General
Encefalomiелitis equina del Este				Obligatoria	07/2010	General
Encefalomiелitis equina venezolana				No	07/2010	General
Enfermedad de Aujeszky				No	09/2008	General
Enfermedad de la cola blanca	No	01/01/1970				
Enfermedad de Newcastle	Obligatoria	1990	General y dirigida	Obligatoria	1977	General
Fiebre del Nilo occidental	Obligatoria	06/2010				
Girodactilosis (<i>G. salaris</i>)	Obligatoria	2009				
Herpesvirosis de la carpa Koi	Obligatoria	01/01/1970				
Infección por <i>Gyrodactylus salaris</i>)	No	2009				
Influenza aviar levemente patógena (aves de corral)				Obligatoria	01/01/1970	Dirigida
Laringotraqueitis aviar	Obligatoria	01/11/2010	General			
Leishmaniosis				No	01/01/1970	
Miasis por <i>Cochliomya hominivorax</i>	Obligatoria	07/1999	General	Obligatoria	01/01/1970	
Peste Porcina Clásica	Obligatoria	07/1997	General y dirigida	Obligatoria	1961	General
Piroplasmosis equina				No	10/2011	General
Rabia	Obligatoria	01/01/1970				
Septicemia hemorrágica				No	06/2005	
Tripanosomiasis	Obligatoria	05/2008				
Tuberculosis bovina				Obligatoria	07/2008	Dirigida

Enfermedades en las cuales no hay información

Respecto a las enfermedades en las cuales no hay información (Tabla 4), destaca el alto número de ellas en Panamá. Esta falta de información panameña se podría correlacionar con un insuficiente marco legal para la notificación de casos (resoluciones que obliguen a los ganaderos y profesionales del agro a comunicar eventos sanitarios).

Junto a lo anterior, y en ambos países, llama la atención la falta de información sobre dos enfermedades que pueden ser diagnosticadas en mataderos porcinos como son la Triquinelosis y la Cisticercosis. Estos parásitos pueden limitar un eventual proceso exportador de carne de cerdos sino se cuenta con buenos registros de inspección post mortem.

En las enfermedades en las cuales no hay información, en el caso de Costa Rica se destacan Brucelosis (*B. abortus*, *B. melitensis*, *B. suis*), Encefalomiелitis equina del Este y Oeste. En el caso de Panamá, son varios los casos en los cuales no hay información lo que puede cuestionar, de alguna manera, la calidad de la vigilancia pasiva existente en el país.

Cuadro 7. Enfermedades en las cuales no hay información en Costa Rica y Panamá, primer semestre, año 2012.

Enfermedad	Costa Rica		Panamá	
	Domésticos	Silvestres	Domésticos	Silvestres
Aborto enzoótico de las ovejas			X	X
Acaroiosis de las abejas			X	X
Agalaxia contagiosa			X	X
Anaplasmosis bovina				X
Anemia infecciosa equina				X
Arteritis viral equina			X	X
Artritis/Encefalitis caprina				X
Babesiosis bovina				X
Bronquitis infecciosa aviar			X	X
Brucelosis (<i>B. abortus</i>)				X
Brucelosis (<i>B. melitensis</i>)	X	X	X	X
Brucelosis (<i>B. suis</i>)	X	X	X	X
Bursitis infecciosa			X	X
Campilobacteriosis genital bovina			X	X
Cisticercosis porcina	X	X	X	X
Clamidiosis aviar			X	X
Diarrea viral bovina	X	X		X
Encefalomiелitis equina del Este	X	X		
Encefalomiелitis equina del Oeste	X	X	X	X
Enfermedad de Aujeszky	X	X		X
Enfermedad de las manchas blancas		X		
Enfermedad de Newcastle				X
Enfermedad hemorrágica del conejo			X	X
Enfermedad hemorrágica epizoótica			X	X
Epididimitis ovina (<i>B. ovis</i>)			X	X
Estomatitis vesicular				X
Gastroenteritis transmisible	X	X	X	X
Gripe Equina	X	X	X	X

