

Programa de Integración Binacional de Salto Grande

Proyecto de Agilización en la Gestión Coordinada de Fronteras

Contenido

1	Introducción	4
2	Situación actual del paso fronterizo	5
2.1	Descripción del paso	5
2.2	Relevamiento del flujo de vehículos y pasajeros	9
2.2.1	Flujo de vehículos de carga	10
2.2.2	Flujo de ómnibus	12
2.2.3	Flujo de vehículos particulares	14
2.3	Análisis de estacionalidad diaria en el paso	16
2.3.1	Estacionalidad del flujo de cargas	16
2.3.2	Estacionalidad del flujo de ómnibus	18
2.3.3	Estacionalidad del flujo de vehículos particulares	19
2.4	Instituciones presentes en el paso	20
2.5	Problemática identificada	20
2.5.1	Definición de línea de base	22
3	Proyectos en curso	23
3.1	Obras en el centro de frontera de Concordia	23
4	Propuesta de mejora de la gestión coordinada de fronteras	24
4.1	Sistema de vigilancia integrado con lectoras de patentes	24
4.2	Implementación de tarjeta de tránsito vecinal y tarjeta de facilitación fronteriza	24
4.3	Sistema de información para clientes externos	25
4.4	Escáner para plataforma de ómnibus con control facial	25
4.5	Estudio de factibilidad de desarrollo comercial privado (free-shop)	26
4.6	Otras inversiones	26
5	Presupuesto de mejoras	27
6	Anexos	28
6.1	Estimaciones estacionalidad diaria para cantidad de vehículos	28
6.2	Estimaciones estacionalidad diaria para cantidad de pasajeros	28
6.3	Frontera Fray Bentos – Puerto Unzué (Gualeguaychú)	29
6.4	Frontera Paysandú – Colón	31

Índice de tablas

Tabla 1 – Síntesis de flujo anual de vehículos por categorías (2014-2018)	9
Tabla 2 – Movimiento mensual de vehículos de carga (2017-2018)	11
Tabla 3 - Movimiento mensual de ómnibus (2017-2018)	12
Tabla 4 - Movimiento mensual de vehículos particulares (2017-2018)	14
Tabla 5 – Dotación diaria en el paso Concordia/Salto (2015).....	20
Tabla 6 – Presupuesto de mejoras en dólares por ítem	27
Tabla 7 – Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de vehículos sin tendencia	28
Tabla 8 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de vehículos con tendencia.....	28
Tabla 9 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de pasajeros sin tendencia.....	28
Tabla 10 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de pasajeros con tendencia	28

Índice de figuras

Figura 1 – Ubicación del paso Concordia/Salto	5
Figura 2 – Cabinas de tránsito de vehículos particulares en el paso Concordia/Salto	6
Figura 3 – Delimitación del Área de Control Integrado (ACI) del paso	6
Figura 4 – Implantación del paso.....	7
Figura 5 – Detalle de la implantación del paso con la identificación de edificios (planta baja)	8
Figura 6 – Flujo mensual de vehículos de carga y actividad económica.....	10
Figura 7 – Estacionalidad mensual del flujo de entrada de vehículos de carga	11
Figura 8 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de vehículos de carga.....	11
Figura 9 - Flujo mensual de ómnibus.....	12
Figura 10 – Estacionalidad mensual del flujo de entrada de ómnibus	13
Figura 11 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de ómnibus	13
Figura 12 - Flujo mensual de vehículos particulares.....	14
Figura 13 - Estacionalidad mensual del flujo de entrada de vehículos particulares.....	15
Figura 14 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de vehículos particulares	15
Figura 15 – Estacionalidad diaria del flujo de cargas	17
Figura 16 – Distribución del flujo diario de vehículos de carga	17
Figura 17 – Estacionalidad diaria del flujo de ómnibus	18
Figura 18 - Distribución del flujo diario de ómnibus.....	18
Figura 19 – Estacionalidad diaria del flujo de vehículos particulares	19
Figura 20 - Distribución del flujo diario de vehículos particulares	19
Figura 21 – Situación de congestión en fin de semana largo en el paso Concordia/Salto del lado argentino producto de la modalidad de atención vigente (registro de febrero de 2018)	21
Figura 22 – Estacionamiento de vehículos particulares en la entrada del paso Concordia/Salto para realizar el trámite de migraciones.....	21

1 Introducción

El presente informe se enmarca en el componente de gestión coordinada de fronteras para el programa de integración binacional de Salto Grande (Argentina/Uruguay).

El Centro de Frontera Concordia/Salto se encuentra en la provincia de Entre Ríos y comunica con Uruguay a través del puente internacional. Este paso internacional fue definido en esa categoría a través del Decreto Nº 68/2017. Este decreto creó la Comisión Nacional de Fronteras, en el ámbito de la Jefatura de Gabinete de Ministros. Dicha comisión funciona como organismo regulador y coordinador del funcionamiento de los Pasos Internacionales y centros de frontera que vinculan a la Argentina con los países vecinos. El objetivo de este esquema institucional es armonizar el funcionamiento desde una perspectiva interministerial que aumente la integración, facilite el tránsito de personas, agilice el comercio internacional y prevenga el delito transnacional.

Los Pasos Internacionales declarados como Centros de Frontera, son los siguientes:

- **Concordia/Salto (Entre Ríos, límite con URUGUAY)**
- Paso de los Libres/Uruguayana (Corrientes, límite con BRASIL)
- Santo Tome/Sao Borja (Corrientes, límite con BRASIL)
- Iguazú/Foz do Iguacú (Misiones, límite con BRASIL)
- Posadas/Encarnación (Misiones, límite con PARAGUAY)
- San Francisco (Catamarca, límite con CHILE)
- Pircas Negras (La Rioja, límite con CHILE)
- Agua Negra (San Juan, límite con CHILE)
- Cristo Redentor (Mendoza, límite con CHILE)
- Pehuenche (Mendoza, límite con CHILE)
- Pino Hachado (Neuquén, límite con CHILE)
- Cardenal Samoré (Neuquén, límite con CHILE)
- Integración Austral (Santa Cruz, límite con CHILE)
- San Sebastián (Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, límite con DE CHILE)

El paso de Concordia/Salto es el quinto en cuanto a movimiento migratorio registrado en el año 2017, en comparación con el resto de los Centros de Frontera de la Argentina.

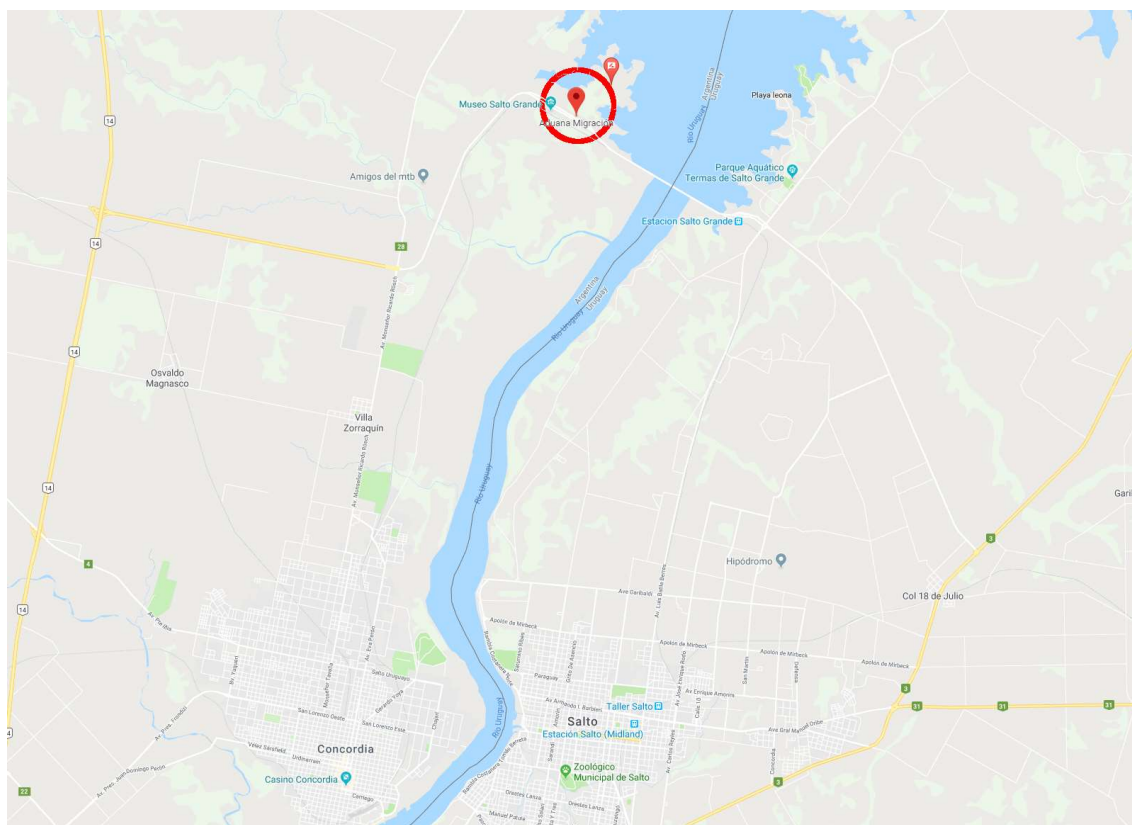
El análisis realizado en este informe comprende los siguientes temas. En la sección 2 se presenta la situación actual del paso fronterizo en los que se refiere a su descripción, el relevamiento del flujo de vehículos y pasajeros, las instituciones involucradas y las problemáticas identificadas. En la sección 2.5.1 se describen las acciones que ya se están desarrollando en el marco de un plan de obras de mejoramiento del paso. En la sección 4 se desarrollan propuestas de mejora de la gestión coordinada de frontera. En la sección 5 se presupuestan las mejoras propuestas. En la sección 6 se presentan los anexos.

2 Situación actual del paso fronterizo

2.1 Descripción del paso

El paso Concordia/Salto se encuentra a 260km de Paraná (capital de la provincia de Entre Ríos) por la ruta nacional 18 y a 425 km de la Ciudad de Buenos Aires por la ruta nacional 14 (principalmente). Del lado de Uruguay, la ciudad de Salto se encuentra a 492 km de Montevideo por la ruta 3. Específicamente, el paso se encuentra al norte de las ciudades de Concordia/Salto¹ en la margen argentina del río Uruguay, con acceso desde argentina por la ruta nacional 15 que empalma con la ruta nacional 14.

