

APOYO A LA PREPARACIÓN DE LA OPERACIÓN DE MODERNIZACIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA TERRESTRE DE COSTA RICA (CR – L1066)

ADECUACIÓN DE ESTUDIOS DE PROCESO DE CONTROL, GESTIÓN, INFRAESTRUCTURAS E INVERSIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA TERRESTRES DE COSTA RICA - Versión 2



Banco Interamericano de Desarrollo

**INFORME FINAL
PASO DE FRONTERA: SIXAOLA (CR) – GUABITO (PA)**

Julio 2013

Equipo Consultor

Jorge Diez
Sandra Formigo
Jorge García
Pablo Illarietti
Carlos Ríos
Ricardo Sicra

Contenido

| | | |
|-----------|---|----|
| 1. | INTRODUCCIÓN | 5 |
| 1.1 | ANTECEDENTES..... | 5 |
| 1.2 | OBJETO | 5 |
| 1.3 | RESULTADOS ESPERADOS | 5 |
| 1.4 | ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO | 7 |
| 1.5 | UBICACIÓN DEL PASO | 7 |
| 2. | DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA..... | 8 |
| 2.1 | FLUJOS DE CARGAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE | 8 |
| 2.1.1 | Introducción | 8 |
| 2.1.2 | Flujos Verificados en el Paso | 8 |
| 2.1.2.1 | Flujos en Sentido Costa Rica – Panamá | 8 |
| 2.1.2.1.1 | Principales productos transportados | 8 |
| 2.1.2.1.2 | Estacionalidad de los despachos..... | 9 |
| 2.1.2.1.3 | Unidades de transporte | 9 |
| 2.1.2.2 | Flujos en Sentido Panamá – Costa Rica | 10 |
| 2.1.2.2.1 | Principales productos transportados | 10 |
| 2.1.2.2.2 | Estacionalidad de los despachos..... | 11 |
| 2.1.2.2.3 | Unidades de transporte | 11 |
| 2.2 | MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS | 11 |
| 2.2.1 | Flujo de Personas..... | 11 |
| 2.2.2 | Pasajeros Vecinales | 12 |
| 2.2.3 | Flujos de Vehículos de Pasajeros | 12 |
| 2.2.3.1 | Sentido Costa Rica - Panamá | 12 |
| 2.2.3.2 | Sentido Panamá - Costa Rica | 14 |
| 2.3 | PROYECCIONES DE CARGAS, PASAJEROS Y VEHÍCULOS..... | 14 |
| 2.3.1 | Proyección de Volúmenes Comerciados | 14 |
| 2.3.1.1 | Resultados Obtenidos..... | 14 |
| 2.3.2 | Proyección de Medios de Transporte de Carga | 15 |
| 2.3.3 | Proyección de Pasajeros | 16 |
| 2.3.4 | Proyección de Vehículos de Pasajeros | 17 |
| 3. | ESTIMACIÓN DE TIEMPOS MEDIOS | 19 |
| 3.1 | TRANSPORTE DE CARGAS | 19 |
| 3.1.1 | Tiempos Medios de Permanencia..... | 19 |
| 3.2 | PASAJEROS | 19 |
| 4. | MANUAL DE PROCESOS | 22 |
| 4.1 | INTRODUCCIÓN..... | 22 |
| 4.2 | PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL..... | 22 |
| 4.2.1 | Transporte de Cargas | 23 |
| 4.2.2 | Transporte de Pasajeros | 24 |
| 4.3 | CONDICIONES DE BORDE | 24 |
| 4.4 | MANUAL DE PROCESOS..... | 25 |
| 4.4.1 | Proceso de Cargas – Sentido Panamá – Costa Rica..... | 26 |
| 4.4.2 | Proceso de Cargas – Sentido Costa Rica - Panamá..... | 43 |
| 4.4.3 | Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Panamá – Costa Rica | 58 |
| 4.4.4 | Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Panamá – Costa Rica | 70 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 4.4.5 | Proceso de Control de Peatones – Sentido Panamá – Costa Rica..... | 80 |
| 4.4.6 | Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Costa Rica - Panamá..... | 86 |
| 4.4.7 | Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Costa Rica - Panamá | 97 |
| 4.4.8 | Proceso de Control de Peatones – Sentido Costa Rica – Panamá..... | 108 |
| 5. | SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN | 114 |
| 5.1 | INTRODUCCIÓN | 114 |
| 5.2 | COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO (SCGP) | 115 |
| 5.2.1 | Estaciones de Gestión Externas (EGE) | 116 |
| 5.2.2 | Estaciones de Gestión Internas (EGI) | 116 |
| 5.2.2.1 | Modelo de Control Vehicular en el Espacio de Control del Scgp..... | 116 |
| 5.2.3 | Sistemas de Control de Gestión Internos de los CU-CR (SCGCU-CR) | 117 |
| 5.2.3.1 | Sistema de Control de Gestión del CU-CR – Proceso de Control de Cargas | 118 |
| 5.2.3.2 | Sistema de Control de Gestión del CU-CR – Procesos de Control de Pasajeros | 120 |
| 5.2.4 | Arquitectura Tecnológica del Sistema de Control de Gestión del Paso | 123 |
| 5.2.4.1 | Arquitectura de Comunicaciones, y Hardware de Soporte | 123 |
| 5.2.4.2 | Hardware (HW) | 124 |
| 5.2.5 | Arquitectura de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CU-CR | 125 |
| 5.2.6 | Información a Adquirir por las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CU-CR | 127 |
| 5.2.6.1 | Identificación Informática de Placas (matrículas)..... | 127 |
| 5.2.6.2 | Identificación Tipo Vehículo | 127 |
| 5.2.6.3 | Identificación Conductor | 127 |
| 5.2.6.4 | Detección Contenedores (solo para carga) | 127 |
| 5.2.6.5 | Identificación Informática Contenedores (solo para carga) | 127 |
| 5.2.6.6 | Determinación Peso (solo carga)..... | 127 |
| 5.2.6.7 | Lectores de Radiofrecuencia RFID (Radio Frequency Identification)..... | 127 |
| 5.2.6.8 | Funcionamiento Operativo de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y Barreras de Entrada y Salida | 127 |
| 5.3 | SUBSISTEMAS COMPLEMENTARIOS A CONSIDERAR PARA EL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL PASO..... | 128 |
| 5.3.1 | Intercambio de Datos entre Sistemas (IDS) | 128 |
| 5.3.2 | Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) y Control de acceso y seguridad en los CU-CR..... | 129 |
| 5.3.3 | Subsistema de Señalética Inteligente | 130 |
| 5.3.4 | Rol Electrónico | 130 |
| 5.3.5 | Subsistema de Circuito Cerrado de Televisión | 130 |
| 5.3.6 | Portal WEB de Sixaola | 130 |
| 5.3.7 | Control de Tránsitos en Rutas Fiscales | 131 |
| 6. | INFRAESTRUCTURA | 132 |
| 6.1 | INTRODUCCIÓN | 132 |
| 6.2 | INFRAESTRUCTURA DEL PASO DE FRONTERA..... | 132 |
| 6.2.1 | PREDIO SOPORTE DE LA INFRAESTRUCTURA. EMPLAZAMIENTO. PREMISAS DE PARTIDA. | 132 |
| 6.2.2 | DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA. | 134 |
| 6.2.2.1 | FUTURO FUNCIONAMIENTO DEL PASO DE FRONTERA | 134 |
| 6.2.2.2 | ESCALA DE INTERVENCIÓN EN FUNCIÓN DE LA DEMANDA DEL PASO..... | 134 |
| 6.2.2.3 | ESQUEMA GENERAL DE FUNCIONAMIENTO | 134 |
| 6.2.2.4 | DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS | 136 |
| 6.2.2.5 | DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS | 138 |
| 6.2.2.6 | DIMENSIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE CONTROL INCORPORADAS..... | 138 |
| 6.2.2.6.1 | Introducción | 138 |
| 6.2.2.6.2 | Estimación del Área Fija para Cargas y Pasajeros. | 139 |
| 6.2.2.6.3 | Estimación del Área Variable de Cargas | 140 |
| 6.2.2.6.4 | Estimación de Puestos de Trabajo y Recintos para Control de Pasajeros..... | 140 |
| 6.2.2.6.5 | Viviendas para Funcionarios de las Agencias de Control..... | 141 |
| 6.2.2.6.6 | . Cuadros de Superficies | 142 |

Índice de Tablas

| | | |
|-----------|---|-----|
| 6.2.2.7 | CALIDADES DE REFERENCIA..... | 142 |
| 6.3 | ANTEPRESUPUESTOS | 144 |
| 6.3.1 | Consideraciones Previas | 144 |
| 6.3.1.1 | CARTOGRAFÍA..... | 144 |
| 6.3.1.2 | NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS..... | 144 |
| 6.3.1.3 | FUENTES | 144 |
| 6.3.2 | Metodología..... | 144 |
| 6.3.3 | Exclusiones en el Antepresupuesto..... | 144 |
| 6.3.3.1 | EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTE DE LA CUC | 145 |
| 6.3.4 | Desarrollo del Antepresupuesto de ambas cabeceras..... | 145 |
| 6.3.4.1 | Presupuesto de la infraestructura por partidas de obra: | 145 |
| 6.3.4.2 | Presupuestos Anexos: | 146 |
| 6.3.5 | Costes de Operación y Mantenimiento | 146 |
| 6.3.5.1 | Mantenimiento de viarios | 146 |
| 6.3.5.2 | Mantenimiento de edificaciones..... | 146 |
| 6.3.5.2.1 | Alcances del Mantenimiento estimado | 146 |
| 6.3.5.2.2 | Mantenimiento no incluido | 146 |
| 6.3.5.2.3 | Metodología | 146 |
| 6.3.5.3 | Mantenimiento de Instalaciones Informáticas..... | 146 |
| 6.3.5.4 | Costo de Operación y Mantenimiento de la Infraestructura..... | 147 |
| 6.3.6 | CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS | 147 |
| 7. | TIEMPOS MEDIOS Y AHORROS DE TIEMPO CON PROYECTO | 148 |
| 7.1 | TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA | 148 |
| 7.1.1 | Transporte de cargas..... | 148 |
| 7.1.2 | Transporte de pasajeros..... | 148 |
| 7.2 | ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO..... | 150 |
| 7.2.1 | Transporte de cargas..... | 150 |
| 7.2.2 | Transporte de pasajeros..... | 150 |

| | |
|---|-------------------------------|
| TABLA 1. PRODUCTOS TRANSPORTADOS (CR-PA / 2010) | 8 |
| TABLA 2. PRODUCTOS TRANSPORTADOS (PA-CR / 2010) | 10 |
| TABLA 3. PASAJEROS INGRESADOS Y EGRESADOS DE CR (2001-2011)..... | 11 |
| TABLA 4. VEHÍCULOS ANUALES DE PASAJEROS INGRESADOS A CR (2006-2010) | 13 |
| TABLA 5. ESTACIONALIDAD MENSUAL DE LOS VEHÍCULOS DE PASAJEROS..... | 13 |
| TABLA 6. FLUJO DE CARGA POR SENTIDO (2010)..... | 14 |
| TABLA 7. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA (2013-2025)..... | 15 |
| TABLA 8. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS DE CARGA (2013-2032) | 15 |
| TABLA 9. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS (2013-2032) | 16 |
| TABLA 10. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS (2013-2032)..... | 17 |
| TABLA 11.IXAOLA CARGAS – TIEMPOS UNITARIOS Y TOTALES / MES POR CABECERA | 19 |
| TABLA 12 SIXAOLA – GUABITO PASAJEROS – PARÁMETROS ADOPTADOS PARA LA ESTIMACIÓN DE TIEMPOS EN CADA CABECERA..... | 20 |
| TABLA 13 SIXAOLA GUABITO PASAJEROS – TIEMPOS UNITARIOS Y TOTALES 2012 POR CABECERA | 21 |
| TABLA 14. SUPERFICIES PARA CARGAS Y PASAJEROS PREVISTAS PARA ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS..... | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| TABLA 15. ÁREA VARIABLE DE CARGA..... | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| TABLA 16. ÁREA VARIABLE DE PASAJEROS | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| TABLA 17. MODELO DE ENCUESTA DIRECTA A LOS ORGANISMOS DE CONTROL | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| TABLA 18. DISTRIBUCIÓN DE SUPERFICIE POR UNIDAD DE VIVIENDA..... | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| TABLA 19. TIEMPOS ESTIMADOS TRANSPORTE DE CARGA CON PROYECTO | 148 |
| TABLA 20. TIEMPOS UNITARIOS PASAJEROS SENTIDO PA – CR CON PROYECTO POR TIPO DE MOVILIDAD | 149 |
| TABLA 21. TIEMPOS UNITARIOS PASAJEROS SENTIDO CR – PA CON PROYECTO POR TIPO DE MOVILIDAD | 149 |
| TABLA 22. TRANSPORTE DE CARGAS – AHORROS DE TIEMPO ESTIMADOS CON PROYECTO | 150 |
| TABLA 23. PASAJEROS – AHORROS DE TIEMPO ESTIMADOS CON PROYECTO | 150 |

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1. TONELADAS TRANSPORTADAS (CR-PA / 2008-2010) 8

GRÁFICO 2. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE DESPACHOS (CR-PA) 9

GRÁFICO 3. FLUJO ANUAL DE CAMIONES (CR-PA / 2006-2010) 10

GRÁFICO 4. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE CAMIONES (CR-PA) 10

GRÁFICO 5. TONELADAS TRANSPORTADAS (PA-CR / 2008-2010) 10

GRÁFICO 6. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE DESPACHOS (PA-CR) 11

GRÁFICO 7. PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO (2001-2011) 12

GRÁFICO 8. ESTACIONALIDAD MENSUAL DE LOS PASAJEROS..... 12

GRÁFICO 9. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE AUTOS Y BUSES 13

GRÁFICO 10. COMPARACIÓN QUINQUENAL DEL FLUJO DE CARGA PROYECTADO 15

GRÁFICO 11. COMPARACIÓN QUINQUENAL DE UNIDADES DE TRANSPORTE PROYECTADAS 16

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS (2012-2032)..... 17

GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN QUINQUENAL PROYECTADA DE AUTOMÓVILES Y BUSES 18

GRÁFICO 14. SIXAOLA – TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR PASAJERO Y MOVILIDAD EN CADA CABECERA 21

1.INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

La República de Costa Rica ha decidido encarar un programa de mejoras en sus Pasos de Frontera terrestres con el objeto de mejorar su eficiencia y la calidad percibida por los usuarios.

El programa incluye dos vinculaciones carreteras con Panamá y dos con Nicaragua.

De los pasos de frontera que vinculan Costa Rica con Panamá, destaca por su importancia Paso Canoas; nodo importante del Corredor Pacífico de la RICAM para los flujos que utilizan las facilidades logísticas de Panamá y para las exportaciones e importaciones de dicho país con los de la región Mesoamericana, incluido México.

La restante vinculación con Panamá (Sixaola – Guabito¹) es un paso de frontera muy vinculado al transporte de producción local (Bananos, e insumos para su transporte y cultivo) y presentan una interesante perspectiva desde el punto de visto turístico ya que enlaza los circuitos más demandados de Costa Rica y Panamá en el Caribe.

El tercer paso de frontera incluido es el de Peñas Blancas – Peñas Blancas entre CR y NI, nodo que también integra el CP de la RICAM por donde se viabilizan el comercio de Costa Rica desde y hacia los países mesoamericanos y México, los flujos del comercio panameño con Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México (que también demandan Paso Canoas para su consecución). Se trata de uno de los dos pasos de mayor importancia relativa de la región, medido en volúmenes comerciados y Medios de Transporte y el primero en lo que hace a pasajeros transportados.

Finalmente, Las Tablillas San Pancho que en la actualidad sólo se habilita para el transporte de cargas a solicitud de las empresas productoras de cítricos en Nicaragua y de procesadoras de esta producción en Costa Rica, localizadas en las inmediaciones del vínculo, tiene alto potencial para generar nuevos tráficos (particularmente de exportación de Nicaragua) y canalizar las exportaciones e importaciones de Nicaragua que se viabilizan por Puerto Limón utilizando en la actualidad el paso de Peñas Blancas.