Enfermedad	Costa Rica		Panamá	
	Domésticos	Silvestres	Domésticos	Silvestres
Hepatitis viral del pato				X
Hepatopancreatitis necrotizante	X	X		
Infección por <i>Batrachochytrium dendrobatidis</i>	X	X		
Infección por ranavirus	X	X		
Infestación de las abejas melíferas por los ácaros <i>Tropilaelaps</i>			X	
Infestación por el escarabajo de las colmenas			X	
Laringotraqueitis infecciosa aviar			X	X
Leismaniosis	X	X		
Lengua azul			X	X
Leucosis bovina Enzoótica				X
Loque americana de las abejas			X	
Loque europea de las abejas			X	
Micoplasmosis aviar (<i>M. gallisepticum</i>)			X	X
Micoplasmosis aviar (<i>M. synoviae</i>)	X	X	X	X
Mionecrosis infecciosa	X	X		
Mixomatosis			X	X
Necrosis hipodérmica y hematopoyética infecciosa		X		
Paratuberculosis			X	X
Parahepevirosis del abalón	X	X		
Peste porcina clásica				X
Piroplasmosis equina				X
Pulorosis	X	X	X	X
Rabia				X
Rinoneumonitis equina			X	X
Rinotraqueitis del pavo	X			X
Rinotraqueitis infecciosa bovina			X	X
Septicemia hemorrágica				X
Síndrome Disgenésico y respiratorio porcino (PRRS)				X
Surra (<i>Tripanosoma evans</i>)			X	X
Síndrome de Taura		X		
Tifosis aviar	X	X	X	X
Tricomoniasis			X	X
Tripanosomiasis			X	X
Triquinelosis	X	X	X	X
Tuberculosis bovina				X
Varroasis de las abejas melíferas			X	

Enfermedades presentes y ausentes en animales salvajes

Finalmente, y considerando las Tablas 5 y 6, se debe mencionar que Costa Rica tiene mayor información sobre el estatus sanitario de sus animales salvajes que Panamá, lo cual podría asociarse a un mayor desarrollo de sus sistemas de vigilancia y del marco legal complementario a los existentes a nivel de Ministerios de Agricultura y Servicios Veterinarios.

Cuadro 8. Estatus de declaración y enfermedades presentes en animales salvajes terrestres en Costa Rica y Panamá, año 2012.

Enfermedad	Costa Rica		Panamá	
	Estatus	Declaración	Estatus	Declaración
Acaropsis de las abejas melíferas	Sin información	--		
Anaplasmosis bovina	Sospechoso (No confirmado)	No	Ninguna información	No
Anemia Infecciosa equina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Artritis/encefalitis caprina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Babesiosis bovina	Sospechoso (No confirmado)	No		
Bronquitis Infecciosa aviar	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Brucelosis (<i>B. abortus</i>)	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Bursitis infecciosa	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Campilobacteriosis genital bovina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Carbunclo bacteridiano	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Encefalomielitis equina venezolana	Enfermedad limitada a una o varias zonas	Obligatoria		
Enfermedad de las manchas blancas	Ninguna información	No		
Estomatitis vesicular	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Lengua azul	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Leptospirosis				
Leucosis Bovina Enzoótica	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Loque americana	No aplica	--		
Loque europea	No aplica	--		
Miasis por <i>Cochliomya hominivorax</i>			Ningún informe desde 2009	Obligatoria
Micoplasmosis aviar (<i>M. gallisepticum</i>)	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Mixomatosis	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Necrosis hipodérmica y hematopoyética infecciosa	Ninguna información	No		
Paratuberculosis	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Piroplasmosis equina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Rabia	Sin informe desde 1997	No	Ninguna información	No
Rinotraqueitis infecciosa bovina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Síndrome de Taura	Ninguna información	No		
Síndrome Disgenésico y respiratorio porcino (PRRS)	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria	Ninguna información	No
Tricomoniasis	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Tuberculosis bovina	Sospechoso (No confirmado)	Obligatoria		
Varroasis de las abejas	No aplica	--		

Cuadro 9. Estatus de declaración para enfermedades ausentes en animales salvajes, en Costa Rica y Panamá, primer semestre, año 2012.

Enfermedad	Costa Rica			Panamá		
	Declaración	Última ocurrencia	Tipo de vigilancia	Declaración	Última ocurrencia	Tipo de vigilancia
Babesiosis bovina				No	01/01/1970	
Diarrea Viral Bovina				No	01/01/1970	
Encefalomiелitis equina del Este				Obligatoria	01/01/1970	General
Encefalomiелitis equina venezolana				No	01/01/1970	General
Enfermedad de Aujeszky				No	01/01/1970	
Enfermedad de la cola blanca	No	01/01/1970				
Enfermedad de Newcastle	Obligatoria	1990	General y No dirigida		01/01/1970	
Fiebre del Nilo occidental	Obligatoria	01/01/1970				
Girodactilosis (G. salaris)	Obligatoria	01/01/1970				
Herpesvirosis de la carpa Koi	Obligatoria	01/01/1970				
Infección por Gyrodactylus salaris)	No	01/01/1970				
Laringotraqueitis aviar	No	01/12/2008	General			
Leishmaniosis				No	01/01/1970	
Miasis por Cochliomya hominivorax	No	07/1999	General	Obligatoria	06/2009	General
Peste Porcina Clásica	Obligatoria	07/1997	General y No dirigida		01/01/1970	
Piroplasmosis equina				No	01/01/1970	
Rabia	No	03/1997	General			
Septicemia hemorrágica				No	01/01/1970	
Tripanosomiasis	No	06/02/2008				
Tuberculosis bovina				No	01/01/1970	

establecimiento o diseminación presentan 6 categorías: Impacto extremo, alto, moderado, bajo, muy bajo e insignificante.