Figura 1 – Ubicación del paso Concordia/Salto



El paso se encuentra integrado del lado argentino, antes del cruce por el puente internacional Salto Grande situado en la coronación de la represa del mismo nombre. En el mismo se efectúan controles integrados en oportunidad en que se dispone el cruce por frontera (hacia o desde la República Oriental del Uruguay), trabajando allí funcionarios de ambos países (Argentina/Uruguay).

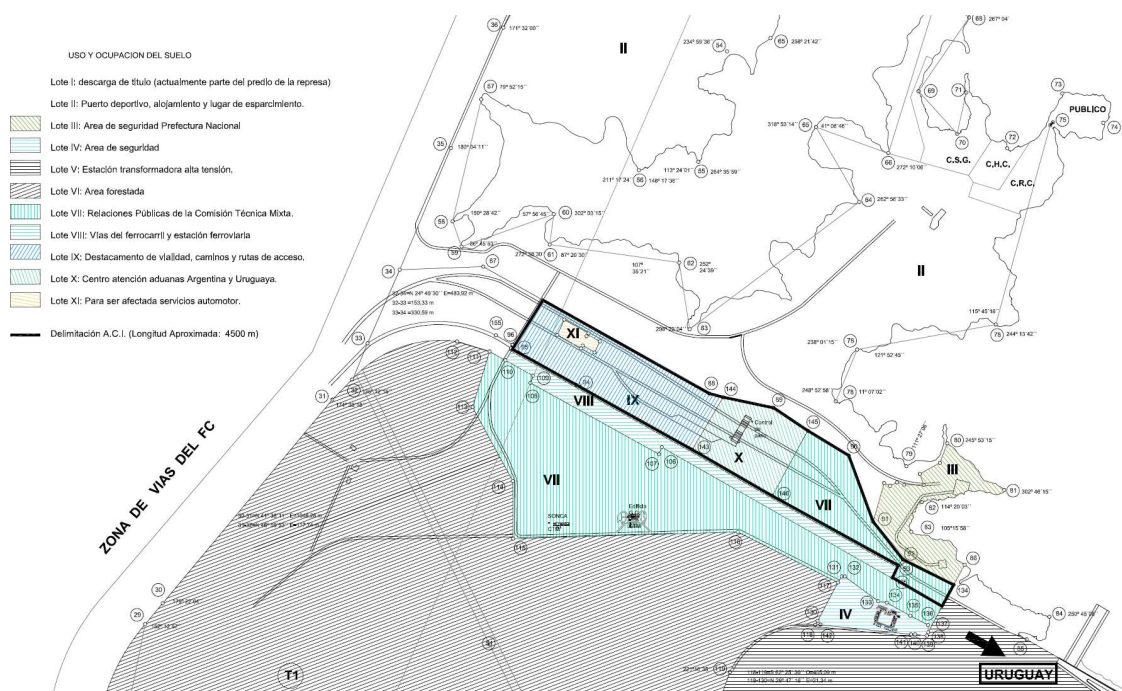
¹ El paso está a 18,5km del centro de la ciudad de Concordia y a 18,6 km del centro de la ciudad de Salto.

Figura 2 – Cabinas de tránsito de vehículos particulares en el paso Concordia/Salto



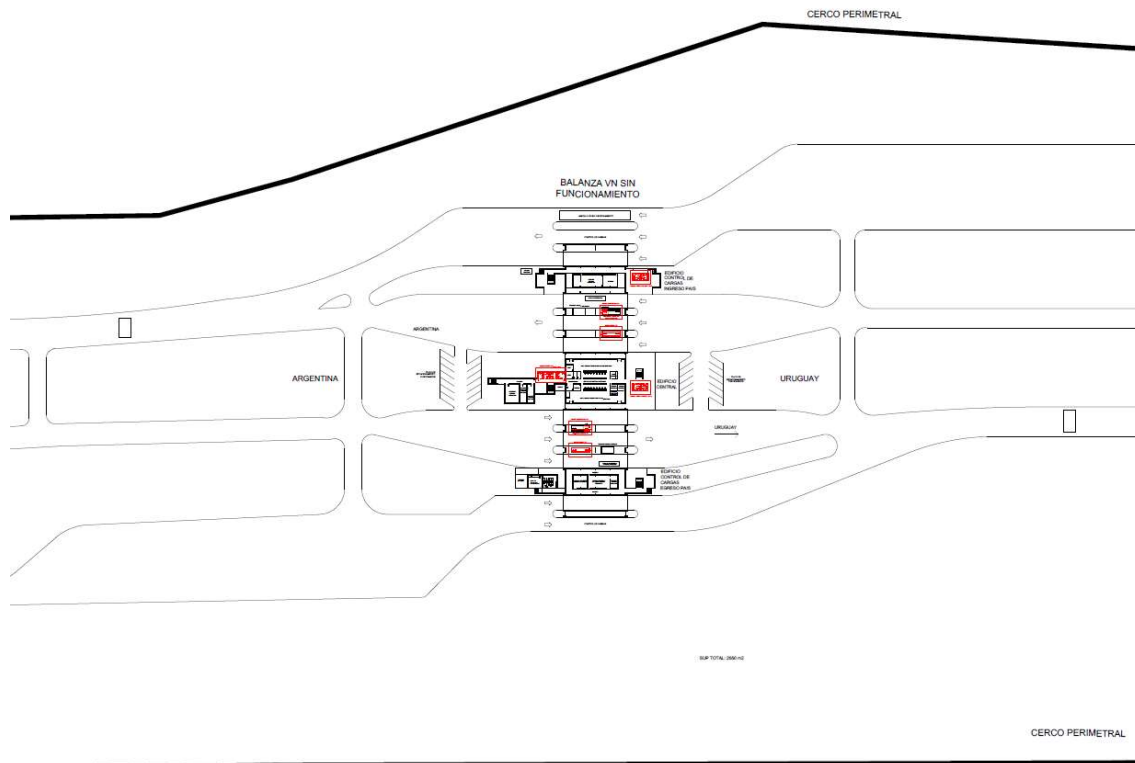
En la Figura 3 se presenta la delimitación del Área de Control Integrado (ACI) y las distintas áreas de uso y ocupación del suelo. El ACI comprende un área de una superficie de 30,7 km² en un perímetro de 3,66km. En esa área se desarrolla la actividad del paso.

Figura 3 – Delimitación del Área de Control Integrado (ACI) del paso



En la Figura 4 se muestra la implantación específica del paso, correspondiendo a la izquierda Argentina y a la derecha Uruguay.

Figura 4 – Implantación del paso



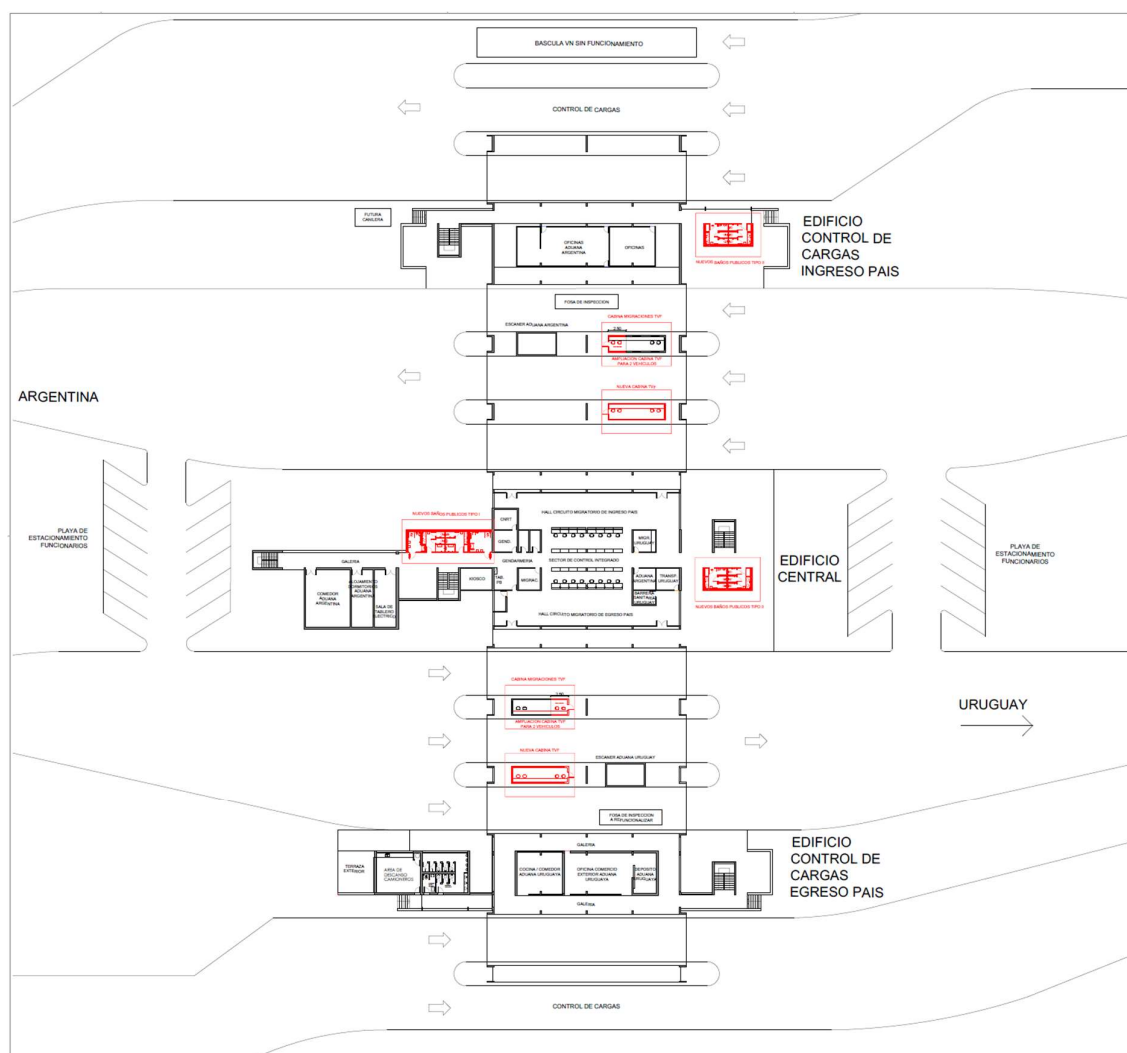
En la Figura 5 se expone en detalle la implantación del paso con la identificación de los edificios, a saber:

- Edificio de control de cargas egreso país (de Argentina a Uruguay)
- Edificio central
- Edificio de control de cargas ingreso país (de Uruguay a Argentina)

Los edificios de control de cargas se encuentran anexos a 2 carriles de paso para cada dirección.² El edificio central tiene anexos 3 carriles de paso hacia Uruguay y 3 de paso desde Uruguay. En consecuencia, para el total de vehículos (cargas, ómnibus y particulares) existen 10 carriles (5 de ida y 5 de vuelta).