El programa hace énfasis en la reingeniería integral de sus Pasos de Frontera mediante la adopción de nuevos procesos de control que recreen las mejores prácticas existentes y aporten innovaciones, la incorporación de tecnología aplicada tanto a los procesos como a recrear un sistema de control de gestión que permita evaluar en forma continua el desempeño y garantice la integridad de los controles y a desarrollar la infraestructura necesaria para soportar los procesos adoptados con el nivel de calidad pretendida por las autoridades.

La encomienda prevé la integración binacional de los controles en el diseño de las instalaciones de control fronterizo de los pasos con Panamá. En el caso de paso Canoas, el modelo será de doble cabecera de cargas y pasajeros con el criterio país de entrada, país sede de los controles, mientras que en Sixaola – Guabito se proyecta un esquema de cabeceras únicas, localizadas en Costa Rica y diferenciadas en Cargas y Pasajeros.

Se pretende asimismo que, en los pasos de frontera que vinculan a Costa Rica con Nicaragua, las propuestas cuenten con la ductilidad de poder adaptarse a escenarios de integración binacional escalables, que en el corto y mediano plazo no incluirían la integración física, replicando esquemas propuestos para otras vinculaciones carreteras del corredor (Integración “virtual”)

Se espera que la implementación del programa permita una drástica reducción en los tiempos medios requeridos en la actualidad por los procesos de control, contribuyendo a reducir los costos generalizados de transporte e incrementando la competitividad nacional en el movimiento internacional de bienes y personas.

Por otra parte, la implantación del programa de mejoras generará beneficios a los países de la región al incrementar la fluidez de los tránsitos internacionales que utilizan el territorio costarricense para viabilizar el comercio entre terceros países de la región y generará un valioso antecedente que podrá ser capitalizado para lograr una homogenización de los procesos y practicas operativas en los Pasos de Frontera de la región que contribuirá a elevar los niveles del comercio internacional y el desplazamiento de personas.

Finalmente, las mejoras que se obtengan en la fluidez de los movimientos internacionales de mercaderías y personas, permitirá obtener de los programas de mejoras viales en los corredores de la región, como la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, su máximo beneficio toda vez que los Pasos de Frontera son nodos significativos de los mismos.

1.2 OBJETO

De acuerdo a los términos de referencia, el objetivo general de esta consultoría es el diseño del esquema operativo y procedimental, para la cabecera Costa Rica de cuatro Pasos de Frontera; Paso Canoas, Peñas Blancas, Las Tablillas y Sixaola, en el marco de un esquema armonizado de facilitación y control entre las diferentes instituciones con responsabilidad sobre el comercio internacional del país, previendo la posible integración binacional de controles que podría darse a futuro mediante esquemas de integración física o “virtual” con los países concernidos.

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

- ⇒ Diseño de los procesos 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.

1.3 RESULTADOS ESPERADOS

Del estudio se esperan – en enumeración no taxativa – los siguientes resultados

⇒ Línea de Base y Dimensionamiento

Determinación de línea base, proyecciones de demanda al horizonte del proyecto, dimensionamiento de las infraestructuras, instalaciones y servicios con optimización de recursos de funcionarios requeridos para la

¹ La conexión vial entre ambos países en la actualidad se realiza utilizando un puente provisorio ante el precario estado del Puente Internacional Ferroviario por donde hasta 2011 se canalizaba el tránsito de vehículos y personas. Ambos países se encuentran abocados a implantar un nuevo puente internacional (definitivo) que se ubicaría 600 metros aguas abajo del actual.

prestación de servicios, estimación de los tiempos medios que demandan las tareas de control y permanencia, actuales y proyectados con la implantación de la propuesta.

➤ **Manual de Procesos en Frontera**

Diseño de procesos del Centro de control nacional o binacional cuando corresponda y Redacción de Manual de Procesos que determine secuencia de intervención, 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 de control de gestión interno del CCN 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 por su directa implicación en la factibilidad, 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.

Estimación de los costos de implantación de las obras propuestas con cronograma de ejecución y costos de mantenimiento estimados para un lapso de 20 años

De esta forma, se espera que el país cuente con los elementos necesarios que les permita implantar controles fronterizos, en cada una de las vinculaciones incluidas en el programa, 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 los que se arribe 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.

Entre las actividades previstas para el logro de los objetivos de esta etapa del trabajo, destacan en primer lugar aquellas necesarias para elaborar el diagnóstico en los aspectos vinculados a la estimación y composición de la demanda dirigida al Paso, al relevamiento de los procesos que se desarrollan en los mismos en materia de cargas y pasajeros, a la infraestructura existente y su grado de aprovechamiento para la solución propuesta y a la estimación del tiempo medio que demandan los controles para las distintas categorías de usuarios y, en lo que hace al transporte de carga, para los distintos tipos de despachos que se verifican.

Los análisis realizados permiten la confección de una línea de base adecuada para evaluar a posteriori los beneficios obtenibles con el proyecto y brindan la información necesaria para un correcto dimensionamiento del mismo

² Durante la visita del equipo consultor se llevaron a cabo una serie de entrevistas no estructuradas con transportistas usuarios del Paso y comerciantes formales e informales para recabar su opinión sobre las peculiaridades del Paso y las tareas de control que se desarrollan en el mismo.

En segunda instancia, con los insumos adquiridos, las actividades se orientan a determinar la propuesta preliminar tanto en materia de infraestructura y su emplazamiento como de procesos y organización de los controles y tecnologías y sistemas de control de gestión requeridos.

Asimismo se presenta una estimación del costo de implantación de la propuesta y se cuantifican los ahorros de tiempo de los usuarios, obtenibles a partir de la misma.

Con el fin de cumplir con los objetivos antes mencionados, se realizaron las siguientes actividades:

- Formulación de requerimientos de información para las distintas agencias de control presentes en los Pasos de Frontera y las agencias nacionales de transporte y vialidad
- Recopilación de información existente en organismos públicos y privados, referida al comercio internacional de y a los flujos de bienes y personas que se verifican en los Pasos de Frontera analizados.
- Visitas de campo del equipo de trabajo, a los Pasos de Frontera con el objeto de:
 - Recopilar información primaria referida a los flujos que se verifican en los Pasos, su distribución temporal, los picos de demanda de control que se presentan y su impacto sobre los tiempos medios de demora;
 - Identificar sus pautas operativas y la organización funcional de los controles;
 - Analizar la infraestructura y equipamiento disponible en cada caso;
 - Realizar tareas de campo y de recopilación de información primaria a fin de determinar los tiempos medios de control que se verifican para cada categoría de usuario
 - Releva los procesos inherentes a los controles de cargas y pasajeros y los recursos humanos disponibles en cada institución;
 - Entrevistar a los funcionarios de las agencias de control presentes en los Pasos;
 - Tomar conocimiento de proyectos a nivel de idea u otro, elaborados por las instituciones de control para el Paso;
 - Realizar entrevistas directas a los usuarios de los Pasos de Frontera²;
 - Seleccionar los espacios físicos para el emplazamiento de las futuras instalaciones y determinar su grado de viabilidad en función el Plan de Ordenamiento Territorial o las previsiones de cada municipio concernido
- Determinar la propuesta preliminar de procesos de controles integrados o nacionales, según corresponda, de tecnologías y sistemas de control de gestión y de organización física de la infraestructura que deberá soportarlos, verificando que el esquema que se eleva a consideración del país, además de generar una mayor eficiencia operativa, reduciendo los tiempos medios insumidos por los controles e incrementando la calidad percibida por los usuarios, garantice la necesaria integridad de los controles en los distintos recintos fronterizos.

- Explicitar las condiciones de borde adoptadas como premisas para el adecuado funcionamiento del esquema propuesto.

1.4 ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El informe se encuentra estructurado en **un capítulo** de introducción y **seis capítulos** 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.

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

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.

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 de Frontera analizado y la proyección de dichos flujos a un horizonte de veinte años. Se incluyen aquí aspectos referidos a las cargas transportadas y la estacionalidad de los flujos (cargas y pasajeros) por sentido.

En el **tercer capítulo**, se aborda a cuantificación de los tiempos medios que demanda la culminación de los controles (tiempos atribuibles al 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, insume la realización de los controles

En el **cuarto 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

En el **quinto capítulo**, se brinda un detalle de los aspectos operativos, tecnológicos e informáticos vinculados con el Sistema de Control de Gestión propuesto

En el **sexto capítulo** se presenta el diseño preliminar de la infraestructura y equipamiento necesarios para soportar la operatoria propuesta y se presenta una estimación del costo de desarrollo de la misma. Se incluyen los aspectos considerados para el dimensionamiento de las instalaciones.

En el **séptimo capítulo**, se presenta una estimación de los tiempos medios de control que resultarán de implementar la propuesta y se realiza una estimación de los ahorros de tiempo esperables del proyecto.

1.5 UBICACIÓN DEL PASO

El paso de frontera se encuentra situado en sendas cabeceras a orillas del Río Sixaola (el cual oficia de límite entre ambas naciones), en los centros poblados de Sixaola (Costa Rica) y Guabito (Panamá).

La vinculación entre ambas localidades se concretaba hasta 2011 a través de un puente internacional ferroviario, construido en el año 1908 por la empresa Bocas Fruit Company para dar servicio a sus plantaciones. La calzada existente es de 3.10 m de ancho con durmientes de madera y tablones.

Cuando dejó de funcionar el ferrocarril, se comenzó a utilizar, sin mayores adaptaciones, para el paso de vehículos y peatones.

Este puente, que ha dado origen a la conurbación Sixaola-Guabito, se encuentra en avanzadas condiciones de deterioro y próximo a un colapso, por lo que los gobiernos de ambos países han decidido su desmantelamiento y sustitución, para el paso de vehículos, por un puente temporal, del tipo Bailey, ubicado aproximadamente a 15 m aguas abajo del puente existente que operará mientras entra en servicio el puente definitivo cuya localización está prevista a una distancias aproximada de 600 metros, respecto al actual.



La cabecera costarricense del paso de frontera se encuentra en la ciudad de Sixaola, distrito de Sixaola (en el extremo oriental del país), Cantón de Talamanca, Provincia de Limón. Entre las ciudades cercanas al poblado fronterizo se encuentran Bribri (34 Km.), Puerto Viejo (50 Km.), Cahuita (74 Km.), y Limón (97 Km.). La ciudad de San José se encuentra a 257 Km.

El paso de frontera del **lado panameño** está ubicado en el poblado de Guabito, corregimiento de Guabito, en el distrito de Changuinola, provincia de Bocas del Toro (ubicada al Noroeste del país). La ciudad de Changuinola, cabecera del distrito y centro poblado más importante de la provincia, se encuentra a 22.5 Km.

2.DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA

En este capítulo se muestran las estimaciones realizadas de los flujos de cargas, pasajeros y vehículos que utilizan el Paso de Frontera Guabito - Sixaola y la proyección de dichos flujos a un horizonte de 20 años.

En primer término, se detallan los flujos de carga medidos en valores y volúmenes registrados en el Paso en 2010, totales y por sentido de marcha; los principales productos transportados y la estacionalidad mensual de los despachos.

Luego se estima la cantidad de medios de transporte resultantes para el año 2010 y su distribución mensual.

Seguidamente se aborda la cuantificación del número de pasajeros y vehículos (autos y buses) que demandan el uso del Paso para su desplazamiento por sentido de marcha.

Por último se presenta una proyección de cada uno de los flujos estimados para el lapso 2013 – 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 camiones que se registra en el Paso de Frontera Guabito - Sixaola en la frontera de Costa Rica y Panamá

Se trata del segundo Paso de Frontera terrestre de la vinculación, utilizado para el movimiento de mercaderías, luego de Paso Canoas. Por el mismo se canaliza en forma casi exclusiva comercio bilateral.

El cruce vehicular del río que sirve como límite fronterizo se realiza sobre un puente Bailey instalado provisoriamente hasta tanto se lleve a cabo el proyecto del nuevo puente internacional. Los peatones circulan por viejo puente ferroviario, acondicionado en forma precaria para el Paso de personas.

Las fuentes consultadas para la cuantificación de los flujos verificados en el Paso corresponden a la información provista por la Aduana de Panamá y la base de datos privada Mercosur On Line (http://www.mercosuronline.com/comercio_exterior.php).

En materia de estimación de medios de transporte, las estimaciones pudieron ser completadas con la información parcial de vehículos asperjados en el Paso provista por OIRSA Panamá y MAG de Sixaola.

2.1.2 Flujos Verificados en el Paso

En 2010 por el Paso Sixaola – Guabito se movilizaron, en ambos sentidos, flujos comerciales por aproximadamente 60 millones de dólares y 77.000 toneladas.

Los volúmenes transportados redundan en un promedio diario de camiones circulando por el Paso en ambos sentidos de aproximadamente 20 a 25 unidades, de los cuales más del 50% son vacíos.

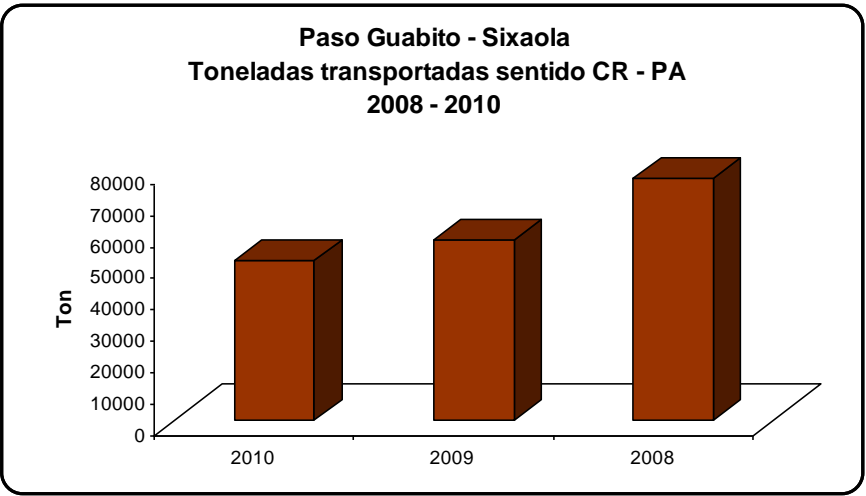
Del total comercializado, en sentido CR – PA el valor de mercadería transportada ascendió aproximadamente a 46 millones de dólares (77.5% del total), mientras que en volúmenes las toneladas comercializadas ascendieron a aproximadamente 50.600 (65.5% del total).

En sentido PA – CR los valores se ubican en torno a los 13.3 millones de dólares (22.5% del total) y las toneladas transportadas en 26.700 (34.5% del total).

2.1.2.1 Flujos en Sentido Costa Rica – Panamá

Como se señalara, el comercio que se verifica en este Paso es en forma casi excluyente el bilateral entre los dos países fronterizos. En el gráfico que sigue se muestra la evolución de las toneladas transportadas en sentido CR – PA en los años 2008 a 2010.

Gráfico 1. Toneladas transportadas (CR-PA / 2008-2010)



Fuente: Elaboración propia con base en información de la base de datos Mercosur On Line – Aduanas de Panamá y Costa Rica

2.1.2.1.1 Principales productos transportados

En la tabla siguiente se presenta la información referida a los principales productos de las importaciones de Panamá (exportaciones de Costa Rica), ordenados por volumen.