No obstante lo anterior, el desarrollo del comercio requerirá la evaluación mutua de los Servicios Veterinarios, el reconocimiento de país o zona libre y la habilitación de los establecimientos.

Análisis de riesgo de importación de productos

El comercio de productos pecuarios se basa en las definiciones establecidas en el Acuerdo de Medidas Fito y Zoonitarias de la Organización Mundial de Comercio cuyo sustento técnico, en el caso de las mercancías pecuarias, se basa en el Código Sanitario de los Animales Terrestres de la Organización Mundial de Sanidad animal (OIE). En ese contexto, las restricciones al comercio sólo deben sustentarse en información científica, el análisis de riesgo para introducción de productos y en la calidad de los Servicios Veterinarios, los cuales son definidos en los Títulos 2 y 3, del Código Sanitario (15).

En ese marco, y considerando que la directriz sanitaria y fitosanitaria vigente entre ambos países, se realiza una evaluación sanitaria, un análisis de riesgo y se establecen observaciones y recomendaciones para desarrollar el comercio entre ambos países en base al Listado de Mercancías Categorizadas enunciadas en la directriz (Tabla 7).

La matriz de riesgo utilizada considera un Riesgo de Exposición (RE) con 6 categorías: Extremadamente probable, moderado, bajo, Muy bajo, extremadamente bajo e Insignificante mientras las Consecuencias (C) de entrada,

Cuadro 10. Mercancía, situación sanitaria, recomendaciones, análisis de riesgo según Listado de Mercancías Categorizadas pecuarias.

Mercancía	Situación sanitaria comparada	Recomendaciones y Observaciones	Análisis de riesgo
Abejas reinas (<i>Apis mellifera</i>)	Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.	Comercio sujeto a evaluación de colmenar e inspección ante y post embarque.	RE: Moderado C: Moderado
Alimentos para aves	Sin enfermedades que afecten el comercio.	Siempre que no contenga proteína de origen rumiante. Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Muy bajo
Alimentos para bovinos	Panamá es reconocido por la OIE como un país de riesgo insignificante para EEB.	Siempre que no contenga proteína de origen rumiante. Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Muy bajo
Alimentos para camarones, conejos, porcinos, equinos, peces.	Sin enfermedades que afecten el comercio	Siempre que no contenga proteína de origen rumiante. Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Muy bajo
Asnos y mulas (<i>Equus asinus</i>) . (Híbrido de <i>Equus caballus</i> y <i>Equus asinus</i>)	Ambos países registran Anemia Infecciosa y Estomatitis vesicular.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Bajo C: Muy bajo
Avestruces, vivas	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Bovinos vivos para destace, engorda, exposición (Familia Bovidae)	Ambos países no registran Fiebre Aftosa. Paratuberculosis, Tuberculosis están presentes. Miasis en Panamá es un factor de riesgo	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento	RE: Mediano C: Moderado
Bovinos vivos para reproducción (Familia Bovidae)	Paratuberculosis, Tuberculosis, Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes. Miasis en Panamá es un factor de riesgo	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Zonificación y compartimento	RE: Alto C: Alto
Búfalos vivos para reproducción (<i>Bubalus bulalis</i>)	Paratuberculosis, Tuberculosis, Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes. Miasis en Panamá es un factor de riesgo	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Zonificación y compartimento	RE: Alto C: Alto
Caballos vivos de competencia (<i>Equus caballus</i>)	Ambos países registran Anemia Infecciosa y Estomatitis vesicular.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Moderado C: Muy bajo
Caballos vivos de reproducción (<i>Equus caballus</i>)	Ambos países registran Anemia Infecciosa, Piroplasmosis y Estomatitis vesicular.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Moderado C: Alto
Cálculos biliares bovinos	Sin enfermedades que afecten el comercio.	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Canarios	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Caprinos reproductores (<i>Caprus sp.</i>)	Artritis/encefalitis caprina está presente en Costa Rica y sin información en Panamá	Comercio sujeto a habilitación de establecimientos. Compartimento.	RE: Muy bajo C: Bajo
Carne de ave, procesada (precocido, cocido, formados)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Carne de bovino, congelada	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Carne de bovino fresca, empacada	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Carne de bovino, fresca o refrigerada	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Carne de cerdo fresca, refrigerada o congelada	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa. Peste Porcina Clásica en erradicación	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Medidas de mitigación para PPC.	RE: Bajo C: Alto
Carne de cerdo precocida	Tratamiento elimina virus de fiebre Aftosa y Peste Porcina Clásica	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Alto
Carne de cerdo prensada	Tratamiento elimina virus de fiebre Aftosa y Peste Porcina Clásica	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Alto
Carne de codorniz, fresca.	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Muy Bajo