² Hay 2 carriles desde Argentina a Uruguay y 2 carriles desde Uruguay a Argentina.

Figura 5 – Detalle de la implantación del paso con la identificación de edificios (planta baja)



2.2 Relevamiento del flujo de vehículos y pasajeros

El flujo de tránsito por el paso Concordia/Salto se analiza discriminando las siguientes categorías:

- Entrada y salida de vehículos de carga.
- Entrada y salida de ómnibus.
- Entrada y salida de vehículos particulares.

Se releva información diaria³ referida a cantidad de vehículos y de pasajeros, que se resume anualmente en la Tabla 1.

Tabla 1 – Síntesis de flujo anual de vehículos por categorías (2014-2018)

Categoría	Año	Cantidad de vehículos			Cantidad de pasajeros			Pasajeros por vehículo		
		Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL
Vehículos de carga	2014	21,344	18,951	40,295	25,343	22,247	47,590	1.2	1.2	1.2
	2015	16,690	17,025	33,715	18,520	18,707	37,227	1.1	1.1	1.1
	2016	13,692	12,857	26,549	15,164	14,180	29,344	1.1	1.1	1.1
	2017	16,736	17,206	33,942	18,444	18,860	37,304	1.1	1.1	1.1
	2018 (*)	6,678	7,176	13,854	7,407	8,029	15,436	1.1	1.1	1.1
Omnibus	2014	1,753	1,430	3,183	43,140	27,504	70,644	24.6	19.2	22.2
	2015	1,795	1,721	3,516	40,836	34,458	75,294	22.7	20.0	21.4
	2016	1,856	1,809	3,665	38,377	34,005	72,382	20.7	18.8	19.7
	2017	1,940	1,844	3,784	41,767	35,492	77,259	21.5	19.2	20.4
	2018 (*)	747	735	1,482	15,705	14,824	30,529	21.0	20.2	20.6
Vehículos particulares	2014	371,839	366,246	738,085	794,738	784,052	1,578,790	2.1	2.1	2.1
	2015	302,976	306,895	609,871	651,757	679,750	1,331,507	2.2	2.2	2.2
	2016	260,030	246,740	506,770	609,897	602,422	1,212,319	2.3	2.4	2.4
	2017	269,384	251,443	520,827	676,472	630,423	1,306,895	2.5	2.5	2.5
	2018 (*)	112,326	113,094	225,420	290,356	298,047	588,403	2.6	2.6	2.6
TOTAL	2014	394,936	386,627	781,563	863,221	833,803	1,697,024	2.2	2.2	2.2
	2015	321,461	325,641	647,102	711,113	732,915	1,444,028	2.2	2.3	2.2
	2016	275,578	261,406	536,984	663,438	650,607	1,314,045	2.4	2.5	2.4
	2017	288,060	270,493	558,553	736,683	684,775	1,421,458	2.6	2.5	2.5
	2018 (*)	119,751	121,005	240,756	313,468	320,900	634,368	2.6	2.7	2.6

(*) Datos parciales desde el 1 de enero hasta el 27 de mayo de 2018

Por el paso Concordia/Salto transitan anualmente un promedio (2014 a 2017) de 1,5 millones de personas (750 mil de entrada y 750 mil de salida). Este tránsito se realiza principalmente en 600 mil vehículos particulares anuales (300 mil de entrada y 300 mil de salida). La cantidad de ómnibus que cruzan el paso son un promedio de 3.500 por año. Mientras que los vehículos de carga que cruzan anualmente son 33.600.

Es interesante notar que los ómnibus reflejan un promedio de 20,9 personas por vehículos, mientras que los vehículos particulares reflejan un promedio 2,4 personas por vehículo.⁴

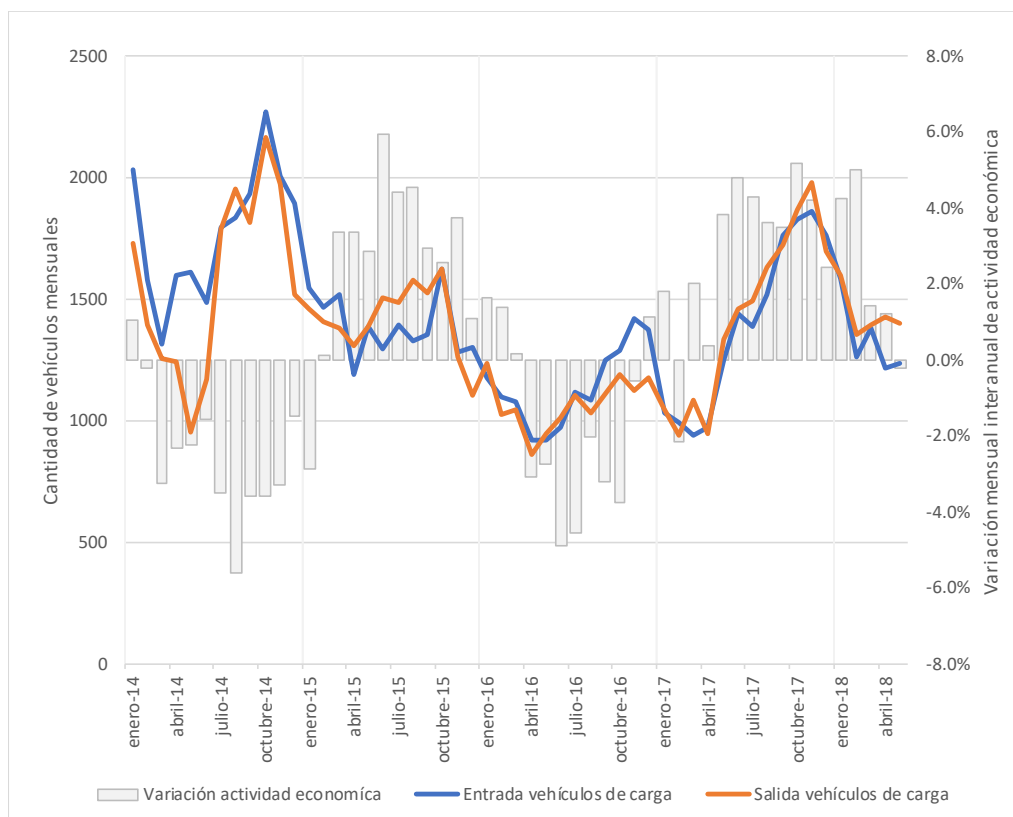
³ Fuente: Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Frontera (Ministerio del Interior).

⁴ Se observa un sistemático incremento anual de la cantidad promedio de personas por vehículo particular, desde 2.2 en 2014, subiendo paulatinamente hasta 2.6 en 2018. Esto daría la pauta de un lento incremento en la capacidad de pasajeros de los vehículos particulares.

2.2.1 Flujo de vehículos de carga

El flujo de vehículos de cargas por el paso muestra una evolución correlacionada con la actividad económica argentina. Según la Figura 6, excepto para el año 2014, se observa una relación entre la evolución de la actividad económica mensual⁵ y el flujo de cargas.

Figura 6 – Flujo mensual de vehículos de carga y actividad económica



Desde el mes de noviembre de 2017 se detecta una disminución del flujo de cargas en cantidad de vehículos, compatible con la disminución en las tasas de crecimiento de la economía argentina.⁶

La Tabla 2 y las dos figuras siguientes, exponen la evolución mensual del flujo de cargas para los años 2017 y 2018 (hasta mayo).

⁵ La actividad económica mensual corresponde al indicador mensual EMAE (fuente INDEC) en su variación interanual en términos reales.

⁶ Las fluctuaciones de la economía de Uruguay (menores a las que registra Argentina) también deben ser un condicionante del volumen de tránsito por el Paso.

Tabla 2 – Movimiento mensual de vehículos de carga (2017-2018)

Mes	Vehículos de carga (entrada)		Vehículos de carga (salida)		Vehículos de carga (entrada - salida)	
	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018
1	1,030	1,585	1,043	1,597	(13)	(12)
2	992	1,264	942	1,354	50	(90)
3	942	1,383	1,084	1,397	(142)	(14)
4	972	1,213	945	1,426	27	(213)
5	1,250 (*)	1,233	1,335 (*)	1,402	(85)	(169)
6	1,437		1,461		(24)	-
7	1,385		1,492		(107)	-
8	1,519		1,630		(111)	-
9	1,761		1,722		39	-
10	1,827		1,871		(44)	-
11	1,861		1,981		(120)	-
12	1,760		1,700		60	-
TOTAL	16,736	6,678	17,206	7,176	(470)	(498)

(*) Datos parciales al 27 de mayo de 2018

Figura 7 – Estacionalidad mensual del flujo de entrada de vehículos de carga

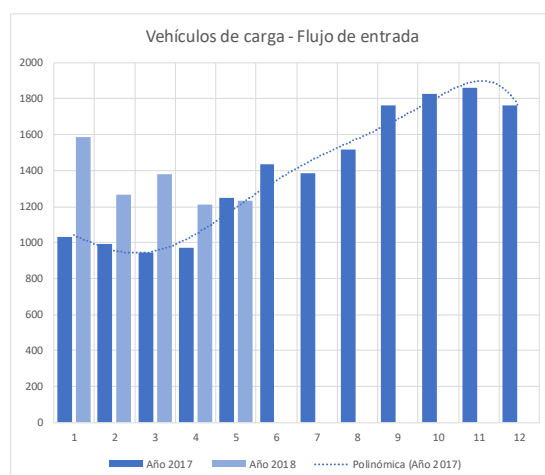
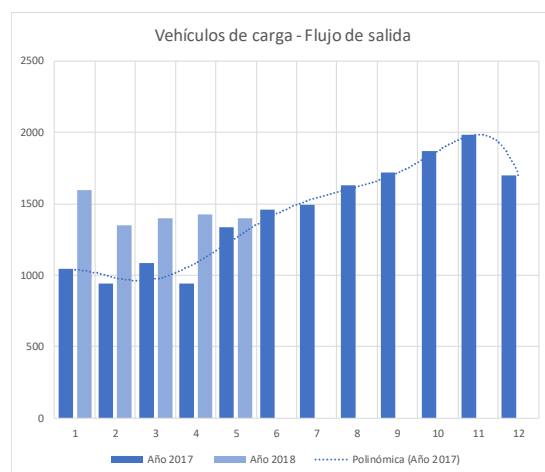