Tabla 1. Productos transportados (CR-PA / 2010)

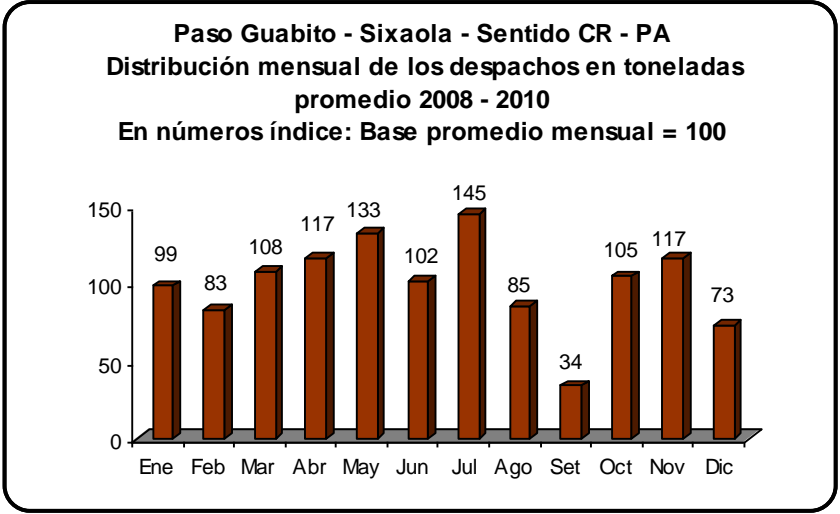
| PASO GUABITO - SIXAOLA - PRODUCTOS TRANSPORTADOS SENTIDO CR - PA 2010 en volúmenes y valores | | | |
|---|---------------|-------|---------------------|
| Partida | miles de us\$ | Ton | % volumen acumulado |
| 3105 ABONOS MINERALES O QUIMICOS, CON 2 O 3 ELEMEN. FERTILIZANTES | 5187 | 12173 | 24,1% |
| 2825 HIDRAZINA E HIDROXILAMINA, LOS DEMAS OXIDOS DE METALES | 965 | 7640 | 39,3% |
| 2523 CEMENTOS HIDRAULICOS (CEMENTOS SIN PULVERIZAR O CLINKER) | 559 | 4410 | 48,0% |
| 3824 PRODUCTOS QUIMICOS Y PREPARACIONES DE LA INDUSTRIA QUIMICA | 4128 | 3612 | 55,2% |
| 2836 CARBONATOS, PEROXOCARBONATOS, CARBONATO DE AMONIO COMERCIAL | 192 | 3358 | 61,8% |
| 7214 BARRAS DE HIERRO O ACERO S/ALEAR, FORJADAS O LAMI. EN CALIENTE | 1797 | 2782 | 67,3% |
| 2710 ACEITES DE PETROLEO, EXCEPTO LOS ACEITES CRUDOS | 2521 | 2204 | 71,7% |
| 4819 CAJAS, SACOS, BOLSITAS Y DEMAS ENVASES DE PAPEL O CARTON | 1845 | 2047 | 75,7% |
| 4415 CAJONES, CAJAS, JAULAS, PLATAFORMAS PARA CARGA, DE MADERA | 893 | 1991 | 79,7% |
| 3923 ARTICULOS PARA EL TRANSPORTE O ENVASADO, DE PLASTICO | 4580 | 1667 | 83,0% |
| 3808 INSECTICIDAS, RATICIDAS, FUNGICIDAS, HERBICIDAS, DESINFECTANTES | 6815 | 1461 | 85,9% |
| 2518 DOLOMITA, SINTERIZADA, CALCINADA, DESBASTADA O TROCEADA | 81 | 940 | 87,7% |
| 7306 LOS DEMAS TUBOS Y PERFILES HUECOS, DE HIERRO O ACERO | 1212 | 927 | 89,6% |
| 4407 MADERA ASERRADA O DESBASTADA LONGITUDINALMENTE (ESP. SUP 6MM) | 519 | 853 | 91,3% |
| 7305 LOS DEMAS TUBOS CON DIAMETRO EXT. SUP.406,4MM,DE HIERRO/ACERO | 2139 | 841 | 92,9% |
| 3904 POLIMEROS DE CLORURO DE VINILO EN FORMAS PRIMARIAS | 789 | 735 | 94,4% |
| 3926 LAS DEMAS MANUFACTURAS DE PLASTICO Y MATERIAS, PART.3901/3914 | 495 | 611 | 95,6% |
| 3104 ABONOS MINERALES O QUIMICOS POTASICOS | 147 | 226 | 96,1% |
| 6810 MANUFACTURAS DE CEMENTO, HORMIGON O PIEDRA ARTIFICIAL | 15 | 158 | 96,4% |
| 3102 ABONOS MINERALES O QUIMICOS NITROGENADOS | 54 | 124 | 96,6% |
| 3602 EXPLOSIVOS PREPARADOS (EXCEPTO LAS POLVORAS) | 183 | 107 | 96,8% |
| 2833 SULFATOS, ALUMBRES Y PEROXOSULFATOS | 84 | 98 | 97,0% |
| 7216 PERFILES DE HIERRO O ACERO SIN ALEAR | 81 | 94 | 97,2% |
| 1801 CACAO EN GRANO, ENTERO O PARTIDO, CRUDO O TOSTADO | 167 | 89 | 97,4% |
| 3506 COLAS Y DEMAS ADHESIVOS, NO COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE | 141 | 75 | 97,5% |
| 3921 LAS DEMAS PLACAS, HOJAS, LAMINAS Y TIRAS, DE PLASTICO | 426 | 74 | 97,7% |
| 7308 CONSTRUCCIONES Y SUS PARTES, DE HIERRO O ACERO | 284 | 61 | 97,8% |
| 2201 AGUA, HIELO Y NIEVE ,SIN ADICION DE AZUCAR U OTRO EDULCORANTE | 25 | 58 | 97,9% |
| 3920 LAS DEMAS PLACAS, DE PLASTICO NO CELULAR Y SIN REFUERZO | 145 | 53 | 98,0% |
| 2834 NITRITOS, NITRATOS | 102 | 52 | 98,1% |
| 1905 PRODUCTOS DE PANADERIA, PASTELERIA O GALLETERIA | 90 | 52 | 98,2% |
| 8503 PARTE DESTINADA MAQUINA PARTIDA 8501 O 8502 | 745 | 51 | 98,3% |
| Otros productos | 8506 | 846 | 100,0% |
| Total | 45912 | 50471 | |

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Mercosur On Line – Aduanas de Costa Rica y Panamá.

2.1.2.1.2 Estacionalidad de los despachos

En sentido CR – PA el promedio mensual de los volúmenes despachados en el lapso 2008 – 2010 se ubica en torno de las 5.100 toneladas. En el gráfico siguiente, a partir de la información disponible en la base de datos Mercosur On Line (Aduana de Costa Rica y Panamá) se muestra la distribución mensual de los despachos, durante el lapso mencionado, en números índices base promedio mensual = 100.

Gráfico 2. Distribución mensual de despachos (CR-PA)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Mercosur On Line - Aduanas de Costa Rica y Panamá

2.1.2.1.3 Unidades de transporte

En función de las estimaciones de toneladas transportadas, el porcentaje de camiones vacíos recabado en la visita al Paso (superior al 50%) y asumiendo una carga media por unidad de transporte, de 18 toneladas, el flujo diario de unidades de transporte en sentido CR – PA se ubicaría en torno de a 12 a 15 camiones en el mes promedio – año, incluyendo cargados y vacíos.

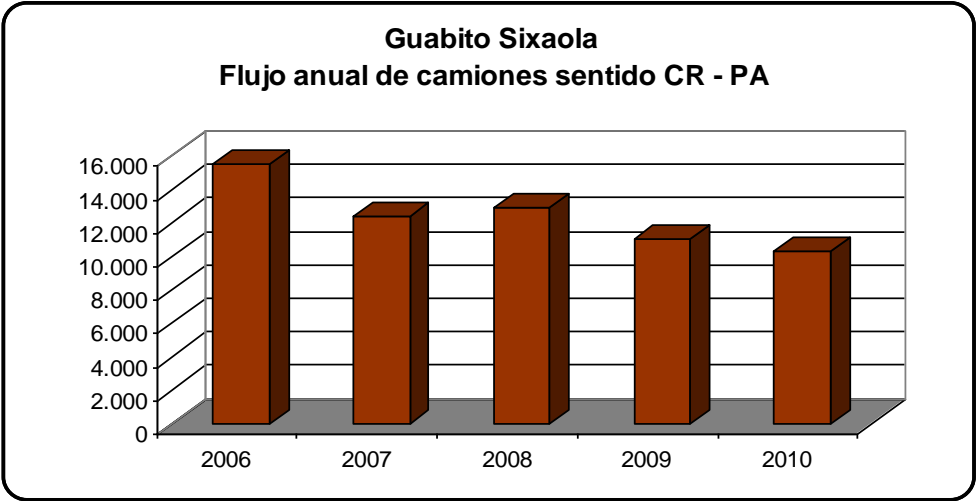
Considerando la merma que se registra en los flujos en los fines de semana, puede estimarse la cantidad de medios de transporte en día hábil en un rango de 15 a 20 unidades (cargado y vacío).

Las cifras de unidades de transporte obtenidas a partir de las estimaciones de flujos y los supuestos de carga media adoptados, resultan consistentes con las informadas durante el desarrollo de las tareas de campo en el Paso de Frontera por los responsables de la aduana de Costa Rica

Adicionalmente, pudo obtenerse de OIRSA Panamá la serie de camiones asperjados ingresados a Panamá, la que por la ubicación del arco de fumigación (inmediata a la finalización del puente fronterizo) permite suponer que todos los vehículos son captados.

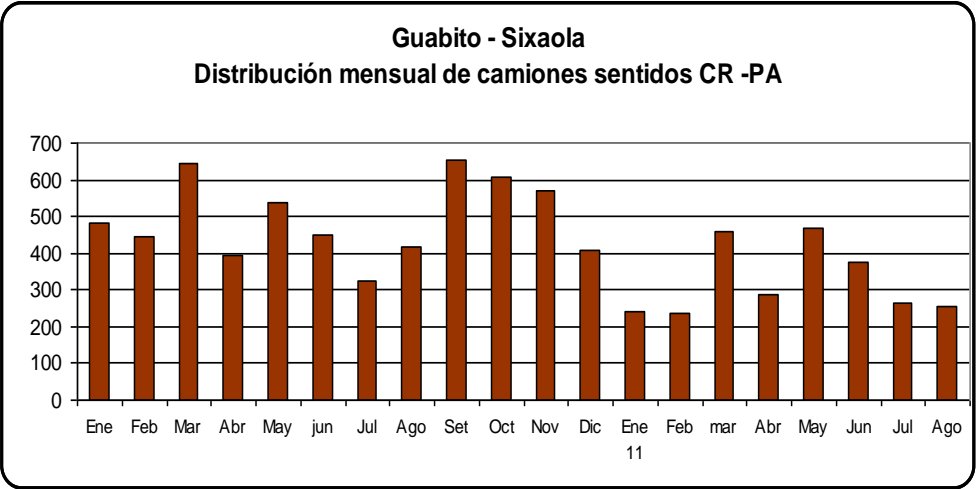
Con base en dicha información, en los gráficos siguientes se presenta la distribución de camiones con sentido CR – PA para el lapso 2006 – 2010 y la estacionalidad mensual de dicho flujo en el lapso enero 2010 a agosto de 2011.

Gráfico 3. Flujo anual de camiones (CR-PA / 2006-2010)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de OIRSA – Delegación Guabito

Gráfico 4. Distribución mensual de camiones (CR-PA)

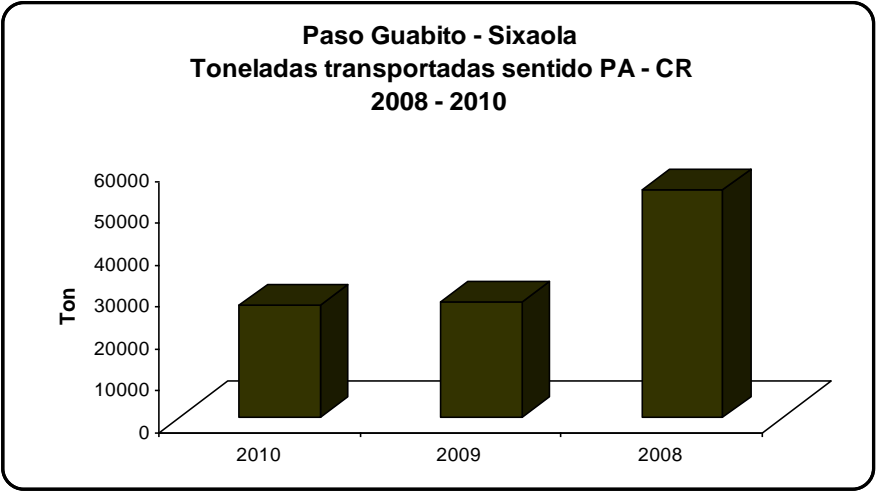


Fuente: Elaboración propia con base en datos de OIRSA – Delegación Guabito

2.1.2.2 Flujos en Sentido Panamá – Costa Rica

Como se señalara, el comercio que se verifica en este Paso es en forma casi excluyente el bilateral entre los dos países fronterizos. En el gráfico que sigue se muestra la evolución de las toneladas transportadas en sentido PA – CR en los años 2008 a 2010.

Gráfico 5. Toneladas transportadas (PA-CR / 2008-2010)



Fuente: Elaboración propia con base en información de la base de datos Mercosur On Line.

2.1.2.2.1 Principales productos transportados

En lo que hace a los productos transportados, la tabla siguiente ilustra sobre los principales productos transportados en 2010 en sentido PA – CR, discriminados por partida a cuatro dígitos y ordenados por volumen.

Tabla 2. Productos transportados (PA-CR / 2010)

| PASO GUABITO - SIXAOLA - PRODUCTOS TRANSPORTADOS SENTIDO PA - CR 2010 en volúmenes y valores | | | |
|---|---------------|------|---------------------|
| Partida | miles de us\$ | Ton | % volumen acumulado |
| 0803 BANANAS O PLATANOS, FRESCOS O SECOS | 1402 | 8880 | 33,3% |
| 3105 ABONOS MINERALES O QUIMICOS, CON 2 O 3 ELEMEN. FERTILIZANTES | 2443 | 5135 | 52,5% |
| 0804 DATILES, HIGOS, ANANAS, PALTAS, FRESCOS O SECOS | 1924 | 4376 | 69,0% |
| 3102 ABONOS MINERALES O QUIMICOS NITROGENADOS | 960 | 2313 | 77,6% |
| 3915 DESECHOS, DESPERDICIOS Y RECTORES DE PLASTICO | 152 | 2000 | 85,1% |
| 2207 ALCOHOL ETILICO SIN DESNATURALIZAR | 1785 | 1623 | 91,2% |
| 3926 LAS DEMAS MANUFACTURAS DE PLASTICO Y MATERIAS, PART.3901/3914 | 63 | 557 | 93,3% |
| 4819 CAJAS, SACOS, BOLSITAS Y DEMAS ENVASES DE PAPEL O CARTON | 241 | 454 | 95,0% |
| 8429 TOPADORAS FRONTALES, ANGULARES, NIVELADORAS PALAS MECANICAS | 2304 | 287 | 96,1% |
| 0304 FILETES Y DEMAS CARNE DE PESCADO, FRESCOS, REFRIG. O CONG. | 422 | 200 | 96,8% |
| 0302 PRESCADO FRESCO O REFRIGERADO, EXCEPTO FILETES Y PART. 0304 | 420 | 191 | 97,5% |

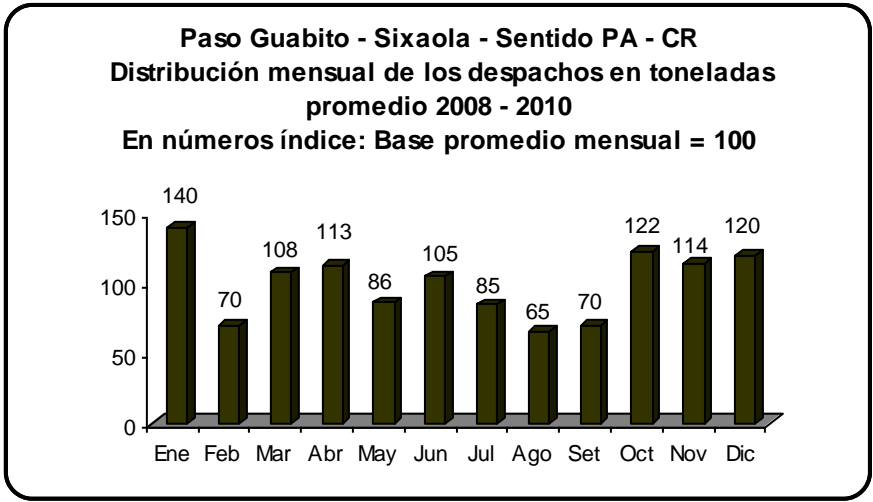
| PASO GUABITO - SIXAOLA - PRODUCTOS TRANSPORTADOS SENTIDO PA - CR 2010 en volúmenes y valores | | | |
|---|---------------|-------|---------------------|
| Partida | miles de us\$ | Ton | % volumen acumulado |
| 4415 CAJONES, CAJAS, JAULAS, PLATAFORMAS PARA CARGA, DE MADERA | 63 | 189 | 98,3% |
| 4707 PAPEL O CARTON PARA RECICLAR (DESPERDICIOS Y DESECHOS) | 4 | 145 | 98,8% |
| 8704 VEHICULOS AUTOMOVILES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS | 672 | 85 | 99,1% |
| 8705 VEHICULOS AUTOMOTORES USOS ESPECIALES | 60 | 66 | 99,4% |
| 3104 ABONOS MINERALES O QUIMICOS POTASICOS | 20 | 41 | 99,5% |
| 3923 ARTICULOS PARA EL TRANSPORTE O ENVASADO, DE PLASTICO | 50 | 38 | 99,7% |
| Otros productos | 414 | 92 | 100,0% |
| Total | 13400 | 26671 | |

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Aduanas de Costa Rica y Panamá – Mercosur On Line

2.1.2.2.2 Estacionalidad de los despachos

En sentido PA - CR el promedio mensual de los despachos en volúmenes se ubica en torno de las 3.000 toneladas. En el gráfico siguiente, a partir de la información disponible en la base de datos Mercosur On Line (Aduana de Costa Rica y Panamá) se muestra la distribución mensual promedio de los despachos para el lapso 2008 - 2010, en números índices base promedio mensual = 100.