Mercancía	Situación sanitaria comparada	Recomendaciones y Observaciones	Análisis de riesgo
Carne de conejo o liebre, Refrigerada	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Insignificante
Carne de cordero deshuesada, refrigerada	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Insignificante
Carne de pavo ahumada	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Carne de pavo congelada	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Muy Bajo
Carne de pollo cruda (congelada)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Muy Bajo
Carne de paila en pasta deshuesada mecánicamente (CDM)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Muy bajo
Cera de abeja	<i>Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.</i>	<i>Comercio sujeto a evaluación de colmenar e inspección ante y post embarque.</i>	RE: Muy bajo C: Moderado
Chicharrón de ave (Preparaciones a base de piel o piel y carne de ave)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Chicharrón de cerdo	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Preparaciones a base de piel o piel o carne de cerdo	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Colmenas con abejas	<i>Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.</i>	<i>Comercio sujeto a evaluación de colmenar e inspección ante y post embarque.</i>	RE: Moderado C: Moderado
Conejos reproductores	<i>Mixomatosis en Costa Rica. Sin información en Panamá.</i>	Comercio sujeto a habilitación de establecimiento.	RE: Moderado C: Bajo
Cremas pasteurizada	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Cuajo líquido o sólido natural	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Cuero y pieles de bovino en bruto incluso con curtido reversible (incluido precurtido)	<i>Miasis es un riesgo para el comercio</i>	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario, habilitación de establecimiento. Aplicación de medidas de mitigación de riesgo.	RE: Bajo C: Bajo
Cueros y pieles de cerdo curtido	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Cueros y pieles de conejo	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Cultivo láctico	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Dulce de leche bovino	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Embutidos cocidos de aves	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Embutidos cocidos de bovinos, incluso presentados en premezclas	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Embutidos cocidos de cerdo	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Embutidos cocidos de cordero	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Embutidos brutos de cerdo	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa. Peste Porcina Clásica en	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de	RE: Bajo

Mercancía	Situación sanitaria comparada	Recomendaciones y Observaciones	Análisis de riesgo
	erradicación	establecimiento. Medidas de mitigación para PPC.	C: Alto
Equinos para destace	Ambos países registran Anemia Infecciosa y Estomatitis vesicular.	Comercio sujeto a evaluación de establecimiento,	RE: Muy bajo C: Muy bajo
Gelatina de bovino	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio.</i>	Habilitación de establecimiento	RE: Insignificante C: Insignificante
Grasa de bovino	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto
Grasa de cerdo para uso en embutidos, fundida	Peste Porcina Clásica en erradicación	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario.	RE: Bajo C: Alto
Harina (polvo) de hueso de bovino para la elaboración de alimentos para perros y gatos	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Harina (polvo) de hueso y carne de bovino, para la elaboración de alimentos para perros y gatos	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Helado cremoso	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Huevo de codorniz en conserva envasado para consumo	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Huevo fértil de Gallina (<i>Gallus gallus</i>)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle. M. gallisepticum en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Muy bajo C: Muy Bajo
Huevo fresco de codorniz para consumo	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Huevo fresco de gallina para consumo	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Huevos pasteurizados	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y registro de establecimiento.	RE: Insignificante C: Muy Bajo
Jalea real	<i>Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.</i>	<i>Comercio sujeto a evaluación de colmenar y registro en el Servicio Veterinario</i>	RE: Muy bajo C: Bajo
Mantequilla y pastas lácteas	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Mezclas lácteas	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Miel de abeja	<i>Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.</i>	<i>Comercio sujeto a evaluación de colmenar e inspección ante y post embarque.</i>	RE: Muy bajo C: Moderado
Ovinos reproductores (<i>Ovis sp.</i>)	Arttritis Encefalitis caprina	Habilitación de establecimiento. Compartimento.	RE: Alto C: Alto
Pastillas de cuajo	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Piel de pollo congelada	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Extremadamente bajo C: Muy bajo
Polen de abeja	<i>Costa Rica presenta Acaropsis, Loque americano y europeo. Situación desconocida en Panamá.</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Moderado
Pollita de 1 día (<i>Gallus gallus</i>)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle. M. gallisepticum en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Muy bajo C: Alto
Pollito de 1 día para engorde (<i>Gallus gallus</i>)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle. M. gallisepticum en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Muy bajo C: Alto
Porcinos de engorde (<i>Sus seroja domestica</i>)	Fiebre aftosa nunca señalada. Peste Porcina Clásica sin casos. PRRS clínico en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento para PRRS	RE: Alto C: Alto