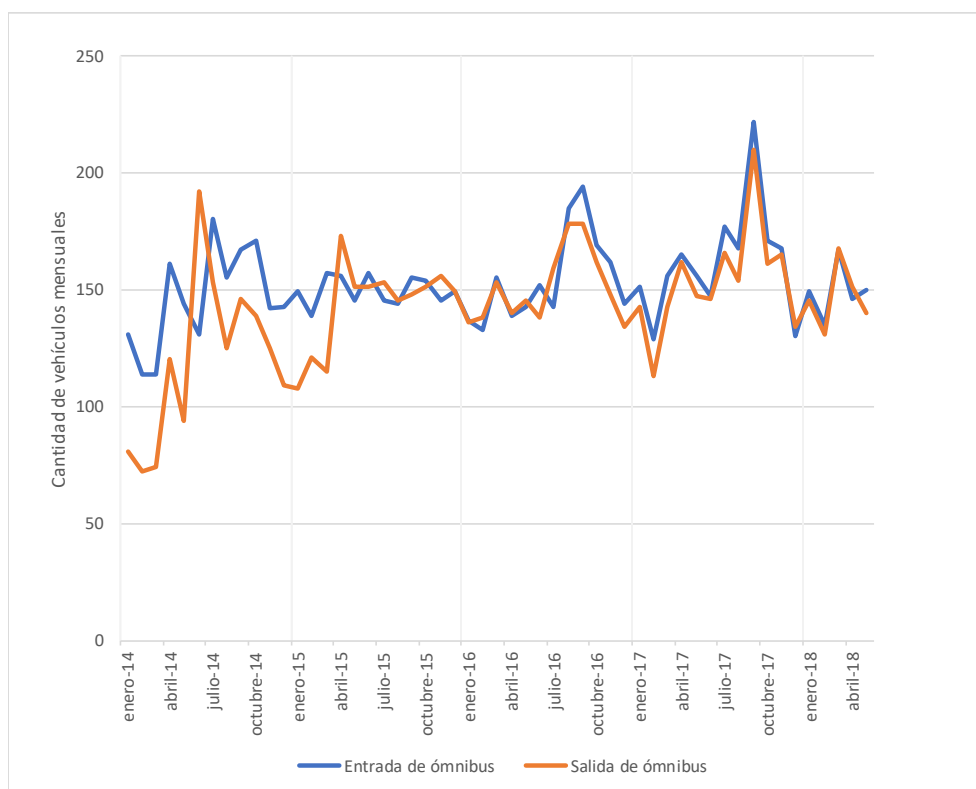
Figura 8 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de vehículos de carga



2.2.2 Flujo de ómnibus

El flujo de ómnibus por el paso muestra una tendencia estable en alrededor de 150 vehículos mensuales (ver Figura 6).

Figura 9 - Flujo mensual de ómnibus



La Tabla 3 y las dos figuras siguientes, exponen la evolución mensual del flujo de ómnibus para los años 2017 y 2018 (hasta mayo). Se observa que el flujo tuvo un máximo en septiembre de 2017.

Tabla 3 - Movimiento mensual de ómnibus (2017-2018)

Mes	Omnibus (entrada)		Omnibus (salida)		Omnibus (entrada - salida)	
	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018
1	151	149	143	145	8	4
2	129	135	113	131	16	4
3	156	167	143	168	13	(1)
4	165	146	162	151	3	(5)
5	156	(*) 150	147	(*) 140	9	10
6	147		146		1	-
7	177		166		11	-
8	168		154		14	-
9	222		210		12	-
10	171		161		10	-
11	168		165		3	-
12	130		134		(4)	-
TOTAL	1,940	747	1,844	735	96	12

(*) Datos parciales al 27 de mayo de 2018

Figura 10 – Estacionalidad mensual del flujo de entrada de ómnibus

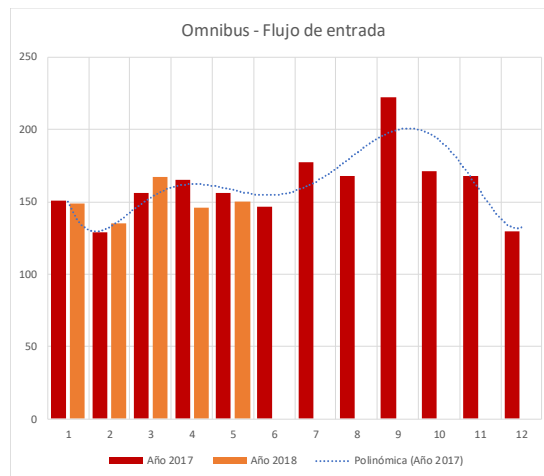
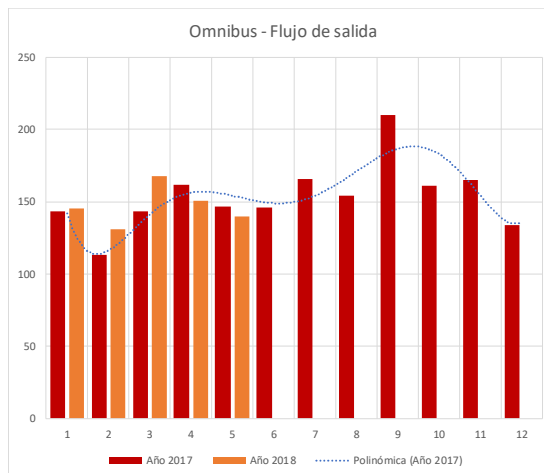


Figura 11 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de ómnibus



2.2.3 Flujo de vehículos particulares

El flujo de vehículos particulares por el paso muestra una tendencia decreciente en el período 2014-2016 y estable en los últimos 2 años (ver Figura 12)

Figura 12 - Flujo mensual de vehículos particulares

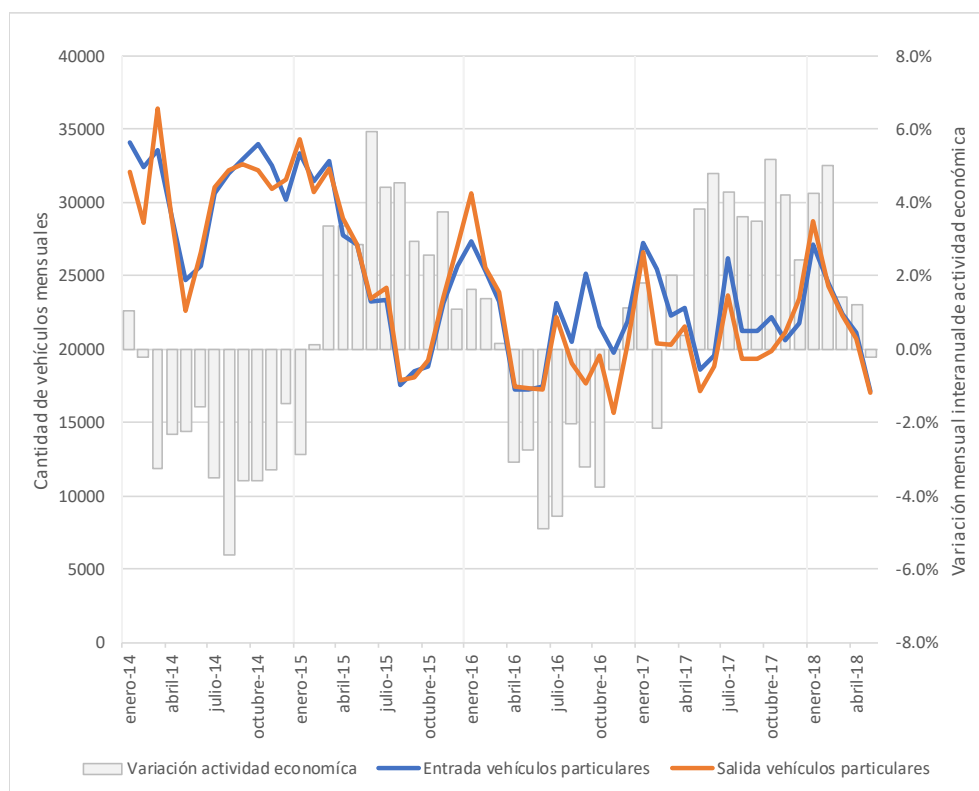


Tabla 4 - Movimiento mensual de vehículos particulares (2017-2018)

Mes	Vehículos particulares (entrada)		Vehículos particulares (salida)		Vehículos particulares (entrada - salida)	
	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018	Año 2017	Año 2018
1	27,283	27,109	26,590	28,684	693	(1,575)
2	25,498	24,512	20,368	24,339	5,130	173
3	22,289	22,360	20,249	22,304	2,040	56
4	22,839	21,177	21,590	20,683	1,249	494
5	18,662	(*) 17,168	17,095	(*) 17,084	1,567	84
6	19,565		18,805		760	-
7	26,218		23,633		2,585	-
8	21,275		19,333		1,942	-
9	21,222		19,353		1,869	-
10	22,181		19,925		2,256	-
11	20,569		21,093		(524)	-
12	21,783		23,409		(1,626)	-
TOTAL	269,384	112,326	251,443	113,094	17,941	(768)

(*) Datos parciales al 27 de mayo de 2018

Figura 13 - Estacionalidad mensual del flujo de entrada de vehículos particulares