Gráfico 6. Distribución mensual de despachos (PA-CR)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Mercosur On Line – Aduana de Costa Rica y Panamá

2.1.2.2.3 Unidades de transporte

A partir de la estimación de toneladas transportadas, el porcentaje de camiones vacíos informado por la aduana de Costa Rica y asumiendo una carga media por unidad de transporte de 18 toneladas, el flujo promedio diario de unidades de transporte para el mes promedio de tonelaje transportado en sentido PA - CR, se ubicaría en torno a 8 – 10 de los cuales el 50% aproximadamente circulan vacíos.

Considerando la merma que se registra en los flujos en los fines de semana, puede estimarse la cantidad de medios de transporte en día hábil en un rango de 10 - 15 unidades.

Estas cifras reflejan razonablemente los guarismos informados por las autoridades aduaneras en ocasión de la visita al Paso y pudieron ser corroboradas por la información provista por el MAG de Sixaola sobre cantidad de vehículos asperjados en el lapso enero – mayo de 2012

2.2 MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS

En lo que sigue se brinda información referida al flujo de personas y vehículos de pasajeros (autos y buses) que utilizan para su desplazamiento el Paso de Frontera Sixaola - Guabito³.

2.2.1 Flujo de Personas

En el año 2011 el total de pasajeros que se movilizaron por el Paso de Frontera Sixaola - Guabito ascendió a 130 mil personas repartándose los sentidos de marcha en porcentajes similares (aproximadamente, 48% y 52% para los ingresos y egresos de Costa Rica respectivamente).

La serie de pasajeros totales, cuyo detalle se muestra en la tabla y gráfico siguientes, registra un incremento entre puntas del 365%, equivalente a una tasa de crecimiento anual acumulada del 16.6%. Dicha tasa en el período 2006 – 2011 se reduce al 8.3% anual.

Tabla 3. Pasajeros ingresados y egresados de CR (2001-2011)

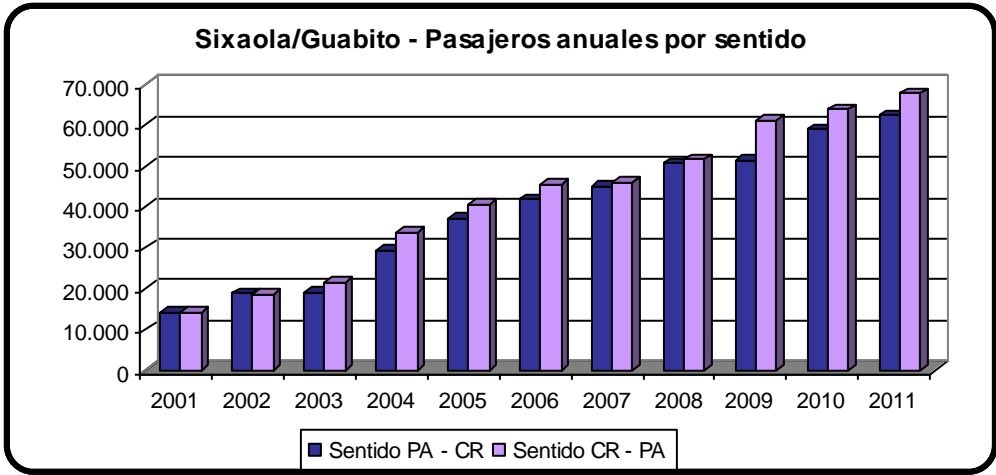
| Sixaola/Guabito - Pasajeros por sentido de marcha | | | |
|---|-----------------|-----------------|--------|
| Año | Sentido PA - CR | Sentido CR - PA | Total |
| 2001 | 14.125 | 13.944 | 28.069 |
| 2002 | 18.774 | 18.613 | 37.387 |
| 2003 | 18.992 | 21.576 | 40.568 |
| 2004 | 29.379 | 33.755 | 63.134 |
| 2005 | 37.178 | 40.751 | 77.929 |
| 2006 | 41.915 | 45.598 | 87.513 |
| 2007 | 44.971 | 46.090 | 91.061 |

³ 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 de OIRSA – Panamá en el caso de los vehículos.

| Sixaola/Guabito - Pasajeros por sentido de marcha | | | |
|---|-----------------|-----------------|---------|
| Año | Sentido PA - CR | Sentido CR - PA | Total |
| 2008 | 50.767 | 51.803 | 102.570 |
| 2009 | 51.367 | 61.402 | 112.769 |
| 2010 | 59.033 | 63.932 | 122.965 |
| 2011 | 62.543 | 67.933 | 130.476 |

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

Gráfico 7. Pasajeros anuales por sentido (2001-2011)

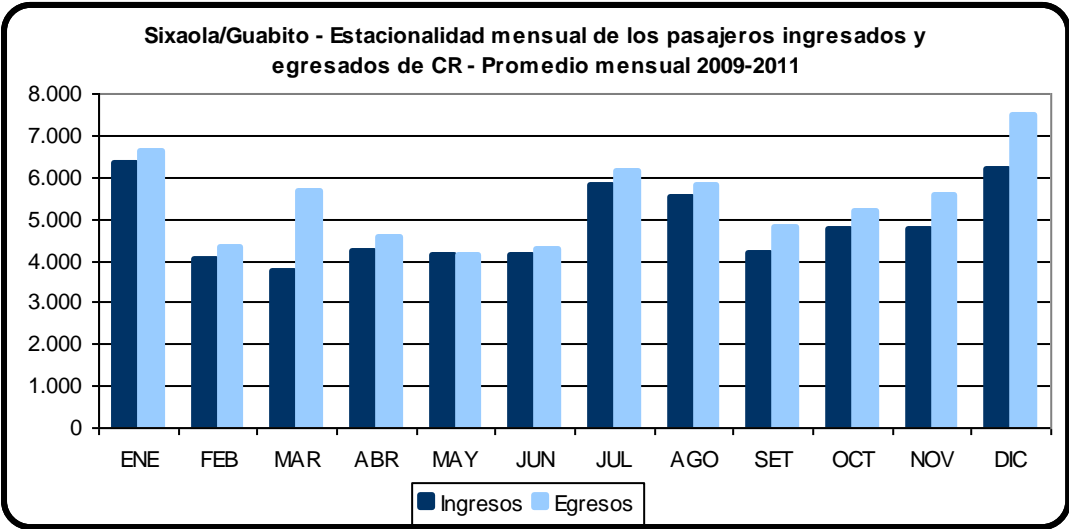


Fuente: Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

Finalmente, el gráfico siguiente da cuenta de la estacionalidad mensual de los flujos de viajeros. Debido a la inadecuación de la información disponible, sólo pudo contarse con los datos correspondientes al periodo 2009 - 2011.

Dichos guarismos permiten una aproximación razonable al comportamiento de la variable analizada a lo largo del año. Se puede apreciar la presencia de un mínimo en el mes de marzo, para los ingresos, con una participación del 6.5%, y en mayo para los egresos, con un 6.37%. Por su parte, los meses que realizan los mayores aportes relativos para ambos sentidos de circulación son enero y diciembre, con valores que superan el 10% del total anual.

Gráfico 8. Estacionalidad mensual de los pasajeros



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

2.2.2 Pasajeros Vecinales

Las localidades de Sixaola y Guabito mantienen una estrecha relación en lo que hace a actividades económicas, sociales, recreativas, educativas y de salud. Ello determina un intenso (proporcionado al escaso número de habitantes de ambos conglomerados urbanos) que en forma diaria se desplazan de uno a otro país caminando, utilizando para ello el antiguo puente ferroviario hoy en desuso para vehículos.

Estos flujos de pasajeros no son registrados como migrantes (existe franquicia de desplazamiento para los habitantes fronterizos), pero en conjunto representan una cuantía superior a la de los pasajeros que si lo son.

Esta situación cobra importancia a la hora de determinar que tipo de flujos se encaminarán por el futuro nuevo puente internacional ya que de no mantenerse la actual posibilidad de desplazamiento para estos vecinos fronterizos, se generará un real perjuicio para ellos.

2.2.3 Flujos de Vehículos de Pasajeros

2.2.3.1 Sentido Costa Rica - Panamá

En el año 2010, en sentido CR – PA se trasladaron por Guabito – Sixaola un total de 2.376 vehículos de transporte de pasajeros, de los cuales el 62.3% correspondieron a automóviles particulares, el 28.5% a buses (regulares y de servicio de transporte para el turismo), el 6.4% a buses de capacidad reducida y el 2.8% a motos.

Respecto a 2006, la cifra de vehículos ingresados a PA en 2010 tuvo un crecimiento del 25.8% pero en cambio, resultó un 17.3% inferior a la registrada en 2009.

En la tabla siguiente, con base en la información brindada por la Delegación OIRSA de Guabito, se brinda un detalle de la evolución de vehículos ingresados entre los años 2006 y 2010, discriminado por tipo.

Tabla 4. Vehículos anuales de pasajeros ingresados a CR (2006-2010)

| PASO GUABITO - SIXAOLA - Vehículos anuales de pasajeros ingresados a Panamá | | | | | |
|---|-------|------------|-------|-------|-------|
| Año | Buses | Microbuses | Autos | Motos | Total |
| 2006 | 544 | 109 | 1212 | 23 | 1888 |
| 2007 | 633 | 126 | 1493 | 53 | 2305 |
| 2008 | 685 | 188 | 1531 | 80 | 2484 |
| 2009 | 630 | 487 | 1608 | 147 | 2872 |
| 2010 | 677 | 151 | 1481 | 67 | 2376 |

Fuente: Elaboración propia con base en información provista por OIRSA - Guabito

En el lapso enero 2010 a agosto 2011 el promedio mensual registrado en este sentido de marcha fue de 117 automóviles, 56 buses, 13 minibuses y 6 motos o su equivalente diario aproximado de 4 autos y 2 buses y minibuses.

En la tabla que sigue se muestra la distribución mensual de los vehículos de pasajeros ingresados a Panamá y el promedio diario correspondiente a cada mes.

Tabla 5. Estacionalidad mensual de los vehículos de pasajeros

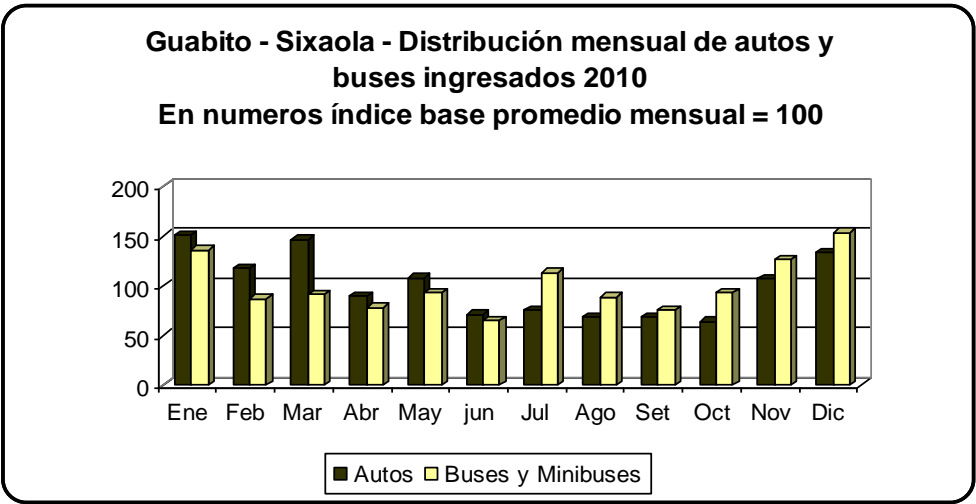
| GUABITO - SIXAOLA - SENTIDO CR - PA Vehículos de pasajeros ingresados por mes - 2010 - Agosto 2011 | | | | | | | |
|--|------------------|-------|-------------|-------|-------|-----------------|---------------------|
| Mes | Ingresos por mes | | | | | Promedio diario | |
| | autos | buses | Micro buses | Motos | Total | autos | buses y Micro buses |
| Ene | 186 | 71 | 23 | 8 | 288 | 6 | 3 |
| Feb | 145 | 46 | 14 | 14 | 219 | 5 | 2 |
| Mar | 181 | 54 | 9 | 4 | 248 | 6 | 2 |
| Abr | 111 | 48 | 6 | 1 | 166 | 4 | 2 |
| May | 133 | 60 | 4 | 1 | 198 | 4 | 2 |
| Jun | 88 | 37 | 8 | 3 | 136 | 3 | 2 |
| Jul | 93 | 59 | 19 | 1 | 172 | 3 | 3 |
| Ago | 85 | 50 | 11 | 10 | 156 | 3 | 2 |
| Set | 84 | 42 | 10 | 0 | 136 | 3 | 2 |
| Oct | 79 | 58 | 6 | 8 | 151 | 3 | 2 |

| GUABITO - SIXAOLA - SENTIDO CR - PA Vehículos de pasajeros ingresados por mes - 2010 - Agosto 2011 | | | | | | | |
|--|------------------|-------|-------------|-------|-------|-----------------|---------------------|
| Mes | Ingresos por mes | | | | | Promedio diario | |
| | autos | buses | Micro buses | Motos | Total | autos | buses y Micro buses |
| Nov | 132 | 76 | 11 | 1 | 220 | 4 | 3 |
| Dic | 164 | 76 | 30 | 16 | 286 | 5 | 4 |
| Subtotal 2010 | 1481 | 677 | 151 | 67 | 2376 | 4 | 2 |
| Ene | 161 | 73 | 16 | 2 | 252 | 5 | 3 |
| Feb | 109 | 47 | 8 | 8 | 172 | 4 | 2 |
| Mar | 93 | 55 | 16 | 9 | 173 | 3 | 2 |
| Abr | 167 | 68 | 13 | 0 | 248 | 6 | 3 |
| May | 80 | 46 | 12 | 0 | 138 | 3 | 2 |
| Jun | 62 | 41 | 10 | 0 | 113 | 2 | 2 |
| Jul | 115 | 63 | 28 | 29 | 235 | 4 | 3 |
| Ago | 71 | 48 | 9 | 0 | 128 | 2 | 2 |
| Subtotal 2011 | 858 | 441 | 112 | 48 | 1459 | 4 | 2 |

Fuente: Elaboración propia con base en información provista por OIRSA - Guabito

Por su parte, en el gráfico siguiente se muestra la estacionalidad mensual de automóviles y buses (incluye minibuses) ingresados en número índice base promedio mensual igual a 100.

Gráfico 9. Distribución mensual de autos y buses



Fuente: Elaboración propia con base en información OIRSA - PA

Asumiendo una carga media de 4 pasajeros por automóvil, de 40 y 12 personas por bus y microbus, respectivamente, puede inferirse que aproximadamente el 60% de los pasajeros atraviesa el Paso con movilidad. El resto de los pasajeros – mayoritariamente turistas -que arriban a la frontera en buses locales, lo hacen caminando.