Mercancía	Situación sanitaria comparada	Recomendaciones y Observaciones	Análisis de riesgo
Porcinos para destace (<i>Sus scrofa domestica</i>)	Fiebre aftosa nunca señalada. Peste Porcina Clásica sin casos. PRRS clínico en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento para PRRS	RE: Alto C: Alto
Porcinos reproductores (<i>Sus scrofa domestica</i>)	Fiebre aftosa nunca señalada. Peste Porcina Clásica sin casos. PRRS clínico en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento para PRRS	RE: Alto C: Alto
Premezclas minerales para alimentación animal	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Premezclas proteico energéticas para alimentación animal	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Premezclas vitamínicas para alimentación animal	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Premezclas vitamínicas minerales para alimentación animal	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Psitaciformes (<i>Familia Psittaeidae</i>)	Ambos países no han registrado Influenza Aviar ni la enfermedad de Newcastle. M. gallisepticum en ambos países.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Muy bajo C: Alto
Queso fresco pasteurizado	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio. Sistema de producción actúa mitigando riesgo.</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Queso madurado, rallado	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio. Sistema de producción actúa mitigando riesgo.</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Queso madurado, seco	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio. Sistema de producción actúa mitigando riesgo.</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Queso pasteurizado madurado 60 días	<i>Sin enfermedades que afecten el comercio. Sistema de producción actúa mitigando riesgo.</i>	Establecimiento registrado por Servicio Veterinario	RE: Insignificante C: Insignificante
Semen de bovino	Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Zonificación y compartimento	RE: Alto C: Bajo
Suero de sangre fetal Bovino	Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes.	Comercio sujeto a habilitación de establecimiento. Zonificación y compartimento	RE: Bajo C: Bajo
Suero de sangre fetal bovino procesado	Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes.	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Compartimento	RE: Insignificante C: Bajo
Temeros para desarrollo (<i>Familia Bovidae</i>)	Paratuberculosis, Tuberculosis, Brucelosis, Campilobacteriosis están presentes. Miasis en Panamá es un factor de riesgo	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento mutuo de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Zonificación y compartimento	RE: Alto C: Alto
Tocineta de cerdo, ahumada	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa. Peste Porcina Clásica en erradicación	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento. Medidas de mitigación para PPC.	RE: Bajo C: Alto
Tortas de carne de bovino	Ambos países nunca han señalado Fiebre Aftosa	Comercio sujeto a mutuo reconocimiento de estatus sanitario y habilitación de establecimiento.	RE: Insignificante C: Alto

REQUISITOS DE IMPORTACIÓN DE TERCEROS PAÍSES

En este segmento del informe, se analizarán los requisitos sanitarios de asociaciones o países importadores de carne y lácteos bovinos y carne de ave. El cumplimiento sanitario no incluye una apreciación sobre las exigencias establecidas para mataderos y plantas lácteas.

Carne bovina

La carne bovina es uno de los principales productos agropecuarios de los países. En consideración a la condición sanitaria actual de Costa Rica y Panamá, respecto de Fiebre Aftosa, caracterizados como países libres sin vacunación por la OIE, es posible mantener un proceso exportador en el circuito de países que exigen estar libre de Fiebre Aftosa sin vacunación, como ocurre con Australia, Japón, entre otros. En este marco, se presentarán los requisitos establecidos para la importación de carne bovina por la Unión Europea (Tabla 8), Estados Unidos de América (Tabla 9), Japón y Rusia.

Cuadro 11. Requisitos sanitarios para la importación de carne fresca bovina por parte de la Unión Europea.