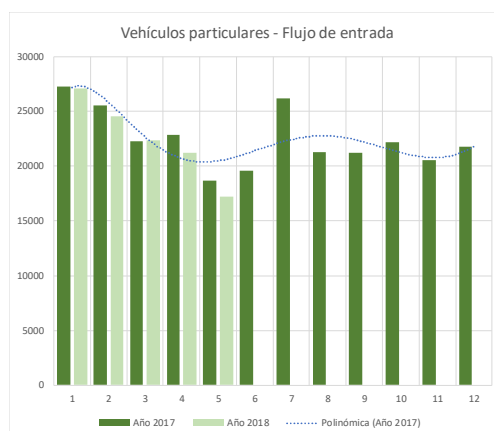
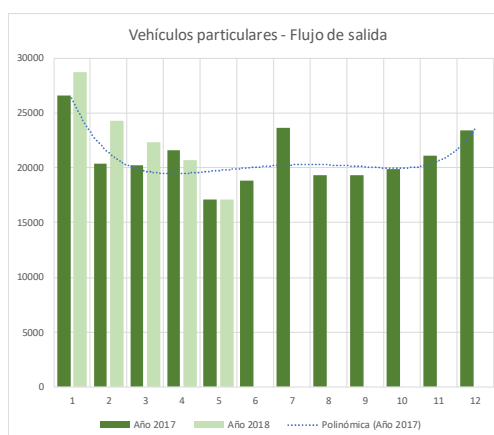


Figura 14 – Estacionalidad mensual del flujo de salida de vehículos particulares



2.3 Análisis de estacionalidad diaria en el paso

En esta sección se analiza la estacionalidad diaria del paso, diferenciando los días en tres tipos:

- Días normales
- Días feriados
- Fin de semana (sábado y domingo)

El objetivo es analizar la existencia de estacionalidad diaria en el flujo de las distintas categorías (vehículos de carga, ómnibus y vehículos particulares). Para esto, se realizan múltiples estimaciones econométricas (con y sin tendencia) utilizándose datos diarios, en base al siguiente modelo de serie de tiempo:

$$F_t = c + b W_t + c H_t + d t + e_t$$

Donde:

- F_t es el flujo diario para los casos de vehículos de carga, ómnibus y vehículos particulares, definiéndose de esta manera 3 conjuntos de estimaciones
- W_t es una variable dummy con valor 1 si el día es sábado o domingo (fin de semana) y valor 0 en otro caso
- H_t es una variable dummy con valor 1 si el día es feriado y valor 0 en otro caso
- t es el índice temporal
- e_t es el término de error que cumple las propiedades usuales

El mismo modelo se aplica, para el flujo de cantidad de pasajeros, obteniéndose de esta manera otro conjunto de estimaciones adicionales. Las 24 estimaciones realizadas se presentan en el anexo de la sección 6.1.

2.3.1 Estacionalidad del flujo de cargas

El flujo de cargas expone una marcada estacionalidad diaria. Los fines de semana y feriados, el flujo de cargas disminuye un 47% y 45% respectivamente, en comparación con los días normales.

Los promedios muestran un flujo de 54,7 vehículos de carga diarios durante los días normales, bajando este flujo a 28,9 vehículos los fines de semana y 29,8 vehículos los días feriados. Dicho comportamiento se encuentra influido por regulaciones de tránsito que restringen la circulación de camiones en días específicos.

Cuando se observa la distribución del flujo diario, detectamos máximos de alrededor de 150 vehículos en algunos días, mientras que la media de la distribución es de unos 50 vehículos diarios.

Figura 15 – Estacionalidad diaria del flujo de cargas

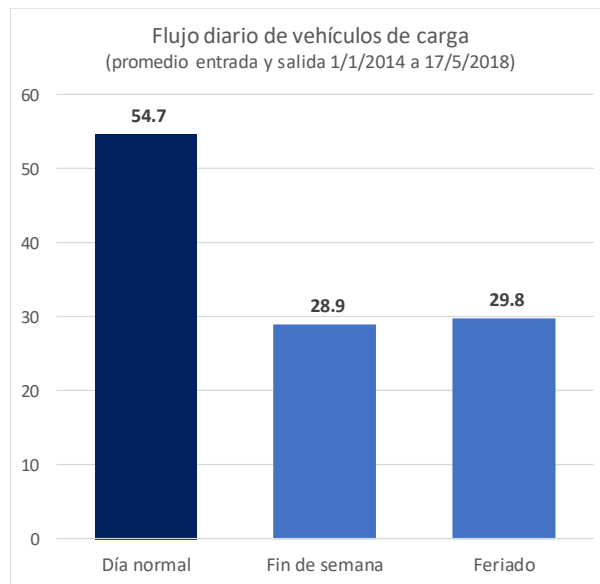
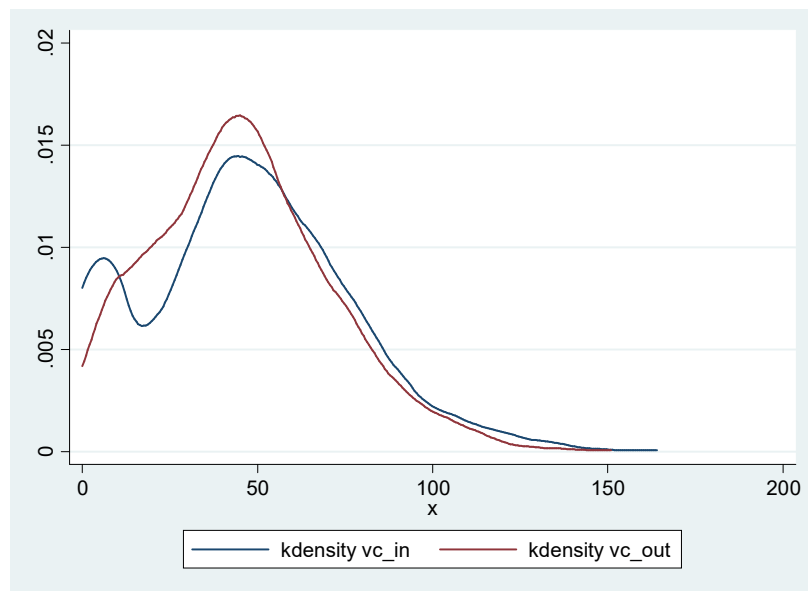


Figura 16 – Distribución del flujo diario de vehículos de carga



2.3.2 Estacionalidad del flujo de ómnibus

El flujo de ómnibus expone una particular estacionalidad diaria. Los fines de semana el flujo de ómnibus disminuye un 13,5% en comparación con los días normales. Mientras que los días feriados el flujo es similar a un día normal.

Cuando se observa la distribución del flujo diario, detectamos máximos de alrededor de 25 ómnibus en algunos días, mientras que la media de la distribución es de unos 5 ómnibus diarios.

Figura 17 – Estacionalidad diaria del flujo de ómnibus

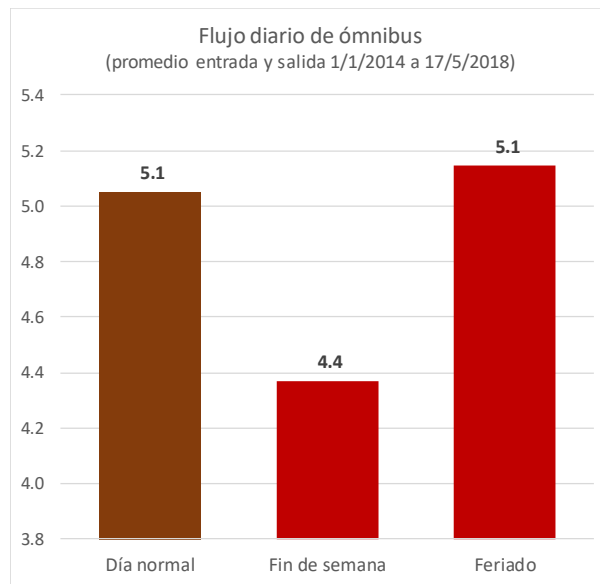
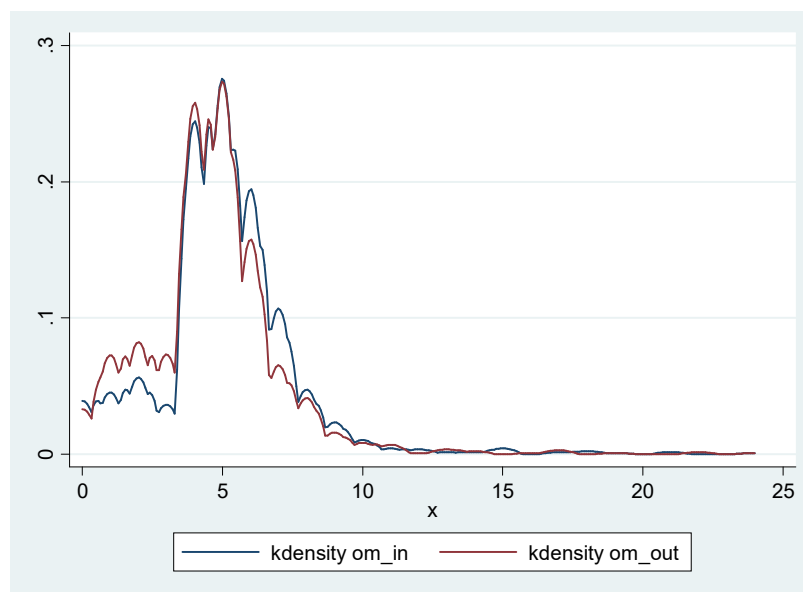


Figura 18 - Distribución del flujo diario de ómnibus



2.3.3 Estacionalidad del flujo de vehículos particulares

El flujo de vehículos particulares expone una marcada estacionalidad diaria. Los fines de semana y feriados, el flujo de vehículos particulares se incrementa un 23,2% y 26,4% respectivamente, en comparación con los días normales.

Cuando se observa la distribución del flujo diario, detectamos máximos de alrededor de 7000 vehículos en algunos días particulares, mientras que la media de la distribución es de unos 820 vehículos diarios.