2.2.3.2 Sentido Panamá - Costa Rica

Dado la índole de los flujos de personas es dable asumir simetría en el movimiento de los flujos vehiculares, por lo que las cifras anuales serían de la misma magnitud. La información obtenida del MAG Sixaola sobre vehículos asperjados para los cinco primeros meses del año 2011 corrobora esta apreciación.

2.3 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 de Frontera Sixaola - Guabito y el de los respectivos medios de transporte.

En ausencia de modelos más complejos de estimación cuya formulación no resulta factible en el contexto de este trabajo, se ha estimado conveniente ensayar 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 de Frontera entre los países de Mesoamérica, brinde sustento al posterior dimensionamiento de las instalaciones de control fronterizo.

2.3.1 Proyección de Volúmenes Comerciad

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.

Por ello, en lo que sigue se presenta una estimación basada en el comportamiento general del comercio bilateral entre Costa Rica y Panamá.

La metodología utilizada es la siguiente: a partir de la serie de exportaciones e importaciones, medidas en volúmenes, de Costa Rica, y Panamá y observando el diagrama de dispersión de cada una de ellas, se consideró adecuado realizar un modelo de regresión simple lineal⁴ para el vínculo analizado, adoptándose la que mostró un mayo nivel de confianza al ser contrastadas con diferentes fuentes de información.

La resultante de las estimaciones realizadas en cada caso se aplicará a la base de flujos comerciados en volúmenes de 2010⁵.

⁴ 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:

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 - que alteren este supuesto, las tasas de crecimiento obtenidas los flujos analizados serán aplicadas directamente a los valores estimados para ellos en el año 2010.

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.

2.3.1.1 Resultados Obtenidos

En primer término, en las tablas que siguen se presenta la cuantificación de los flujos verificados en el Paso en 2010, discriminados por sentido de marcha. Estos valores son los adoptados para el año base de las proyecciones.

Tabla 6. Flujo de carga por sentido (2010)

| Flujo de carga por sentido de marcha en el Paso Sixaola/Guabito – Volúmenes del año 2010 | | |
|--|--------|---------|
| Sentido | Ton. | % |
| CR - PA | 50.471 | 65,43% |
| PA - CR | 26.671 | 34,57% |
| Total | 77.142 | 100,00% |

Fuente: Elaboración propia con base Mercosur On Line.

Y = β0 + β1X + ε

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 ⁵ En el Anexo II-1 se presentan las series de comercio internacional a partir de las cuales se realizaron las estimaciones. La información incluye la totalidad del comercio de los países del CP discriminadas en exportaciones e importaciones respecto a los restantes y el resto del mundo; en valores y volúmenes

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 el cuadro que sigue, se presentan los movimientos esperados de carga por sentido en el Paso Sixaola - Guabito, expresados en toneladas. Se utilizó la serie de exportaciones de Costa Rica a Panamá como base de la proyección del sentido de marcha CR-PA. En sentido contrario (PA-CR), se adoptó la información referida a las exportaciones de Panamá destinadas a Costa Rica.

Tabla 7. Evolución proyectada del flujo de carga (2013-2025)

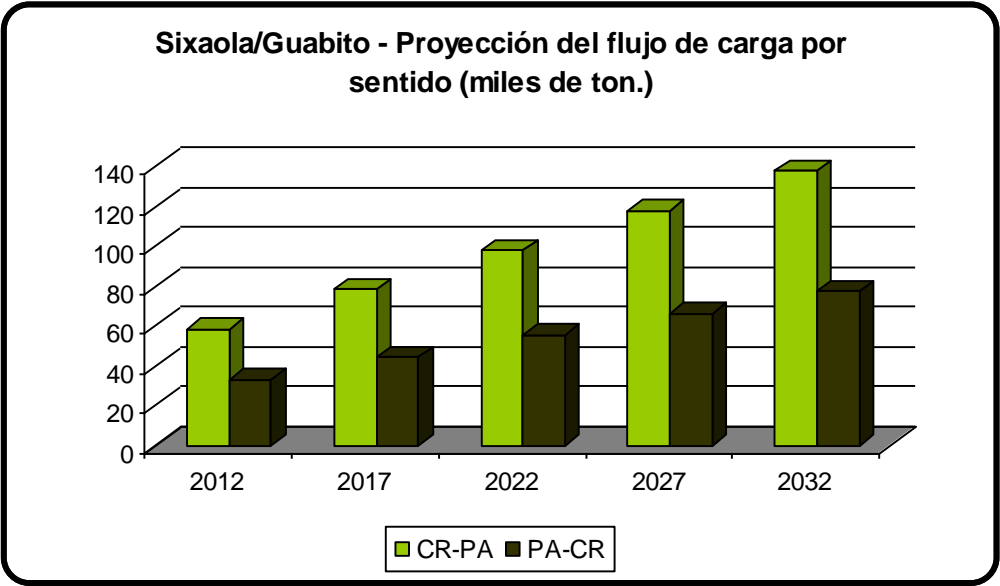
| Evolución proyectada del flujo de carga en el Paso Sixaola/Guabito | | | | |
|--|---------|-----------------|---------|-----------------|
| Año | CR - PA | Variación anual | PA - CR | Variación anual |
| 2013 | 62.304 | 6,77% | 35.425 | 6,66% |
| 2014 | 66.257 | 6,34% | 37.635 | 6,24% |
| 2015 | 70.210 | 5,97% | 39.846 | 5,87% |
| 2016 | 74.163 | 5,63% | 42.057 | 5,55% |
| 2017 | 78.116 | 5,33% | 44.267 | 5,26% |
| 2018 | 82.069 | 5,06% | 46.478 | 4,99% |
| 2019 | 86.021 | 4,82% | 48.688 | 4,76% |
| 2020 | 89.974 | 4,60% | 50.899 | 4,54% |
| 2021 | 93.927 | 4,39% | 53.109 | 4,34% |
| 2022 | 97.880 | 4,21% | 55.320 | 4,16% |
| 2023 | 101.833 | 4,04% | 57.530 | 4,00% |
| 2024 | 105.786 | 3,88% | 59.741 | 3,84% |
| 2025 | 109.739 | 3,74% | 61.951 | 3,70% |
| 2026 | 113.692 | 3,60% | 64.162 | 3,57% |
| 2027 | 117.645 | 3,48% | 66.373 | 3,45% |
| 2028 | 121.598 | 3,36% | 68.583 | 3,33% |
| 2029 | 125.551 | 3,25% | 70.794 | 3,22% |
| 2030 | 129.504 | 3,15% | 73.004 | 3,12% |
| 2031 | 133.457 | 3,05% | 75.215 | 3,03% |
| 2032 | 137.410 | 2,96% | 77.425 | 2,94% |

Fuente: Elaboración propia

En el gráfico siguiente puede apreciarse la evolución del tráfico proyectado para el Paso, por sentido y quinquenio.

En este escenario, entre 2010 y 2015 el volumen total comercializado aumenta en un 43% entre puntas (tasa anual acumulada del 7.4%). Dicho guarismo se incrementa al 83% entre 2010 y 2020 (6.2% a.a.), y alcanza el 123% (5.5% a.a.) para el lapso 2025 – 2010.

Gráfico 10. Comparación quinquenal del flujo de carga proyectado



Fuente: Elaboración propia

2.3.2 Proyección de Medios de Transporte de Carga

A partir del flujo promedio diario de vehículos (cargados y vacíos) verificados por sentido en 2010 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.

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

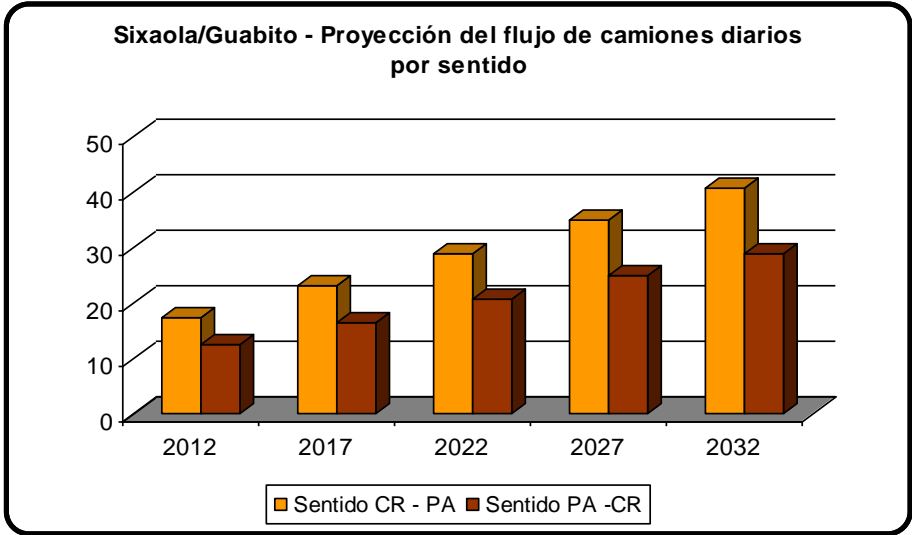
Tabla 8. Evolución proyectada del flujo de vehículos de carga (2013-2032)

| EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL PASO GUABITO - SIXAOLA - NÚMERO DE CAMIONES PROMEDIO / DÍA | | |
|---|-----------------|----------------|
| Año | Sentido CR - PA | Sentido PA -CR |
| 2013 | 19 | 13 |
| 2014 | 20 | 14 |
| 2015 | 21 | 15 |
| 2016 | 22 | 16 |
| 2017 | 23 | 17 |
| 2018 | 24 | 17 |
| 2019 | 26 | 18 |

| EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL PASO GUABITO - SIXAOLA - NÚMERO DE CAMIONES PROMEDIO / DÍA | | |
|---|-----------------|----------------|
| Año | Sentido CR - PA | Sentido PA -CR |
| 2020 | 27 | 19 |
| 2021 | 28 | 20 |
| 2022 | 29 | 21 |
| 2023 | 30 | 22 |
| 2024 | 31 | 22 |
| 2025 | 33 | 23 |
| 2026 | 34 | 24 |
| 2027 | 35 | 25 |
| 2028 | 36 | 26 |
| 2029 | 37 | 27 |
| 2030 | 38 | 27 |
| 2031 | 40 | 28 |
| 2032 | 41 | 29 |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11. Comparación quinquenal de unidades de transporte proyectadas



Fuente: Elaboración propia

2.3.3 Proyección de Pasajeros

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 y a partir de la observación del diagrama de dispersión que muestra el movimiento de personas en Sixaola entre 2001 y 2012, se consideró adecuado - en aproximación simplificada - estudiar las variables utilizando el método de regresión lineal simple⁶.

De esta forma, a partir de los resultados obtenidos, es posible realizar un pronóstico sobre la evolución de la cantidad de personas que atravesarán el puesto fronterizo, en el horizonte del proyecto En la Tabla que sigue se presenta la serie correspondiente al período 2013-2032. Asimismo, se detalla la variación de cada valor de la serie en relación al estimado para el año anterior.

Considerando el lapso 2011– 2022, el incremento anual acumulado alcanza al 6% para los ingresos a Costa Rica y al 6.2% para los egresos.

Tabla 9. Evolución proyectada del flujo de pasajeros (2013-2032)

| Proyección estimada de pasajeros anuales por sentido | | | | |
|--|---------------|------------|---------------|------------|
| Año | Ingresos a CR | | Egresos de CR | |
| | Personas | Var. anual | Personas | Var. anual |
| 2013 | 74.056 | 7,25% | 81.263 | 7,35% |
| 2014 | 79.064 | 6,76% | 86.828 | 6,85% |

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.

Finalmente se calculó el coeficiente de determinación del modelo (R^2), el cual mide la bondad de ajuste de la ecuación de regresión que resultaron 0.9164 y 0.9438 para los ingresos y egresos de Costa Rica, respectivamente. En consecuencia, puede asegurarse que el ajuste del modelo es bueno, ya que la variabilidad del número de personas que atraviesan el Paso Sixaola/Guabito con respecto a su promedio, es explicado en un 91.6% y 94.4%, respectivamente según el sentido del traslado, mediante la recta de regresión planteada. De esta forma, se concluye que el modelo lineal es adecuado para describir la relación entre las variables.

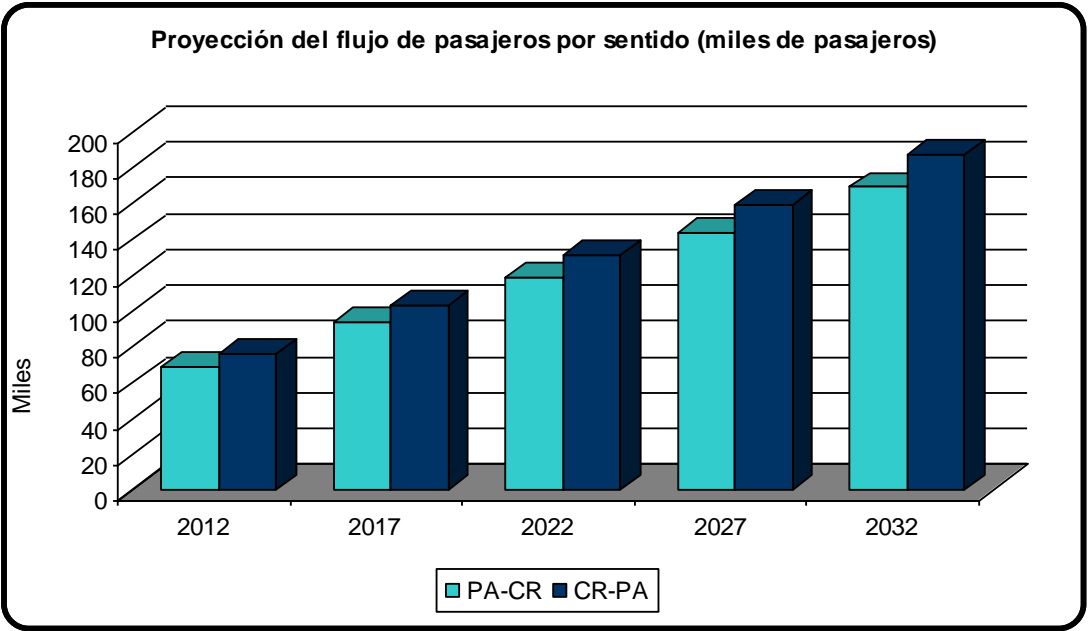
⁶ Para dicho análisis, en forma similar a aplicada en la estimación del volumen de mercaderías, se determinó como variable explicada, dependiente o endógena “Y” al número de viajantes por sentido de circulación, y como variable explicativa, independiente o exógena “X”, al periodo anual correspondiente, siendo la ecuación que la representa del tipo:

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

| Proyección estimada de pasajeros anuales por sentido | | | | |
|--|----------------|------------|----------------|------------|
| Año | Ingresos a CR | | Egresos de CR | |
| | Personas | Var. anual | Personas | Var. anual |
| 2015 | 84.071 | 6,33% | 92.392 | 6,41% |
| 2016 | 89.079 | 5,96% | 97.957 | 6,02% |
| 2017 | 94.086 | 5,62% | 103.522 | 5,68% |
| 2018 | 99.094 | 5,32% | 109.087 | 5,38% |
| 2019 | 104.101 | 5,05% | 114.652 | 5,10% |
| 2020 | 109.109 | 4,81% | 120.217 | 4,85% |
| 2021 | 114.116 | 4,59% | 125.782 | 4,63% |
| 2022 | 119.124 | 4,39% | 131.346 | 4,42% |
| 2023 | 124.131 | 4,20% | 136.911 | 4,24% |
| 2024 | 129.138 | 4,03% | 142.476 | 4,06% |
| 2025 | 134.146 | 3,88% | 148.041 | 3,91% |
| 2026 | 139.153 | 3,73% | 153.606 | 3,76% |
| 2027 | 144.161 | 3,60% | 159.171 | 3,62% |
| 2028 | 149.168 | 3,47% | 164.735 | 3,50% |
| 2029 | 154.176 | 3,36% | 170.300 | 3,38% |
| 2030 | 159.183 | 3,25% | 175.865 | 3,27% |
| 2031 | 164.191 | 3,15% | 181.430 | 3,16% |
| 2032 | 169.198 | 3,05% | 186.995 | 3,07% |

Fuente: Elaboración propia

En el gráfico siguiente se muestra la evolución esperada de pasajeros por sentido, en períodos quinquenales.
Gráfico 12. Evolución proyectada del flujo de pasajeros (2012-2032)



Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, el escenario sugerido para la evolución del tráfico de personas presenta una tasa de crecimiento con tendencia 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 viajantes.