País (Países)	Producto	Requisitos
Unión Europea	Carne fresca bovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	<ul style="list-style-type: none">País con riesgo insignificante de BSE (Decisión 2007/453/CE.)País indemne a Peste Bovina últimos 12 meses.País indemne de Fiebre Aftosa en los últimos 12 meses, período en el cual no se ha llevado a cabo ninguna vacunación contra esta enfermedad; o bien se ha obtenido de animales procedentes de explotaciones en las que nos e ha vacunado contra Fiebre Aftosa, o bien, ni en estas explotaciones, ni en las situadas a su alrededor, en un radio de 10 Kms. se ha registrado ningún caso o brote de Fiebre Aftosa en los últimos 30 días.
	Preparados o elaborados cárnicos bovina (picada, salada, marinada, molida, apanados)	
	Productos cárnicos bovinos (Ahumado, precocido, prefrito, cocido, frito, jamón, embutidos, cecinas, salchichas, fiambre, enlatados, pate)	
	Tripas saladas bovinas	
	Tripas sin sal bovinas (intestinos)	
	Carne fresca ovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	
	Preparados o elaborados cárnicos ovinos (picada, salada, marinada, molida, apanados)	
	Productos cárnicos ovinos (Ahumado, precocido, prefrito, cocido, frito, jamón, embutidos, cecinas, salchichas, fiambre, enlatados, pate)	
	Tripas saladas ovinas	
	Tripas sin sal bovinas	
	Tripas sin sal bovina (intestinos)	
	Carne fresca ovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	
	Subproductos o despojos ovinos	
	Tripas sin sal ovina (intestinos)	

Conclusión:

Costa Rica: Puede dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de la Unión Europea, con excepción del requisito establecido para EEB. Se recomienda obtener el reconocimiento de país con riesgo insignificante.

Panamá: Puede dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de la Unión Europea.

Cuadro 12. Requisitos sanitarios para la importación de carne fresca bovina por parte de los Estados Unidos de América.

País (Países)	Producto	Requisitos
USA	Carne fresca bovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	<ul style="list-style-type: none">Zona libre a Peste Bovina.Zona o región libre de Fiebre Aftosa.Tripas: Derivadas de animales sanos, que recibieron inspección veterinaria ante y post mortem, son higiénicas y saludables, fueron manipuladas en forma sanitaria y no fueron objeto de contaminación previo a la exportación.
	Subproductos o despojos (Vísceras y otros órganos o tejidos)	
	Tripas saladas bovinas	
	Tripas sin sal bovinas (intestinos)	

Conclusión:

Costa Rica y Panamá pueden dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de USA para carne fresca o vísceras en el marco de la OIE para estos productos.

Cuadro 13. Requisitos sanitarios para la importación de carne fresca bovina por parte de Japón.

País (Países)	Producto	Requisitos
Japón	Carne fresca bovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	<ul style="list-style-type: none">País libre de Peste Bovina.País libre de Fiebre Aftosa.País libre de Peste Porcina AfricanaRiesgo insignificante a BSEPaís libre de Scrapie
	Subproductos o despojos (Vísceras y otros órganos o tejidos)	

Conclusión:

Ambos países deben demostrar ausencia de Scrapie.

Costa Rica: No puede dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de Japón para carne fresca o vísceras para lo cual se recomienda obtener la categoría de riesgo insignificante de la OIE.

Panamá: Salvo el requisito de Scrapie, puede dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de Japón para carne fresca o vísceras.

Cuadro 14. Requisitos sanitarios para la importación de carne fresca bovina por parte de Rusia.

País (Países)	Producto	Requisitos
Rusia	Carne fresca bovina (canal o carcasa, trozada o despostada)	<ul style="list-style-type: none">Riesgo insignificante a BSEEstablecimiento libre de carbunco últimos 20 días.País libre de Peste Bovina.País o región libre de Fiebre Aftosa en los últimos 12 meses.Establecimiento libre de tuberculosis y bovina en los últimos 12 meses.
	Subproductos o despojos (Vísceras y otros órganos o tejidos) Tripas sin sal bovinas (intestinos)	

Conclusión:

Costa Rica: No puede dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de Rusia para carne fresca, subproductos o despojos y tripas sin sal respecto de BSE.
Panamá: Puede dar cumplimiento a los requisitos de BSE, Peste Bovina y Fiebre Aftosa.

En el caso de Brucelosis y Tuberculosis, ambos países, deben incluir aquellos establecimientos libres de estas enfermedades mediante los programas de control que realice el país.

Lácteos bovinos

En este punto, se presentarán los requisitos establecidos para la importación de leche y derivados por la Unión Europea, Estados Unidos de América, Japón y Rusia.

Cuadro 15. Requisitos sanitarios para la importación de carne leche y derivados por parte de la Unión Europea.

País (Países)	Producto	Requisitos
Unión Europea	Leche (Líquida, en polvo, condensada o evaporada)	<ul style="list-style-type: none">País libre de Peste Bovina.País o región libre de Fiebre Aftosa en los últimos 12 meses.
	Productos lácteos Queso madurado, sueros de leche	

Conclusión: Ambos países pueden dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de la Unión Europea para leche y derivados.

Cuadro 16. Requisitos sanitarios para la importación de carne leche y derivados por parte de USA.