Figura 19 – Estacionalidad diaria del flujo de vehículos particulares

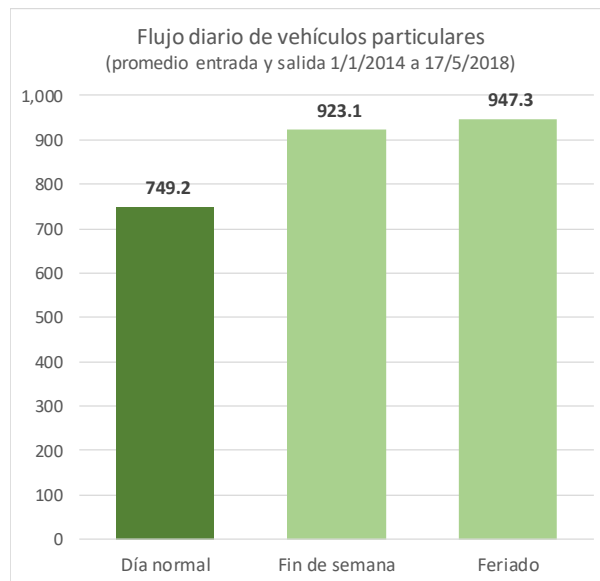
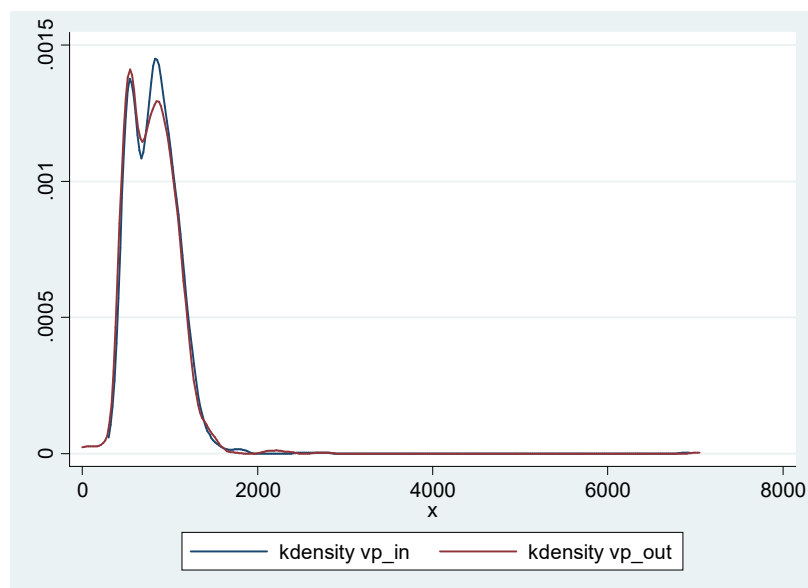


Figura 20 - Distribución del flujo diario de vehículos particulares



2.4 Instituciones presentes en el paso

La dotación diaria presente en el paso se corresponde con funcionarios de los dos países involucrados y de distintas instituciones. Son 104 personas, correspondiendo 71 a Argentina y 33 a Uruguay.⁷

Corresponden a organismos de seguridad, tributarios, control sanitario, migraciones y coordinación del paso.

Tabla 5 – Dotación diaria en el paso Concordia/Salto (2015)

Argentina		Uruguay	
Institución	Cantidad	Institución	Cantidad
Gendarmería Nacional	40	Dirección Nacional de Aduanas	21
AFIP - Dirección General de Aduanas	15	Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca	3
SENASA	8	Migraciones	5
Migraciones	4	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	4
Coordinación del Paso	4		
TOTAL	71	TOTAL	33

TOTAL DE PERSONAL EN EL PASO	104
-------------------------------------	------------

2.5 Problemática identificada

La principal problemática identificada en el paso se refiere al funcionamiento del proceso de control debido a la infraestructura disponible.⁸

Actualmente, tal como están dispuestas las oficinas de control (dentro del hall central) y el equipamiento disponible, los usuarios deben descender de los vehículos en los que se trasladan e ingresar en el edificio en el que se encuentran las mismas a fines de realizar los controles fronterizos.

A los fines del control, los usuarios deben entregar la documentación pertinente en cada caso, a fines de que los agentes de la Dirección Nacional de Migraciones, Dirección General de Aduanas y SENASA, en su caso, efectúen el examen de la misma y autorizar el egreso del País y el ingreso a la República Oriental del Uruguay.

Esta modalidad genera demoras que se acentúan en algunos momentos del año (feriados, semana santa, vacaciones de invierno y verano). Esta demora puede reducirse significativamente si se invierte en equipamiento tecnológico y mejoras de infraestructura. Además, el cambio en la modalidad requiere la ejecución de las inversiones comprendidas en el proyecto en curso descripto en la sección 2.5.1.

⁷ Fuente: Programa de Inversiones para la mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay (CAF). Noviembre 2015.

⁸ Es importante comparar el funcionamiento del paso respecto de los otros dos pasos de la zona: (i) frontera Fray Bentos – Puerto Unzué (Gualedguaychú), y (ii) frontera Paysandú – Colón. Ver anexo en sección 6.3 y 6.4.

En la Figura 21 se observa la situación de congestión que se genera en un fin de semana con filas de usuarios para acceder al control. La Figura 22 expone la situación de estacionamiento de vehículos en la entrada el paso, dada la modalidad ya descripta.

Figura 21 – Situación de congestión en fin de semana largo en el paso Concordia/Salto del lado argentino producto de la modalidad de atención vigente (registro de febrero de 2018) ⁹



Figura 22 – Estacionamiento de vehículos particulares en la entrada del paso Concordia/Salto para realizar el trámite de migraciones



⁹ Ver

https://www.google.com.ar/maps/contrib/106596780246350054618/place/ChIJ4fn89P_ArZURxjF22a9mfWI/@-31.2619197,-57.9558278,14z/data=!4m6!1m5!8m4!1e2!2s106596780246350054618!3m1!1e1

2.5.1 Definición de línea de base

Según el relevamiento realizado, no se dispone actualmente de mediciones fiables acerca de la demora en el paso con la modalidad actual. Se plantea la necesidad de realizar un trabajo de campo inicial para definir la línea de base de demora en el paso. En este sentido, se planifica realizar el monitoreo durante las vacaciones de invierno (segunda quincena de julio). Dicho relevamiento de demora en el paso deberá repetirse al inicio de las inversiones.

Adicionalmente, deberá incluirse un sistema un sistema de monitoreo de la demora en el paso, utilizando para el ello los lectores automáticos de patentes.

3 Proyectos en curso

3.1 Obras en el centro de frontera de Concordia

Es importante considerar que, actualmente, se encuentra pre adjudicada la obra de re-funcionalización y puesta en valor del edificio donde se encuentra emplazado el área de control integral, que se realizará a través del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Las principales mejoras por realizarse son:

- Cubiertas: cambio de chapas en techos y cambio de membrana asfáltica en membranas superiores;
- Fosa de inspección vehicular: obras necesarias para re-funcionalizarla;
- Servicios sanitarios: renovación completa;
- Instalación eléctrica: se dividirá el tendido en cuatro tableros seccionales (tablero edificio principal, tableros sector cargas ingreso país y egreso país, tablero circulación vehículos). Instalación de cañería exterior y reposición de artefactos en pasillos. Reemplazo de artefactos en hall central de atención al público. Nuevas bocas y provisión de artefactos en sectores con nuevo durlock. Alimentación eléctrica con nuevas bocas y cabinas (2) y cabinas a ampliar (2). Verificación alimentación eléctrica para los cuatro equipos centrales de aire acondicionado. Provisión de luces de emergencia. Puesta en funcionamiento de semáforos en las vías vehículos ingreso país.
- Aire acondicionado: retiro de los cuatro equipos ubicados en el edificio central. Provisión y colocación de nuevos equipos.
- Provisión y reemplazo baldosas de veredas;
- Ampliación de dos cabinas TVF de Migraciones y construcción de dos nuevas cabinas: esta obra posibilitará la atención de ocho puestos de control migratorio tanto en ingreso como en el egreso del país en caso de que se implemente la modalidad;
- Pintura competa del complejo (interior y exterior);
- Reparaciones varias en sector de control de cargas egreso país;
- Estructura semicubierta para estacionamiento de funcionarios;
- Hall central de atención al público. Renovación del sector con nueva iluminación y mobiliario.
- Pavimento en sector control cargas egreso país.

4 Propuesta de mejora de la gestión coordinada de fronteras

Se proyecta la implementación de un nuevo sistema de control que logrará, entre otras cosas, la optimización del uso del tiempo, lo que redundará en una mejor prestación del servicio. Ello será posible a través de la instalación de cabinas de control, en la que se emplazaran los funcionarios de cada organismo de control antes mencionados.

En la actualidad, con las instalaciones existentes, en épocas de mayor flujo migratorio se verifican demoras significativas y poca fluidez en la operatoria, principalmente en el control del sector turismo.

El objetivo del desarrollo del componente referido a la Gestión Coordinada de Fronteras es la facilitación del tránsito en el corredor turístico, teniendo como premisa principal la mayor eficiencia en los controles fronterizos y seguridad de las personas y los bienes a través de la incorporación de nuevas tecnologías.

Seguidamente se detallan los ítems incluidos en la propuesta de mejora, que complementan las obras comprendidas y descritas en la sección 3.1.

4.1 Sistema de vigilancia integrado con lectoras de patentes

Este sistema permitirá la captación de imágenes en tiempo real (con respaldo fílmico) desde el centro de monitoreo del Centro de Frontera y la Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Fronteras, lo que ayudará en la detección de infracciones, prevención y esclarecimiento de hechos delictivos.

El sistema analizará automáticamente todos los eventos que ocurren dentro del Paso, generando avisos al centro de monitoreo gestionado por la Gendarmería Nacional. La información relevada por el sistema de vigilancia será de uso conjunto para todas las instituciones involucradas en la gestión coordinada.

Se incluyen dentro de la propuesta lectoras de patentes, con sistema de cotejo de información, lo que permitirá además la implementación de un sistema de información para clientes externos (ver sección 4.3).

Se proyectan incluir lectoras para los 10 carriles que conforman el paso (5 de entrada y 5 de salida). Las lectoras de patentes incluirán un sistema de información que permite consultar base de datos externas provenientes de juzgados, Interpol, migraciones y otros.

4.2 Implementación de tarjeta de tránsito vecinal y tarjeta de facilitación fronteriza

Se proyecta el fortalecimiento del sistema de TVF (tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo), el cual se encuentra en la actualidad implementado en forma deficiente. Para ello se prevén las siguientes acciones: (i) emisión de las tarjetas, (ii) realización de campañas previas de información y sensibilización a la población objetivo, y (iii) implementación del trámite de solicitud con soporte digital.