2.3.4 Proyección de Vehículos de Pasajeros

Para la proyección de vehículos (automóviles y buses) en Sixaola – Guabito, se adoptó el supuesto que la participación de la gente que se desplaza en medios de transporte para cruzar la línea fronteriza se mantiene con un porcentaje similar al verificado en 2010 al igual que su distribución en automóviles particulares y buses. Bajo estos supuestos, las tasas de crecimiento estimadas para los pasajeros pueden ser extrapoladas al movimiento de vehículos.

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 o en presencia de nuevas instalaciones fronterizas los buses locales arriban hasta el centro de control fronterizo

De esta forma, partiendo del promedio diario de vehículos verificados en 2010 en sentido CR - PA, en el cuadro y gráfico siguientes, 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, en lo que hace a su completitud, a la obtenida para el flujo PA – CR y es razonable pensar que con las diferencias estacionales en los períodos pico, antes mencionadas, los flujos anualizados son simétricos.

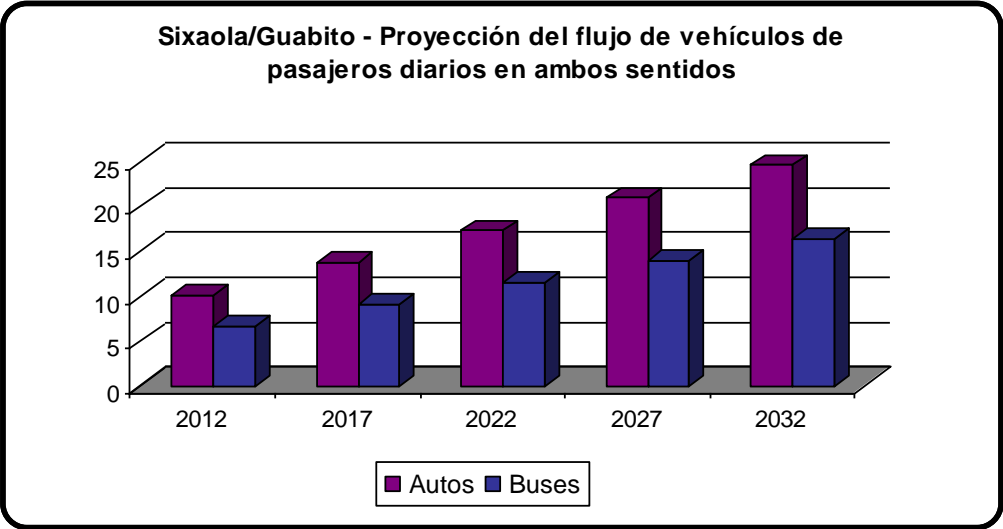
Tabla 10. Evolución proyectada del flujo de vehículos de pasajeros (2013-2032)

| EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES EN EL PASO SIXAOLA/GUABITO - NÚMERO DE UNIDADES PROMEDIO / DÍA | | |
|--|----------------|-------|
| Año | AMBOS SENTIDOS | |
| | Autos | Buses |
| 2013 | 11 | 7 |
| 2014 | 11 | 8 |
| 2015 | 12 | 8 |
| 2016 | 13 | 9 |
| 2017 | 14 | 9 |
| 2018 | 14 | 10 |
| 2019 | 15 | 10 |
| 2020 | 16 | 11 |
| 2021 | 17 | 11 |
| 2022 | 17 | 12 |
| 2023 | 18 | 12 |
| 2024 | 19 | 12 |
| 2025 | 19 | 13 |

| EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES EN EL PASO SIXAOLA/GUABITO - NÚMERO DE UNIDADES PROMEDIO / DÍA | | |
|--|----------------|-------|
| Año | AMBOS SENTIDOS | |
| | Autos | Buses |
| 2026 | 20 | 13 |
| 2027 | 21 | 14 |
| 2028 | 22 | 14 |
| 2029 | 22 | 15 |
| 2030 | 23 | 15 |
| 2031 | 24 | 16 |
| 2032 | 25 | 16 |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 13. Evolución quinquenal proyectada de automóviles y buses



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 usuario que se verifican en el Paso de Frontera Sixaola – Guabito, en cada una de sus cabeceras.

El análisis de los tiempos en ambas cabeceras resulta pertinente, toda vez que si bien el proyecto radica en formular la propuesta para la cabecera Costarricense del Paso, a la fecha existe acuerdo entre los países para implantar en el Paso de Frontera la integración binacional de los controles, aunque la implantación de la infraestructura en ambos lados de la frontera no se realizará al mismo tiempo.

Hasta tanto se encuentren habilitadas las obras en la cabecera de panameña, Costa Rica invitará a los funcionarios de Panamá a realizar tareas de control conjuntas para los flujos de cargas y pasajeros con sentido PA – CR, previendo luego una integración plena con el criterio de país de entrada, país sede de los controles.

En primer término se presentan los fundamentos adoptados para la estimación referida al transporte de carga y a posteriori los resultados obtenidos y las horas mes totales insumidas en Sixaóla 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 de Frontera y los valores anuales de tiempo total insumido con los tiempos estimados.

Los valores obtenidos para cada categoría de usuario, serán luego los insumos para la estimación de los beneficios atribuibles al proyecto por ahorro de tiempos.

3.1 TRANSPORTE DE CARGAS

La cantidad de MT que utilizan diariamente esta frontera es escasa (de 10 a 20 unidades en día hábil por sentido). Por otra parte no se dispone en las actuales instalaciones de agujas de entrada y salida por lo que no es posible contar con información primaria que indique el lapso insumido por cada MT desde el momento que arriba hasta que obtienen su liberación o levante de la mercadería

Por ello, la estimación de los tiempos medios que demanda la consecución de los controles en este paso fue abordada mediante información provista por los funcionarios de la Aduana de CR y PA y mediciones realizadas en las tareas de campo

Los valores obtenidos no se refieren únicamente al tiempo que demandan las distintas actividades o procesos de control sino que añaden a estos los atribuibles a la infraestructura disponible, los procesos de control vigentes y los tiempos evitables asignables a los agentes privados (despachantes de aduana y transportistas)

No obstante resulta adecuado incorporarlos toda vez que las falencias de procesos e incluso de infraestructura son parte inherente de los controles que se llevan a cabo y no alientan la eficiencia operativa, sino que por el contrario facilitan la generación de tiempos aditivos a los específicos que demanda la intervención de los organismos públicos.

3.1.1 Tiempos Medios de Permanencia

Los despachos que predominan en este paso en sentido CR – PA son exportaciones para Costa Rica y Tránsitos para Panamá. El tiempo medio incurrido en la cabecera CR alcanza a aproximadamente 90 minutos.

Las restricciones de acceso que plantea la cabecera panameña, hace que los vehículos despachados desde CR deban esperar entre 30 a 60 minutos adicionales para realizar el cruce fronterizo. Por su parte el trámite en la cabecera de Panamá oscila en torno a los 45 minutos.

De esta forma, en promedio, el tiempo demandado para atravesar el Paso demanda aproximadamente algo más de tres horas.

En sentido contrario el flujo se reparte entre tránsitos internacionales y vehículos vacíos. El flujo en este sentido es levemente inferior al que egresa de CR. En este caso el tiempo medios para atravesar el paso se ubica en torno a los 120 minutos

En ninguna de las cabeceras se llevan a cabo controles de cabina y compartimientos e los MT, aunque a fin de obtener resultados homogéneos respecto a lo que se estimen para la situación con proyecto procede incorporarlos.

En la tabla que sigue se resumen los tiempos medios unitarios por cada cabecera y se estima su cuantía mensual asumiendo una conformación promedio diario para 2012 de 23 MT con sentido CR – PA y de 19 MT en sentido contrario.

Tabla 11.Sixaola Cargas – Tiempos unitarios y totales / mes por cabecera

| Paso SIXAOLA - GUABITO - Tempos unitarios y totales mes por cabecera - En horas | | | | |
|---|---|-----|--|--------|
| Sentido del Flujo | Tiempo medio unitario insumido en cada cabecera | | Tiempo total en horas mes por cabecera | |
| | CR | PA | CR | PA |
| CR PA | 1,5 | 1,6 | 1035,0 | 1092,5 |
| PA - CR | 1,1 | 0,8 | 617,5 | 427,5 |

3.2 PASAJEROS

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 dos días.

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.

En materia de trámites aduaneros y de transporte se realizó el acompañamiento de los conductores de los vehículos hasta tanto finalizaran el trámite.

Si bien no fue dable observarlos en la visita de campo, la estacionalidad de los flujos verificada en los meses de diciembre, enero y en menor medida julio agosto y la disponibilidad de pocas ventanillas de atención a los viajeros para ambos sentidos y cabeceras, genera colas.

En igual sentido el arribo de un bus no solo genera que el tiempo de control se extienda hasta completar el pasaje, sino que obliga a pasajeros que no forman parte del contingente a esperar hasta que todos los pasajeros del bus concluyan su trámite.

No se realizan controles de bultos o equipaje acompañado a los pasajeros en forma sistemática y no hay instalaciones para tal fin. Durante la estancia en el paso se pudo apreciar que los pasajeros de buses y automóviles particulares no descendían con sus bultos en ninguna de las cabeceras.

Debe señalarse, aunque no impacte en los tiempos, que la organización física y funcional del Paso permite evadir, con cierta facilidad los controles migratorios, toda vez que el pasaje peatonal de personas de un país a otro se realiza junto con el flujo de residentes locales que no requieren de trámite migratorio.

Producto de la labor realizada se adoptaron una serie de parámetros que se utilizan para cuantificar los tiempos medios por pasajero en la situación actual, cuyo detalle para cada cabecera - los tiempos promedios en cada una de ellas son similares - se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 12 Sixaola – Guabito Pasajeros – Parámetros adoptados para la estimación de tiempos en cada cabecera

| SIXAOLA – GUABITO Pasajeros Parámetros adoptados para la estimación de tiempos en la situación actual por cabecera 2012 | | | |
|---|----------|----------|-----------|
| Instancia de control | Usuario | unidad | parámetro |
| Migraciones | pasajero | minutos | 0,8 |
| Control de bultos | pasajero | minutos | 0,7 |
| Aduana de vehículo ligero y seguros | vehículo | vehículo | 10 |
| Aduana de buses y seguro | vehículo | vehículo | 5 |

| SIXAOLA – GUABITO Pasajeros Parámetros adoptados para la estimación de tiempos en la situación actual por cabecera 2012 | | | |
|---|----------|------------|-----------|
| Instancia de control | Usuario | unidad | parámetro |
| Control de vehículos particulares para garantizar el descenso de bultos acompañados | vehículo | minutos | 1 |
| Control de buses para garantizar el descenso de bultos acompañados | vehículo | minutos | 3 |
| Caminata desde borde fronterizo al edificio de migración | pasajero | minutos | 3 |
| Descenso y ascenso de bultos en buses | pasajero | minutos | 5 |
| Temporada alta (% de pasajeros año) | pasajero | Porcentaje | 35,00% |
| Temporada baja (% de pasajeros año) | pasajero | Porcentaje | 65,00% |
| Tiempo de cola promedio por pasajero temporada baja | pasajero | minutos | 3 |
| Tiempo de cola promedio por pasajero temporada alta | pasajero | minutos | 8 |
| Vehículos particulares año | vehículo | unidades | 3487 |
| Buses y microbuses año | vehículo | unidades | 1949 |
| Otros vehículos año | vehículo | unidades | 158 |
| Factor de ocupación Vehículos particulares | pasajero | unidades | 4 |
| Factor de ocupación Buses y microbuses | pasajero | unidades | 35 |
| Factor de ocupación otros | pasajero | unidades | 1 |
| Pasajeros años automóvil particular | pasajero | unidades | 13947 |
| Pasajeros año buses | pasajero | unidades | 68020 |
| Pasajeros año otros vehículos | pasajero | unidades | 158 |
| Pasajeros año peatones | pasajero | unidades | 62623 |

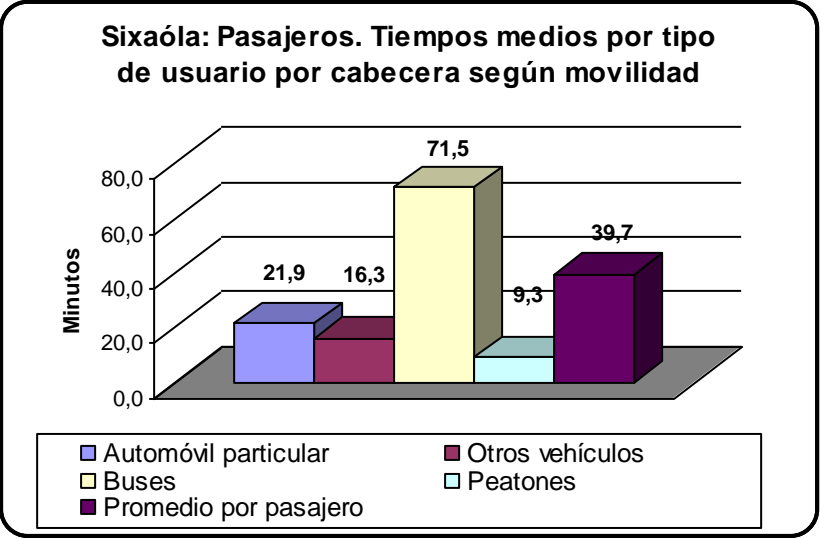
Finalmente con base en los parámetros enunciados se obtuvieron los tiempos unitarios por tipo de usuario, movilidad y temporada y con similar desagregación la cantidad de horas años que demanda a los pasajeros cumplir con los trámites de control y acceder o abandonar las instalaciones de cada cabecera.

Gráfico 14. Sixaola – Tiempos medios unitarios por pasajero y movilidad en cada cabecera

Tabla 13 Sixaola Guabito Pasajeros – Tiempos unitarios y totales 2012 por cabecera

| Sixaola - Guabito - Pasajeros unitarios en minutos y totales anuales en horas, por cabecera | | | | |
|---|------------------------------|------|----------------------------------|---------|
| Usuario / temporada | Tiempos unitarios en minutos | | Tiempos anuales totales en horas | |
| | Alta | Baja | Alta | Baja |
| Pasajeros en automóvil particular | 25,1 | 20,1 | 2042,0 | 3036,9 |
| Pasajeros en otros vehículos particulares | 19,5 | 14,5 | 17,9 | 24,8 |
| Pasajeros en bus | 74,7 | 69,7 | 29639,6 | 51360,7 |
| Pasajeros peatones | 12,5 | 7,5 | 4566,2 | 5088,1 |

Los tiempos estimados se traducen en una demora media anual por pasajero de aproximadamente 40 minutos en cada cabecera del paso.



4.MANUAL DE PROCESOS

4.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se incluyen los criterios considerados en la elaboración de la propuesta de organización física y funcional para el Centro de Control en la vinculación fronteriza Sixaola (Costa Rica – Panamá) y se presenta el manual de procesos propuestos para los controles definidos.⁷

En la elaboración de las propuestas se tuvieron en consideración una serie de premisas de carácter general y otras específicas según se trate de transporte de cargas o pasajeros,.

Así mismo se han identificado una serie de condiciones de borde necesarias para garantizar la factibilidad técnica de las propuestas.

4.2 PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL

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, con el criterio de Cabecera Única con sede en Costa Rica tanto para Cargas como Pasajeros (CCI-CUC y CCI-CUP en Costa Rica) y bajo la modalidad funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”),.

Costa Rica ha decidido, en forma transitoria, localizar las instalaciones de control de pasajeros (CUP) a la salida del puente de peatones y puente Bailey , donde actualmente se desenvuelven los controles nacionales. Una vez determinada la ubicación definitiva de la CUP las instalaciones que se proponen podrán ser afectadas al control de pasajeros vecinales y eventualmente al de viajeros turistas que arriban y egresan del paso en buses locales.