País (Países)	Producto	Requisitos
USA	Leche (Líquida, en polvo, condensada o evaporada)	<ul style="list-style-type: none">País libre de Peste Bovina.País o región libre de Fiebre Aftosa (9 CFR 94.1(a)(2),)
	Productos lácteos Sueros de leche	

Conclusión: Ambos países pueden dar cumplimiento a los requisitos sanitarios de USA para leche y derivados.

Cuadro 17. Requisitos sanitarios para la importación de carne leche y derivados por parte de Japón.

País (Países)	Producto	Requisitos
Japón	Leche (Líquida, en polvo, condensada o evaporada)	<ul style="list-style-type: none">Sin requisitos específicos para leche y derivados.
	Quesos	

Conclusión: Ambos países deben establecer una negociación directa para la exportación de estos productos.

Cuadro 18. Requisitos sanitarios para la importación de carne leche y derivados por parte de Rusia.

País (Países)	Producto	Requisitos
Rusia	Leche (Líquida, en polvo, condensada o evaporada)	<ul style="list-style-type: none">País o zona sin Fiebre Aftosa, Peste Bovina, pleuroneumonía contagiosa bovina, estomatitis vesicular en los últimos 12 meses.Establecimiento libre de brucelosis bovina últimos 12 meses.Establecimiento libre de brucelosis ovina y caprina últimos 24 meses.Establecimiento libre de Tuberculosis bovina últimos 12 meses.
	Productos lácteos	

Conclusión: Costa Rica y panamá deben establecer una negociación directa para la exportación de estos productos en relación a Estomatitis vesicular y demostrar la situación de los establecimientos en relación a Brucelosis, Tuberculosis Bovina y Brucelosis Ovina y Caprina.

Carne de ave

En este análisis se usaron como referencia los requisitos de importación de carne de ave fresca (canal o carcasa, trozada o despostada), preparados o elaborados cárnicos (picada, salada, marinada, molida o apanada), productos cárnicos (ahumado, precocido, prefrito, cocido, frito, embutidos, cecinas, salchichas, fiambre, enlatados), subproductos o despojos (Vísceras y otros órganos o tejidos) y tripas sin sal de la Unión Europea, USA y Japón, los cuales son:

- Aves indemnes de Influenza Aviar Altamente Patógena (Unión Europea, USA, Japón).
- Aves indemnes de la Enfermedad de Newcastle (Unión Europea, USA, Japón)
- Cólera aviar es de denuncia obligatoria (Japón): (Sin información de ambos países)
- Vigilancia de Influenza Aviar (Japón)

Conclusión: Costa Rica y Panamá pueden dar cumplimiento a las exigencias sanitarias de la Unión Europea y USA. Respecto de Japón, deben tener establecido que Cólera aviar es de denuncia obligatoria y demostrar el sistema de vigilancia de Influenza aviar en la negociación que se establezca.

CONCLUSIONES

Costa Rica y Panamá presentan una estructura y organización formal y reconocida, tanto del Servicio Veterinario Oficial como de su sistema de Barreras Sanitarias, entre ellos, y por la OIE.

El riesgo de introducción de enfermedades en base a su comercio bilateral tiene establecida una directriz sanitaria específica para diferentes mercancías que puede y debe ser utilizada por ambos países. Si bien, los niveles de riesgo asociados a cada mercancía son variables, el estatus sanitario de ambos países permite generar un comercio bilateral basado en un Nivel Adecuado de Protección claro y conocido por cada contraparte respecto de sus importaciones y para la gran mayoría de las mercancías incluidas en la lista.

Costa Rica y Panamá presentan condiciones sanitarias adecuadas para participar en el mercado exportador de carne bovina producida en países con condición de país libre de Fiebre Aftosa, en el mercado carne de ave y derivados, productos lácteos y de otros productos en la medida en que demuestre el estatus sanitario comunicado a la OIE y cuente con los mataderos y fabricas de alimentos lácteos, embutidos y otros registrados y habilitados para exportar.

Ambos países deben continuar mejorando sus marcos legales, registro de establecimientos y procesos de vigilancia. En el caso de Costa Rica, se requiere obtener el reconocimiento de país con riesgo insignificante a BSE y mejorar el reporte de las enfermedades en las cuales no hay información suficiente. En el caso de Panamá se requiere mejorar el marco legal de notificación obligatoria de muchas enfermedades y mejorar el sistema de vigilancia de enfermedades dada la falta de información de numerosas enfermedades.

Ambos países deben potenciar el desarrollo de las industrias transformadoras de modo de poder acceder a mercados más allá del área de influencia bilateral. Además debe establecer políticas de apertura de mercados y reconocimiento de estatus sanitario, Servicio Veterinario y sistemas de vigilancia por parte de terceros países.