Se incluye dentro de las mejoras la implementación del sistema de TFF (Tarjeta de Facilitación Fronteriza), con adecuación de cabinas de atención exclusiva con lectoras de tarjetas. Este sistema redundará en una mayor fluidez en el control de los vehículos dedicados al transporte turístico que, posteriormente al respectivo empadronamiento, accedan al beneficio de acceso por carril exclusivo a través de la implementación de barreras y lectoras de tags.

Se proyecta analizar la inclusión de un sistema de operadores autorizados que puedan completar digitalmente el manifiesto de traslado de pasajeros con fines turísticos. Para ello se deberá poner a disposición una plataforma web que permita registrar la información necesaria. Los operadores autorizados deberán estar sujetos a auditorías aleatorias que verifiquen la correcta declaración previa de información. En el caso de detectarse irregularidades deberán existir procedimientos de sanciones como multas, hasta la eliminación del registro de operadores autorizados.

En el caso de implementación del sistema TVF y TFF, es importante notar que se generan ingresos para financiar el mantenimiento del Paso. Estos ingresos se corresponden con tarifas que se encuentran establecidas en el Decreto Nº 475/2018. Por ejemplo, para el caso de la inscripción y/o renovación anual para atención preferencial en el corredor turístico (Tarjeta de Facilitación Fronteriza) se tiene un costo de \$ 1.500 anuales.¹⁰

4.3 Sistema de información para clientes externos

Este sistema se combina con el equipamiento de lectoras de patentes. Consiste en proporcionar a clientes externos la posibilidad de interactuar con los usuarios del Paso. Se estiman los siguientes casos básicos:

- Módulo de notificaciones de deudas tributarias (por ejemplo, Impuesto a los Automotores o patentes). En este caso se proyecta un sistema de información bajo plataforma web¹¹ que posibilite a una provincia subir una lista de deudores a los fines de ser notificados al momento del cruce por el Paso.
- Módulo de notificaciones de multas de tránsito (jurisdicción provincial y/o municipal). En este caso se trata de notificar multas vigentes.

En ambos casos se estima necesario realizar convenios de adhesión entre las jurisdicciones provinciales y/o municipales interesadas y la autoridad coordinadora del Paso. Estos convenios podrían incluir un costo por notificación realizada, que podría financiar parte del costo de mantenimiento de las instalaciones del paso. Puede considerarse que la funcionalidad de notificación sea un primer paso de esta iniciativa, pudiendo posteriormente avanzarse hacia la suscripción de planes de pago o el pago mismo en el paso (dependiendo de las posibilidades de infraestructura y conectividad).

4.4 Escáner para plataforma de ómnibus con control facial

Se proyectan dos equipos escáner para implementar una plataforma de control facial para el caso de tránsito de ómnibus. Este sistema agilizará el trámite de ingreso migratorio posibilitando la gestión

¹⁰ Legislado en el artículo 1 del Decreto Nº 475/2018.

¹¹ Arquitectura orientada a servicios (cloud).

automática, con personal reducido. Una versión similar a la tecnología considerada, se encuentra actualmente en funcionamiento en el Aeropuerto de Ezeiza.

4.5 Estudio de factibilidad de desarrollo comercial privado (free-shop)

Se proyecta la posibilidad de desarrollar un emprendimiento comercial privado en el ámbito del Paso (free-shop). Para avanzar con esta iniciativa, se incluye dentro de las propuestas la realización de un estudio de factibilidad económica del desarrollo. Los componentes básicos de este estudio serían los siguientes:

- Análisis de mercado potencial para el desarrollo de la actividad comercial y su impacto sobre el volumen de tránsito por el Paso.
- Análisis de modificaciones normativas necesarias para llevar a cabo la iniciativa. Por ejemplo, lo referido a las normativas de zona franca.
- Análisis del esquema contractual a implementar (concesión de la explotación) y las acciones necesarias a llevar a cabo.
- Evaluación de impacto sobre la región en términos de empleo y actividad comercial.
- Estimaciones de impacto sobre la recaudación municipal y provincial.
- Evaluación de esquemas de financiamiento generados por esta iniciativa para aportar al mantenimiento de la infraestructura del Paso.
- Evaluación comparativa de otros casos. Por ejemplo, aprendizaje sobre el caso Iguazú.

4.6 Otras inversiones

- Semáforos (10 unidades para los 5 carriles que comprenden el Paso).
- Readecuación de cartelería y señalética para mejor ordenamiento y orientación al usuario.
- Mejoras en la iluminación (equipos LED en interior y exterior).
- Mobiliario para los distintos edificios que comprenden el Paso.
- Software y Hardware acordes a los requerimientos y nuevo sistema de control fronterizo.

5 Presupuesto de mejoras

En la Tabla 6 se presenta la cuantificación de cada ítem en dólares. El total del presupuesto de mejoras es de **2.074.000 dólares**.

Tabla 6 – Presupuesto de mejoras en dólares por ítem

Ítem	Presupuesto en dólares
Sistema de vigilancia integrado con lectora de patentes	790,000
Implementación de TVF y TFF	75,000
Sistema de información para clientes externos	200,000
Escáner para plataforma de micros con control facial	450,000
Estudio de factibilidad de desarrollo comercial privado (freeshop)	50,000
Otras inversiones	
Semáforos	9,000
Cartelería y señalética	70,000
Iluminación	50,000
Mobiliario	200,000
Hardware y software	80,000
Puesta en funcionamiento y mano de obra	100,000
TOTAL	2,074,000

6 Anexos

6.1 Estimaciones estacionalidad diaria para cantidad de vehículos

Tabla 7 – Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de vehículos sin tendencia

Variable	Vehículos de carga				Omnibus				Vehículos particulares			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value
Fin de semana	-22.04	0.00	-29.54	0.00	-0.74	0.00	-0.63	0.00	178.78	0.00	168.91	0.00
Feriados	-25.94	0.00	-23.86	0.00	-0.08	0.77	0.27	0.51	237.64	0.00	158.44	0.00
Constante	54.29	0.00	55.17	0.00	5.25	0.00	4.86	0.00	755.86	0.00	742.60	0.00

Tabla 8 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de vehículos con tendencia

Variable	Vehículos de carga				Omnibus				Vehículos particulares			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value
Tendencia	-0.01	0.00	0.00	0.11	0.00	0.00	0.00	0.00	-0.23	0.00	-0.25	0.00
Fin de semana	-22.03	0.00	-29.54	0.00	-0.74	0.00	-0.63	0.00	179.43	0.00	169.62	0.00
Feriados	-25.85	0.00	-23.84	0.00	-0.09	0.77	0.26	0.53	240.25	0.00	161.31	0.00
Constante	60.06	0.00	56.66	0.00	4.88	0.00	4.08	0.00	938.47	0.00	943.30	0.00

6.2 Estimaciones estacionalidad diaria para cantidad de pasajeros

Tabla 9 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de pasajeros sin tendencia

Variable	Vehículos de carga				Omnibus				Vehículos particulares			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value
Fin de semana	-24.57	0.00	-32.27	0.00	14.28	0.00	21.34	0.00	865.67	0.00	862.09	0.00
Feriados	-30.23	0.00	-25.58	0.00	4.34	0.67	29.32	0.00	1,096.03	0.00	891.14	0.00
Constante	61.27	0.00	61.51	0.00	107.56	0.00	83.47	0.00	1,578.54	0.00	1,571.87	0.00

Tabla 10 - Estimaciones estacionalidad diaria de cantidad de pasajeros con tendencia

Variable	Vehículos de carga				Omnibus				Vehículos particulares			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value	Coef.	P-value
Tendencia	-0.01	0.00	-0.01	0.06	0.00	0.48	0.02	0.00	-0.27	0.00	-0.32	0.00
Fin de semana	-24.54	0.00	-32.25	0.00	14.29	0.00	21.28	0.00	866.44	0.00	863.00	0.00
Feriados	-30.09	0.00	-25.52	0.00	4.38	0.67	29.09	0.00	1,099.14	0.00	894.79	0.00
Constante	70.83	0.00	65.54	0.00	110.24	0.00	67.51	0.00	1,795.33	0.00	1,826.99	0.00

6.3 Frontera Fray Bentos – Puerto Unzué (Gualeduaychú)

El paso de frontera internacional “Puerto Unzué (Gualeduaychú) - Fray Bentos” sobre el Puente Libertador General San Martín, comunica Argentina con Uruguay. Une las ciudades de Gualeduaychú, Provincia de Entre Ríos (distante a 40 km. del paso de frontera) con Fray Bentos, Departamento de Río Negro (ubicada a 9 km del complejo fronterizo).

Se trata del vínculo carretero más demandado para el comercio bilateral carretero entre Uruguay con Argentina y con Chile; esté último en tránsito por Argentina.

La cantidad anual de pasajeros asciende a aproximadamente 1,67 millones de personas sumadas en ambos sentidos de marcha (cifra inferior a la registrada por Paysandú – Colón y similar a Salto – Concordia), pero, a diferencia de los otros dos pasos de frontera analizados, es el que menos viajes de pasajeros vecinales registra (aproximadamente 14%) y el que en días seleccionados de la temporada estival presenta picos muy elevados de pasajeros turistas en ambos sentidos de marcha.

En la actualidad existen instalaciones tanto del lado argentino como uruguayo, ya que debido a falta de infraestructura que ha impedido la localización de los controles de carga argentinos en el centro de frontera uruguayo, existen operaciones que se siguen realizando en territorio argentino.

Los controles de pasajeros se realizan en un único recinto, del lado uruguayo. Hay presencia de funcionarios de aduana de ambos países en los andenes de pasajeros quienes revisan los vehículos y los bultos acompañados. En temporada alta hay disposiciones por las cuales no se realiza el control aduanero al 100% de los vehículos para evitar las largas filas que se producen en los días de mayor tránsito.

En forma reciente Argentina y Uruguay han profundizado la integración de los controles migratorios, mediante la firma e implementación del “Acuerdo Operativo para la Implementación de la Modalidad de Control Migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias”, acuerdo que permite que el control migratorio del ingreso a un país valide la salida del otro país. De esta forma, con la realización de un solo trámite frente al funcionario migratorio del país de ingreso se consiguen validar las dos operaciones migratorias (egreso e ingreso).