En lo que hace al control de cargas, se ha optado por una localización – aun no definida con precisión - en un punto internado respecto al borde fronterizo sobre la carretera de acceso al paso, que no resulte afectado por las crecientes del río Sixaola y ubicado sobre la mano derecha en sentido de circulación PA - CR

La propuesta de organización física contempla los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios concernidos y el criterio de 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.

⁷ 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

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 diferentes motivos.

El edificio de control de pasajeros será adecuado para permitir el desarrollo de las tareas que tienen que ver con el control migratorio y aduanero de los pasajeros que se desplazan caminando (o que arriban en un medio de transporte local), en buses internacionales o en vehículos ligeros, en ambos sentidos y con comodidades para albergar a los funcionarios necesarios de ambos países

El control migratorio de los conductores de los medios de transporte de carga (MT) y posibles acompañantes se realizará en edificio de control de pasajeros del CUP, con el objeto de garantizar la integridad del control migratorio de este segmento y reducir los costos de personal de las agencias de control

Los centros de control 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 posibilidad de utilizar 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 centros de control 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 y de los cuales se tienen importantes lecciones aprendidas y se han identificado buenas prácticas⁸:

- (i) el Programa Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM),
- (ii) el programa de Operador Económico Autorizado (OEA);
- (iii) la Ventanilla Única (VU) e interoperabilidad.

En virtud de los bajos volúmenes de carga proyectados y con el objeto de reducir los costos de implantación, la organización funcional y física de las instalaciones de control, en el caso de las cargas, prevén que los usuarios realicen los controles con descenso de la unidad, aunque reproduciendo la conformación funcional adoptada para Peñas Blancas y Paso Canoas.

⁸ 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”.

4.2.1 Transporte de Cargas

El comercio internacional requiere la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquélla 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 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 centros de control 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 alienen 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)⁹ y sus circunstancias de circulación, a

⁹ Adquisición de patente, peso del vehículo, identificación del marchamo electrónico si correspondiere, fotografía de la cabina, etc.

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.

Como se señalara, los trámites inherentes a las cargas se llevarán a cabo, con el estacionamiento de la unidad y descenso del conductor, en el edificio de control de cargas, donde a similitud del CDE se encontrarán las ventanillas de atención binacional de los distintos organismos homólogos.

Concluidas las actuaciones de los organismos de control, el SCG le indicará al conductor el lugar donde debe dirigirse el MT,:

- Si alguna agencia lo derivó al control físico o documental, se le indicará que debe dirigirse a un andén o al estacionamiento de la Zona de Revisión de Despacho (ZRD).
- Si alguna agencia realizó alguna observación, permanecerá en el estacionamiento.
- Autorizar la salida del CUC.

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.

En la terminal de cargas se realiza el trámite ante las diferentes instituciones siguiendo un orden lógico. Tanto en las ENTRADAS como en las SALIDAS a Costa Rica representa al menos dos intervenciones binacionales sobre los MT (al menos organismos fitosanitarios y aduanas de ambos países, migraciones intervienen en la Terminal de Pasajeros del CUP).

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

El estacionamiento es un recinto aduanero contiguo a la Terminal de Carga integrante del centro de control donde el MT deberá permanecer hasta completar los requisitos del despacho.

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

Dentro del centro de control 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, podrían serlo para contribuir a generar una mayor eficiencia operativa por parte de los agentes privados.

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 cuál 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 (SGC).

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.

Se prevé, además, la realización de controles de cabina y compartimientos de camiones para el 100% de los MT, en el propio estacionamiento y queda abierta futuro la posibilidad de utilizar a futuro tecnología de control no intrusiva (escáner de rayos X o de rayo Gamma).

En materia de personal, la propuesta, al separar los controles de las cargas y pasajeros, podría requerir un incremento de las dotaciones actuales.

4.2.2 Transporte de Pasajeros

Todos los pasajeros y vehículos que se desplacen hacia o desde el actual puente Bailey o actual puente peatonal fronterizo en la frontera de Costa Rica con Panamá deberán ingresar indefectiblemente al Centro Único de Pasajeros (CUP-CR).

Para el control de pasajeros se adopta la modalidad de descenso de los mismos de sus vehículos livianos o de los buses internacionales que los transportan; 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, con desplazamiento a un estacionamiento posterior al que se accede únicamente luego de haber cumplido los trámites migratorios y aduaneros.

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.

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.

Como se señalara, existe un continuo desplazamiento de vecinos de las ciudades de Sixaola y Guabito que utilizan el viejo puente en forma peatonal como medio de conexión, a este escenario se le agrega el de los migrantes que arriban al paso para trasladarse al otro país utilizando medios de transporte locales (buses o taxis. En virtud de esto se

recomienda mantener la ubicación del control de pasajeros en las instalaciones del viejo puente, una vez que se decida la localización definitiva del nuevo puente internacional y la CUP.

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 centros de control y las EG, incluyendo vías de acceso a los primeros y de circulación entre ellos y desde las EG hacia ellos y viceversa.

4.3 CONDICIONES DE BORDE

- Automaticidad en el trámite de importación temporal del vehículo a partir de la DUT, en el sistema de Aduana TICA.
- Implementación de una póliza de seguro con validez regional 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.
- Incorporar el pago previo de 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 centro de control (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.
- Estricto cumplimiento de la restricción de estacionamiento en espacios no autorizados, 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.
- Anticipación de la lista de pasajeros de medios masivos de transporte por vía electrónica.
- Que los ciudadanos de CR y PA puedan realizar el trámite migratorio con el documento de identificación nacional de cada país evitando las formalidades y costos de emisión, conservación y control de pasaportes.

- Que los habitantes de Sixaola y Guabito puedan disponer de una Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional para desplazarse entre las dos ciudades, como forma de mantener un registro de entradas y salidas sin generar demoras a los usuarios en las que hoy no incurrían, dado que el tránsito entre ambos países para este segmento de usuarios es libre.

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.

4.4 MANUAL DE PROCESOS

En lo siguiente se presentan un detalle de los procesos propuestos para la operación del Centro de Control Integrado Cabecera Única de Cargas (CCI-CUC) y del Centro de Control Integrado Cabecera Única de Pasajeros (CCI-CUP) en ambos sentidos en la vinculación fronteriza de Sixaola, 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 centro de control (SCGCU-CR), cuyos aspectos operativos y tecnológicos se encuentran desarrollados en el capítulo 5

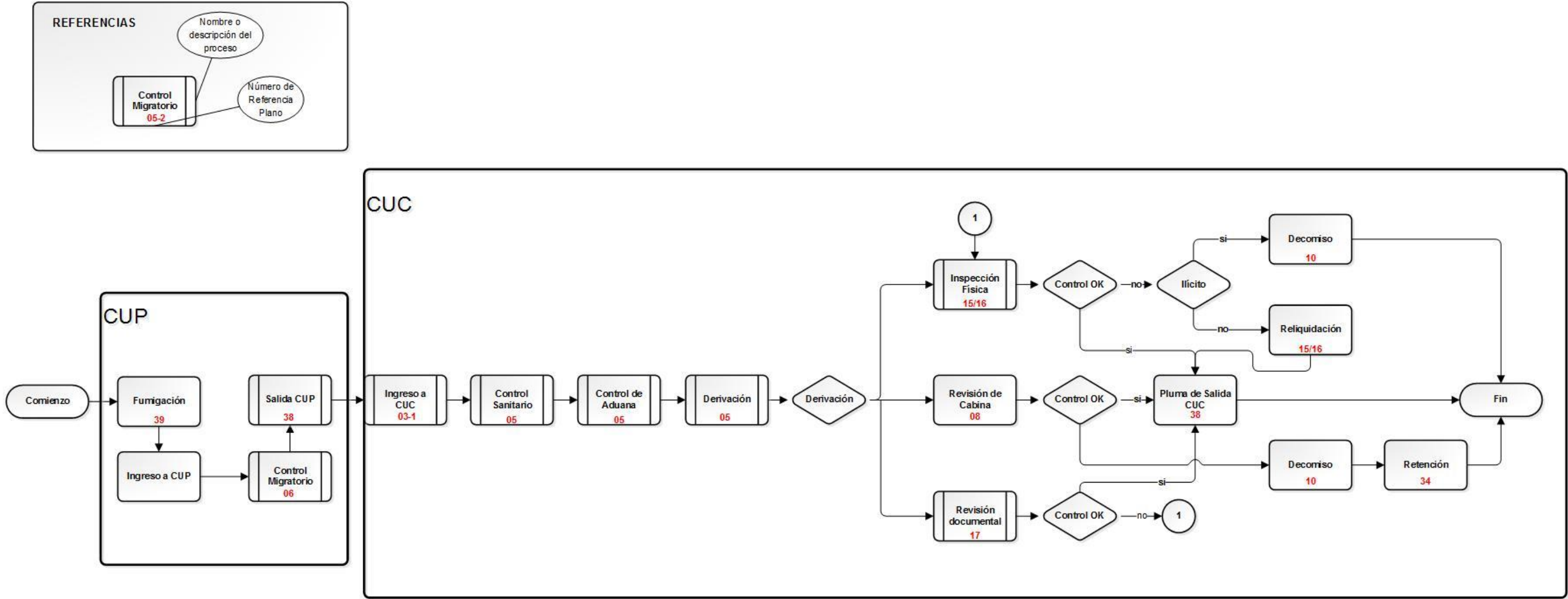
La propuesta contempla la utilización de escáner para el equipaje de los pasajeros. La intensidad de su uso dependerá de los criterios de riesgo definidos por los diferentes países a través de organismos de control delegado y del tipo de tecnología a utilizar

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

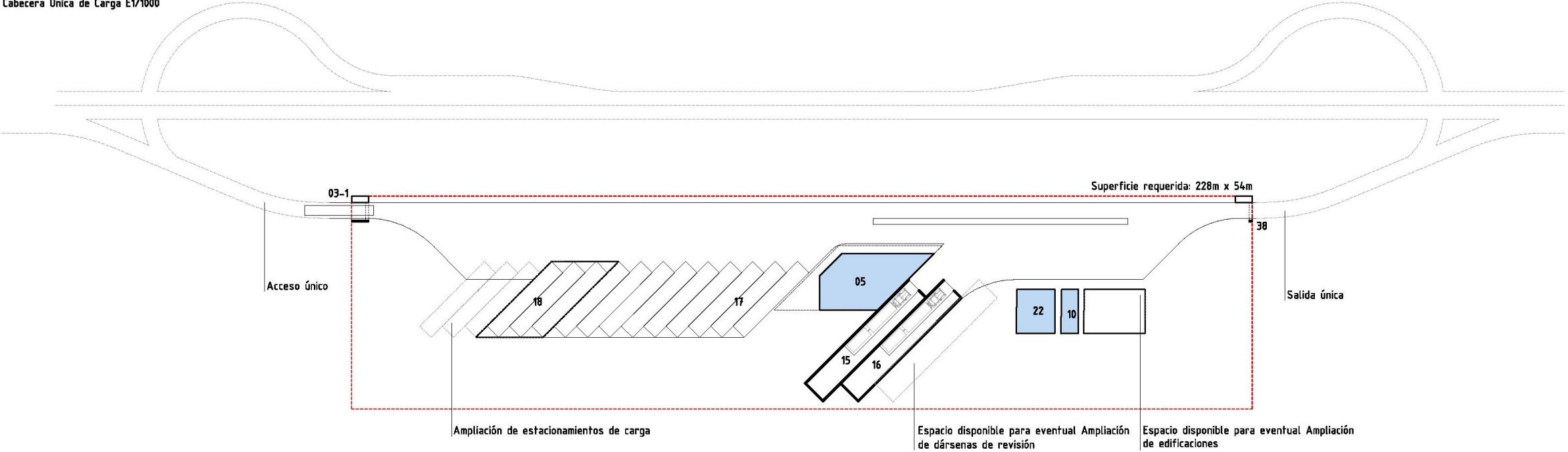
Finalmente cabe recordar que la satisfacción de las condiciones de borde antes detalladas resultan una condición necesaria para incrementar la eficiencia de los procesos propuestos y obtener del proyecto el máximo de sus beneficios potenciales.

4.4.1 Proceso de Cargas – Sentido Panamá – Costa Rica

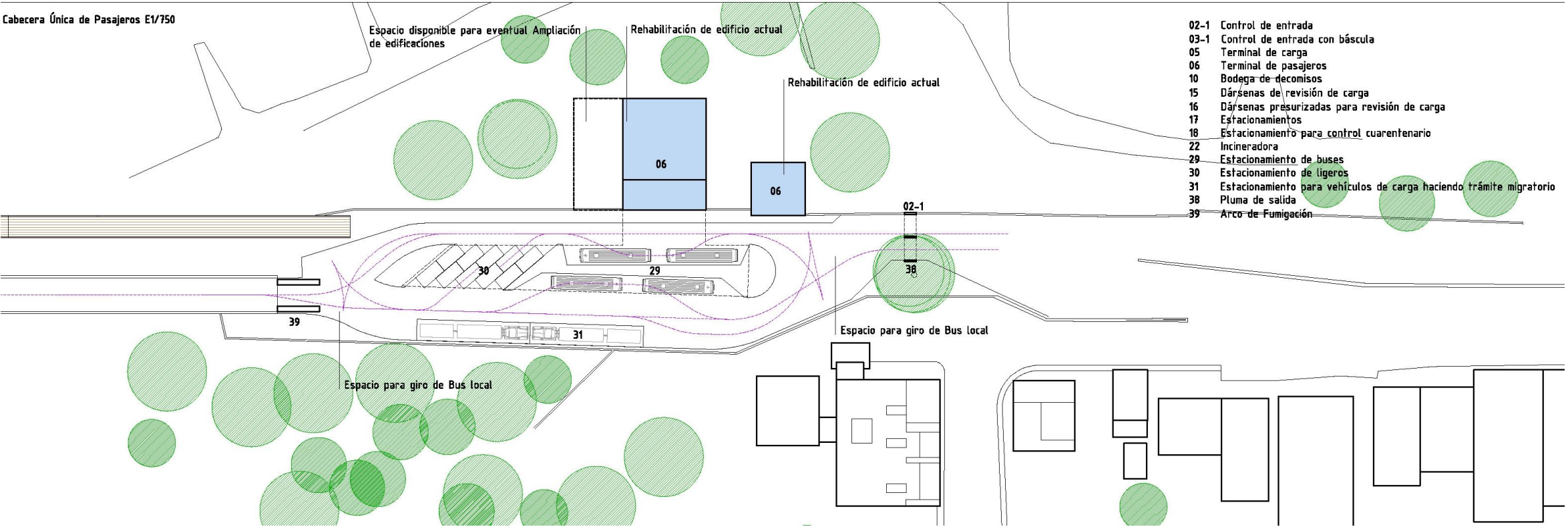
DIAGRAMA GENERAL PROCESOS CARGAS
SIXAOLA: SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



Cabecera Única de Carga E1/1000

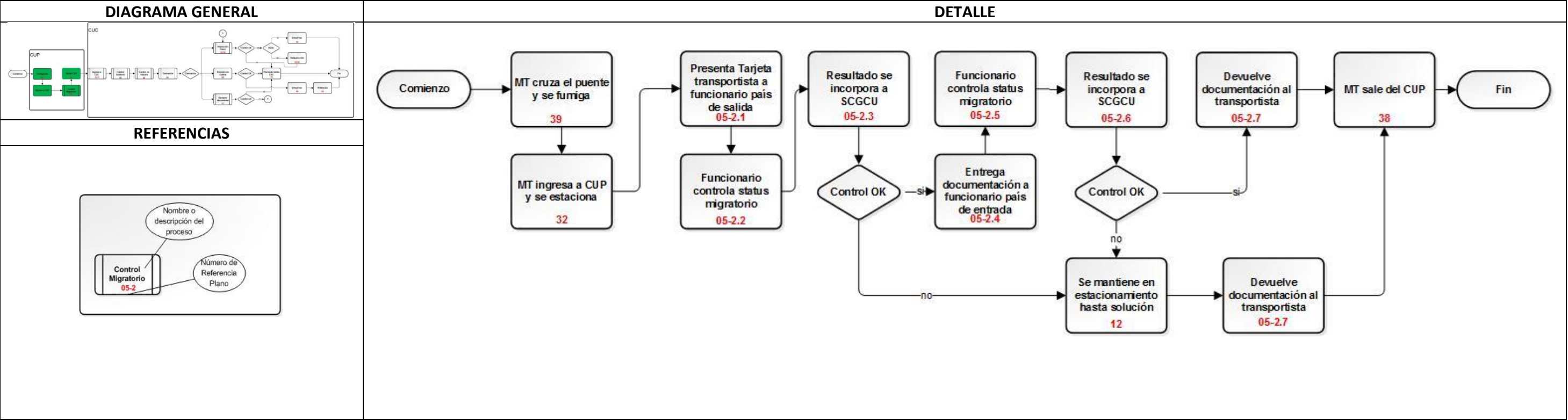


Cabecera Única de Pasajeros E1/750



Centro Unico de Cargas (CUC) y Centro Único de Pasajeros (CUP)