BIBLIOGRAFÍA

- (1). World Sites Atlas. [Sede Web]. USA: World Sites Atlas; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. La frontera entre Costa Rica Political Map of Costa Rica and Panama. [tres pantallas aproximadamente].
<<http://www.sitesatlas.com/Maps/Maps/306.htm>>
- (2). Quilez, Celia. [Sede Web]. Santiago, Chile: Embajada de Costa R; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. La frontera entre Costa Rica y Panamá. ¿Qué grado de permeabilidad existe?. [una pantalla aproximadamente].
<<http://fronteracostaricapanamablogspot.blogspot.com/>>
- (3). Embajada de Costa Rica. [Sede Web]. Santiago, Chile: Embajada de Costa R; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. Perfil. [una pantalla aproximadamente].
<<http://www.costarica.cl/perfil.html>>
- (4). Ministerio de Agricultura. [Sede Web]. San José, Costa Rica: MAG; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. Misión, visión, objetivo y programación. [tres pantallas aproximadamente].
<http://www.mag.go.cr/acercadelmag/#HERMES_TABS_1_1>
- (5). Ministerio de Agricultura. [Sede Web]. San José, Costa Rica: MAG; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. Funciones. [tres pantallas aproximadamente].
<http://www.mag.go.cr/acercadelmag/#HERMES_TABS_1_2>
- (6). Ministerio de Agricultura. [Sede Web]. San José, Costa Rica: MAG; 2012. [Acceso: 23 de Agosto de 2012]. Estructura Orgánica Funciones. [cuatro pantallas aproximadamente].
<http://www.mag.go.cr/acercadelmag/#HERMES_TABS_1_5>
- (7). Gobierno Nacional. [Sede Web]. Ciudad de Panamá, Panamá: Gobierno Nacional. República de Panamá; 2012. [Acceso: 4 de Octubre de 2012]. Ubicación geográfica. [dos pantallas aproximadamente].
<<http://www.panamaenlexterior.gob.pa/sobre-panama/panorama-actual>>
- (8). Ministerio de Desarrollo. [Sede Web]. Ciudad de Panamá, Panamá: MIDA; 2012. [Acceso: 4 de Octubre de 2012]. Ley Orgánica. [tres pantallas aproximadamente].
<<http://www.mida.gob.pa/>>
- (9). Ministerio de Desarrollo. [Sede Web]. Ciudad de Panamá, Panamá: MIDA; 2012. [Acceso: 4 de Octubre de 2012]. Organigrama. [tres pantallas aproximadamente].
<http://190.34.208.123/MIDA/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid=92>
- (10). Ministerio de Desarrollo. [Sede Web]. Ciudad de Panamá, Panamá: MIDA; 2012. [Acceso: 4 de Octubre de 2012]. Decreto N°6, del 2 de junio de 1987. [tres pantallas aproximadamente].
<http://190.34.208.123/MIDA/index.php?option=com_content&view=article&id=505&Itemid=67>
- (11). Ministerio de Desarrollo. [Sede Web]. Ciudad de Panamá, Panamá: MIDA; 2012. [Acceso: 4 de Octubre de 2012]. Ley N°7, del 30 de marzo de 1993. [tres pantallas aproximadamente].

<http://190.34.208.123/MIDA/index.php?option=com_content&view=article&id=518&Itemid=67>

12. Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos. 2009. Manual de Procedimiento. Verificación de la introducción (importaciones, tránsito y/o trasbordo) de todo alimento para consumo humano y/o animal. 14 páginas.

13. Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Panamá. 2011. Decisión N° 5, del 1 de diciembre de 2011, que aprueba la directriz sanitaria y fitosanitaria para facilitar el comercio de envíos y mercancías entre Costa Rica y Panamá.

14. Organización Mundial de Sanidad Animal. [Sede Web]. Paris, Francia: OIE; 2012. [Acceso: 2 de Octubre de 2012]. Interfaz de la base de datos del sistema mundial de información zoonosanitaria (WAHID). [tres pantallas aproximadamente].

<http://www.oie.int/wahis_2/public/wahid.php/Wahidhome/Home/indexcontent/newlang/es>

15. Organización Mundial de Sanidad Animal. [Sede Web]. Paris, Francia: OIE; 2012. [Acceso: 1 de septiembre de 2012]. Código Sanitario de los Animales Terrestres. [tres pantallas aproximadamente].

<<http://www.oie.int/es/normas-internacionales/codigo-terrestre/acceso-en-linea/>>

22

ANEXO 4.- GUÍA DE USUARIO – MODELO DE SIMULACIÓN