Esta operatoria, primer caso conocido en Sudamérica, que rige para este paso de frontera y para los de Colón – Paysandú y Salto – Concordia, ha mostrado una gran eficacia y aceptación por parte de los usuarios.

El Área de Control Integrado (ACI) es administrada por la Dirección Nacional Pasos de Fronteras, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional (MDN) del Uruguay, organismo responsable por la infraestructura, operación y seguridad del mismo.

El predio argentino del Paso de Frontera Fray Bentos – Puerto Unzué (Puente Libertador General San Martín) está ubicado a unos 4 kilómetros de la cabecera argentina del Puente Internacional.

Las características más destacables de su infraestructura y operatoria son las siguientes:

- Posee una playa con espacio para alrededor de 80 camiones ubicada a la vera de la ruta de acceso, sin contar con un sistema de asignación de plazas para el estacionamiento de los camiones ni espacios especiales para cargas refrigeradas o peligrosas.

- Las instalaciones son las que correspondían al obrador original utilizado para la construcción del puente internacional, por lo que el diseño del predio es inadecuado para las tareas de control que en el mismo deben realizarse. Se encuentra en mal estado de mantenimiento.
- Los espacios para los transportistas son por demás deficientes, los servicios en materia de comunicaciones son inexistentes.
- El uso del predio en general y de la playa de estacionamiento en particular, es gratuito.

El predio uruguayo del Paso de Frontera Fray Bentos – Puerto Unzué (Puente Libertador General San Martín) está ubicado sobre la margen este del Río Uruguay al pie del Puente Internacional. En este predio se realiza la operatoria integrada de control de pasajeros en un modelo de Cabecera Única y una operatoria integrada parcial de control de cargas. En el espacio que ocupa actualmente el predio uruguayo está previsto que se establezca el ACI (Área de Control Integrado) con la asistencia de todos los organismos de control de ambos países.

Las características y operatoria del mismo, son las siguientes:

- El edificio para el control de pasajeros de Fray Bentos, que alberga a los funcionarios nacionales de aduana y migraciones de ambos países, es adecuado y confortable. En sus costados, en ambas direcciones, posee tres dársenas paralelas cubiertas para el control de los vehículos pasantes que en algunos días de pico de la temporada estival se saturan.
- Se dispone de una playa de estacionamiento con espacios para alrededor de doscientos (200) camiones y otros tantos vehículos privados, aunque no se encuentran señalizados los espacios para cada tipo de vehículo. No existe sistema de asignación de plazas. Se cuenta con estacionamientos especiales para cargas peligrosas, pero no para cargas refrigeradas.
- Su proximidad con la salida del puente internacional provoca, en los momentos de picos de flujos de turismo (enero y febrero), congestionamientos de tránsito que llegan a paralizar la circulación del flujo de vehículos.
- La ubicación central del módulo de atención de pasajeros y la falta de una diferenciación de los flujos de acuerdo con el tipo de vehículo de carga provocan problemas en las playas de estacionamiento, circunstancia que se agudiza en la temporada de alta donde las playas de estacionamiento se congestionan de vehículos livianos entorpeciendo el flujo de los vehículos de carga.
- Las distancias entre las oficinas de la Dirección Nacional de Aduanas implican el traslado frecuente de personal, documentos y representantes por el predio a fin de dar continuidad a los trámites pertinentes, provocando demoras y problemas en el circuito correspondiente.
- El uso del predio en general y de la playa de estacionamiento es gratuito, lo que redundo en prácticas operativas ineficientes de los agentes privados que causan, por falta de documentación o de pago oportuno de impuestos, que los camiones permanezcan en el paso de frontera más del tiempo del requerido por los controles públicos.
- Las disposiciones emanadas de la Aduana de UY que no permiten el ingreso de mercadería al país (CERO KILO) ha generado una intensificación de los controles a bultos y equipajes acompañados de los pasajeros con prescindencia de su nacionalidad o procedencia.
- El estado general de mantenimiento y aseo del predio muestra deficiencias.
- Los tiempos medios para la realización de los trámites inherentes al control de pasajeros son breves (aunque mejorables) y salvo en los días de alta concentración de viajeros no se registran colas significativas.
- En materia de transporte de cargas existen prácticas operativas público – privadas que resienten la eficiencia.

6.4 Frontera Paysandú – Colón

El Puente Internacional General Artigas proporciona la conexión vial entre las ciudades de Paysandú (Uruguay) a 5 kilómetros del límite internacional y Colón (Argentina) a 10 kilómetros del borde fronterizo. Las instalaciones de control fronterizo estructuradas con el criterio de Área de Control Integrado según Cabecera Única de Cargas y Cabecera Única de Pasajeros se encuentran localizadas sobre el viaducto debajo de la cabecera del Puente Internacional en territorio uruguayo.

La relevancia del paso de frontera está dada por la cantidad de pasajeros que se movilizan por el mismo, tratándose con 2,1 millones de pasajeros anuales el más utilizado en el vínculo bilateral. Otra particularidad es la mayoritaria presencia - dentro de los pasajeros totales que lo cruzan - de los vecinos de Colón y Paysandú, lo que pone en evidencia el intenso vínculo entre ambas ciudades fronterizas.

Los controles en el Paso de Frontera se encuentran parcialmente integrados del lado uruguayo. La falta de infraestructura ha impedido la localización de algunos controles de carga argentinos en el centro de frontera uruguayo, por lo cual ciertas operaciones de carga se siguen realizando en territorio argentino.

Los controles de pasajeros en vehículos livianos se realizan en casetas ubicadas en dársenas techadas discriminadas por sentido de marcha, sin descenso de los pasajeros, salvo en el caso de controles físicos. Hay presencia de funcionarios de aduana de ambos países en los andenes de pasajeros, quienes revisan los vehículos. En momentos de pico de demanda hay disposiciones por las cuales no se realiza el control aduanero al 100% de los vehículos para evitar las largas filas que se producirían en los días de mayor tránsito.

Al igual que en el Paso de Fray Bentos – Puerto Unzué, con la realización de un solo trámite frente al funcionario migratorio del país de ingreso se consiguen validar las dos operaciones migratorias (egreso e ingreso). Los vehículos de carga se desplazan en ambos laterales externos del complejo donde estacionan para cumplir con sus trámites aduaneros, migratorios y de transporte.

El Área de Control Integrado (ACI) es administrada por la Dirección Nacional Pasos de Fronteras, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional (MDN) del Uruguay, organismo responsable por la infraestructura, operación y seguridad del mismo.

El predio argentino del Paso de Frontera Paysandú – Colón (Puente General Artigas) está ubicado a unos 2.5 km de la cabecera argentina del Puente Internacional, en el viaducto que une a éste con la vialidad argentina.

Las características y operatoria del mismo, son las siguientes:

- Posee espacio para alrededor de 20 camiones los cuales se estacionan en diferentes áreas dedicadas a tales efectos, pero sin contar con un sistema de asignación de plazas para el estacionamiento de los camiones ni espacios especiales para cargas refrigeradas o peligrosas.
- El diseño del predio es inadecuado para las tareas de control que en el mismo deben realizarse. Su construcción obedeció a otras necesidades (obrador del puente) y ello se refleja claramente en su falta de funcionalidad. Se encuentra en mal estado de mantenimiento.

- Los espacios para los transportistas son por demás deficientes, los servicios en materia de comunicaciones son inexistentes.
- El uso del predio en general y de la playa de estacionamiento son gratuitos.

El predio uruguayo del Paso de Frontera Paysandú – Colón (Puente Internacional General Artigas) está ubicado sobre la margen este del Río Uruguay sobre el viaducto y por debajo de la cabecera del puente internacional, lo que lo hace un lugar de difícil gestión cuando se acumulan vehículos de cargas y pasajeros, debido al reducido tamaño de las instalaciones. En este predio se realiza la operatoria integrada de control de pasajeros en un modelo de cabecera única y una operatoria integrada parcial de control de cargas.

Las características y operatoria del mismo, son las siguientes:

- En este predio se realizan los controles aduaneros, migratorios y fitosanitarios para ambos países, con excepción de la revisión física de la Dirección General de Aduanas de Argentina, que se realiza del lado argentino.
- El área de control de pasajeros consiste en un edificio para el control de los pasajeros que arriban en ómnibus que alberga a funcionarios de los organismos de ambos países. En sus costados en ambas direcciones, posee dársenas cubiertas para el control de los pasajeros en vehículos livianos, las que en los días de pico de demanda se ven saturadas.
- Posee una playa de estacionamiento con espacio para alrededor de veinte camiones y otros tantos vehículos livianos, aunque no se encuentran señalizados los espacios para cada tipo de vehículo. No existe sistema de asignación de plazas y las cargas peligrosas se estacionan fuera del predio del ACI, sobre la ruta; no hay espacios especiales para cargas refrigeradas.
- La ubicación central del módulo de atención de pasajeros y la falta de una diferenciación de los flujos de acuerdo al tipo de vehículo provocan problemas en las playas de estacionamiento.
- Las cercanías del ingreso del ACI al puente internacional y la falta de una playa de estacionamiento correctamente dimensionada provocan en los momentos de alta demanda que las colas avancen sobre el puente internacional.
- La existencia de abundante cantidad de vehículos retenidos por diversas infracciones aduaneras o de transporte, que permanecen en el paso por períodos prolongados, contribuye a agravar la falta de espacio disponible en el predio.
- El estado general de las oficinas destinadas a los organismos aduaneros es adecuado. El espacio reservado para el área de inspecciones es un cobertizo en buen estado de conservación donde intervienen y tienen sus oficinas, los organismos sanitarios y los agentes de aduana.
- El diseño del predio y la circulación de vehículos y personas son inadecuados.
- El uso del predio en general y de la playa de estacionamiento son gratuitos, mientras que se abona peaje a la entrada o salida del complejo por el uso del puente internacional. A los servicios de transporte público la Dirección Nacional de Migraciones de Uruguay les cobra una tasa de control migratorio, en ambos sentidos de circulación.
- El tiempo medio de atención a los pasajeros, salvo en los momentos de picos de demanda, son aceptables, aunque factibles de mejorar. En materia de transporte de carga los tiempos atribuibles a los controles públicos son razonables. Se producen demoras adicionales por el accionar de los agentes privados auxiliares del comercio internacional.