INGRESO AL CUP CONTROL DE MIGRACIÓN

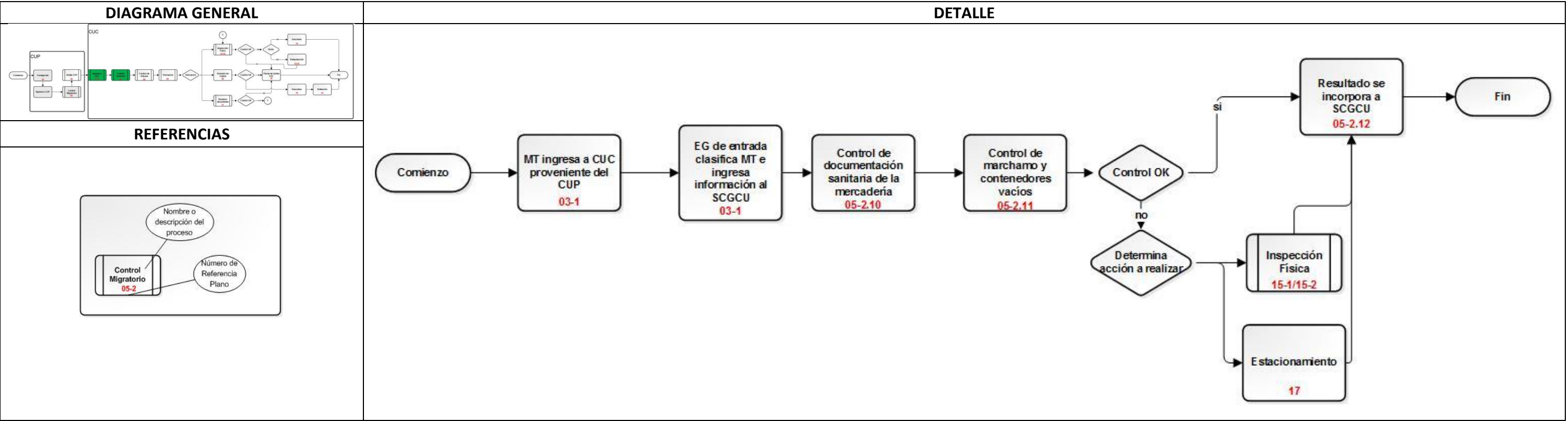


| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--|-------|--|----------------------|---|
| FUMIGACIÓN | 39 | | | <ul style="list-style-type: none">El MT (Medio de Transporte) proveniente de Panamá atraviesa el puente y al ingresar a Costa Rica pasa por el arco de fumigación (39). Una vez que el MT es fumigado continúa hacia el estacionamiento de cargas (31) del Centro Único de Pasajeros (CUP) |
| INGRESO CUP | 31 | | | <ul style="list-style-type: none">El MT ingresa al CUP-CR por el puente y se estaciona en el estacionamiento para cargas (32) para que el conductor y los acompañantes realicen el trámite migratorio. |
| MIGRACIÓN : PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">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. | | <ul style="list-style-type: none">El Transportista desciende del MT y se dirige a la Terminal de Pasajeros (06) del CUP 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 | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA lee la Tarjeta de Transportista o su documento en el SCGCU-CR con lo cual se enviará el resultado de la lectura a los sistemas de migración de ambos países. | | <ul style="list-style-type: none">Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente. |

| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---|-----------|--|----------------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (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 SCGCU-CR (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 correspondienteEn caso de no existir inconvenientes entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado (05-2.4). <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">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 verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (05-2.5).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.El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.3).Para los acompañantes se realiza el trámite migratorio descrito en la “Propuesta de Procesos de Personas CUP-CR”, según el caso. | | |
| MIGRACIÓN : DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la SALIDA-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 la información de la Tarjeta de Transportista está vencida.Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioEn 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.El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.3). | | |
| MIGRACIÓN : REGISTRA SALIDA – ENTRADA Y DEVUELVE | 06 | <ul style="list-style-type: none">De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso del conductor y de los acompañantes si fuera el caso.Devuelve al chofer la documentación entregada (05-2.7).En caso de haber acompañantes, devuelve la documentación de los mismos debidamente intervenida (05-2.7). | | <ul style="list-style-type: none">Recibe la documentación por parte del funcionario de Migración.En el caso de los acompañantes, recibe la documentación entregada, debidamente autorizada.El chofer se dirige al estacionamiento (32) a continuar viaje en el MT. |

| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--|-------|--------------------------|--|--|
| DOCUMENTOS | | | | |
| SALIDA DEL CUP (CENTRO ÚNICO DE PASAJEROS) | 38 | | <ul style="list-style-type: none">La Estación de Gestión (EG) del Sistema de Control de Gestión de la cabecera única (SCGCU), ubicado a la salida de la Cabecera Única de Pasajeros sobre la pluma de salida (38) realiza la captura de las placas, registra 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 | <ul style="list-style-type: none">El transportista conduce el MT por la ruta panamericana y se detiene en la pluma de salida (38) para que el SCGCU-CR (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 |

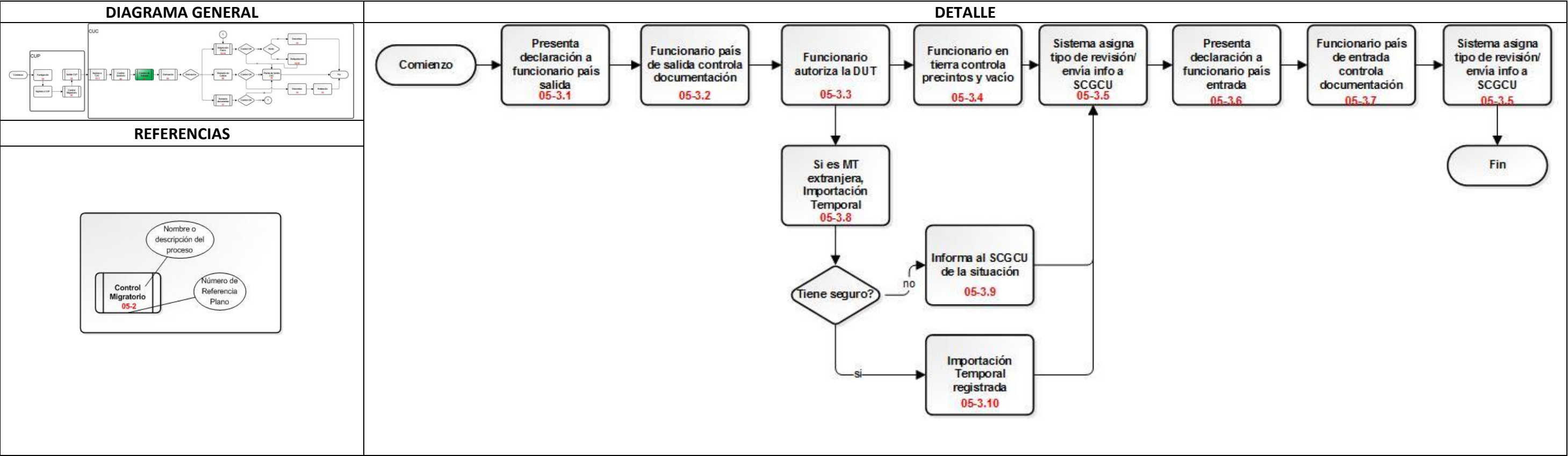
INGRESO AL CUC CONTROL SANITARIO



| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES SCGCU-CR | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--|-------|---|--|---|
| ENTRADA AL CUC (CENTRO UNICO DE CARGA) | 03-1 | <ul style="list-style-type: none">Todos los MT circulando de SUR a NORTE deben ingresar al CUCLa Estación de Gestión (EG) del Sistema de Control de Gestión de la cabecera única (SCGCU), ubicado a la entrada de la Cabecera Única de Cargas sobre el control de entrada realiza la captura de las placas, registra 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 cabinaDe la lectura realizada se determinará si es un MT local o transfronterizo.Si es un MT local continúa hacia la pluma de salida para continuar viaje al interior de Costa RicaSi en un MT transfronterizo, deberá dirigirse al estacionamiento (17) | | |
| CONTROL SANIDAD: ANALIZA DOCUMENTACIÓN | 05 | <ul style="list-style-type: none"> | <ul style="list-style-type: none">Dependiendo del tipo de mercancía 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">En los casos que corresponda a mercancía 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). |

| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES SCGCU-CR | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-----------|-------|----------------------|---|-------------------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none">○ Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de carga○ Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe permanecer en el estacionamiento.○ La documentación está en regla y no corresponde ninguna de las opciones anteriores.● El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.12). | |

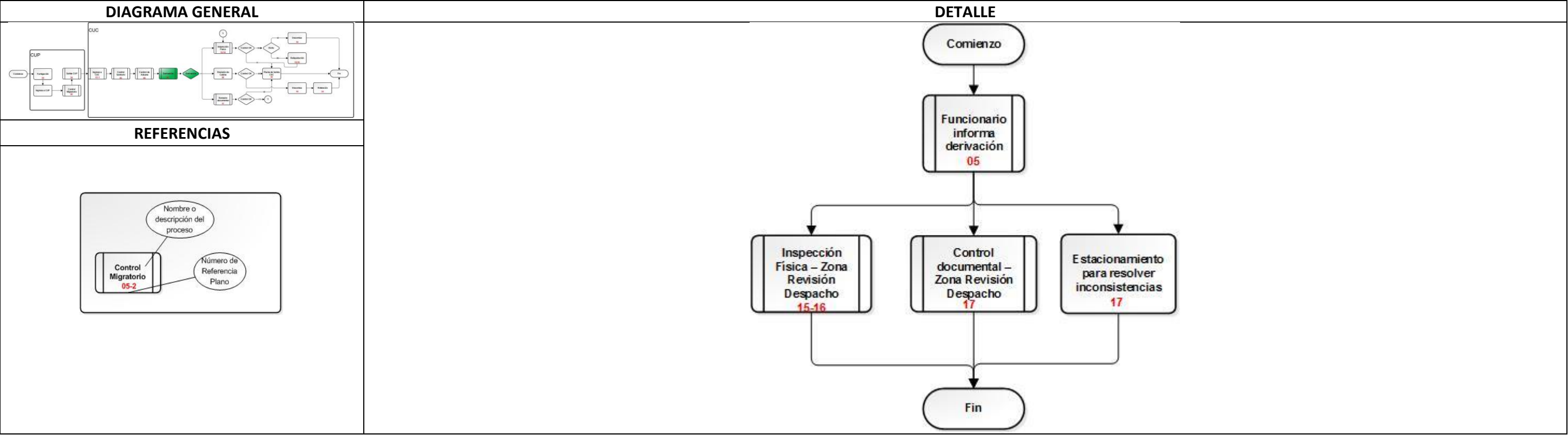
CONTROL DE ADUANAS E IMPORTACIÓN TEMPORAL



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-------------------|------|--|--|
| CONTROL DE ADUANA | 05 | <ul style="list-style-type: none">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).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.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).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 SCGCU-CR (05-3.5).Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.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).El sistema de la aduana de ENTRADA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo.Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.Como resultado de las actuaciones de los funcionarios y los criterios de riesgo de los sistemas de aduana de ambos países, se podrá determina que:<ul style="list-style-type: none">Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de carga (15-16)Se realice un control documental por lo cual el MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRDExiste alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe permanecer en el estacionamiento (17). | <ul style="list-style-type: none">El Transportista se dirige hasta la oficina de Aduana y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA.Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de salida al funcionario de aduana del país de SALIDA (05-3.1).Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de entrada al funcionario de aduana del país de ENTRADA (05-3.6).El trámite de salida – entrada del MT se realiza en la Terminal de Carga (05), en la posición del funcionario de Aduana. |

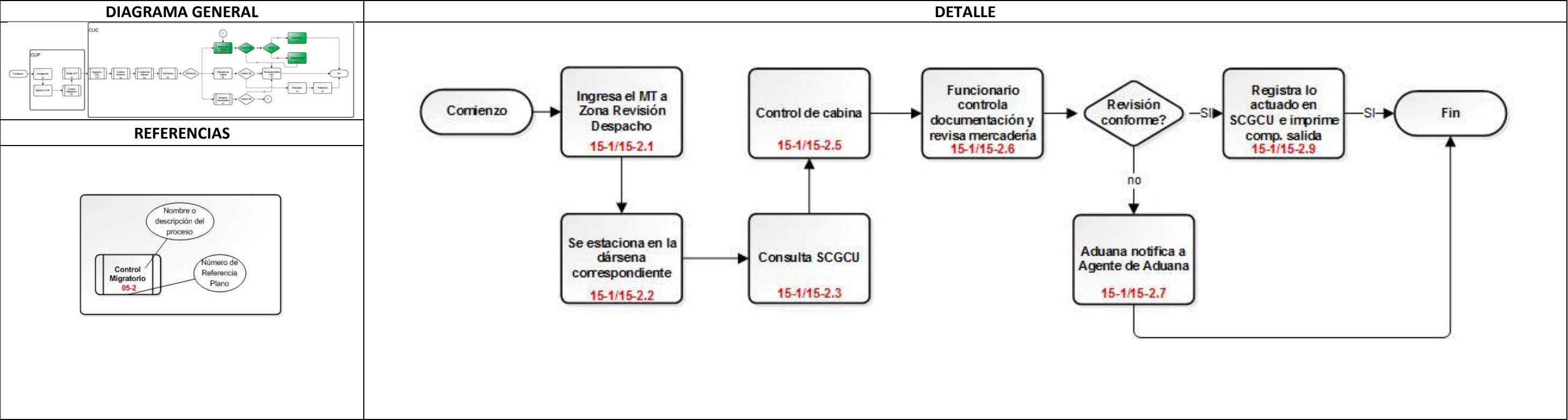
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-----------------------------|---------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ Autorizar el despacho sin revisión.• Si existe alguna irregularidad en el trámite de salida – entrada del MT (por ejemplo seguro vencido o multa por exceso de plazo de permanencia, entre otros), el mismo deberá permanecer en el estacionamiento hasta que se solucione el percance. .• Las actuaciones de los funcionarios y de los sistemas de gestión de riesgo de ambos países se ingresan al SCGCU-CR quien indicará hacia donde debe seguir el MT.• En caso que se determine la permanencia en el estacionamiento o a la dársena de revisión de carga se indicará el motivo.• | |
| IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL MT | 05 o 17 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 indica la permanencia del MT en el estacionamiento (17) hasta que se solucione el problema:<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.• 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>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 indica la permanencia del MT en el estacionamiento (17) hasta que se solucione el problema:<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 SCGCU-CR• 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 SCGCU-CR (05-3.5). | <ul style="list-style-type: none">• 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. Deberá realizar el pago en la oficina correspondiente, en el mismo edificio de la terminal de carga (05)• El conductor de un vehículo de placas de otro país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente, |

DERIVACIÓN DEL MT



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-------------------|------|--|--|
| DERIVACIÓN DEL MT | 05 | <ul style="list-style-type: none">Concluidas las actuaciones de las agencias de control el funcionario aduanero de acuerdo a los datos ingresados por las agencias al SCGCU-CR le indicará al conductor hacia donde debe avanzar el MT, de acuerdo a lo solicitado por las agencias y siguiendo el siguiente orden de prelación:<ul style="list-style-type: none">Si alguna agencia determinó que se realice una inspección física de la carga, el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la ZRD (15/16).Si alguna agencia determinó que le realicen un control documental, la MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD.(17)Si alguna agencia determinó que existe una inconsistencia documental, el MT debe permanecer en el estacionamiento.Si todas las agencias entienden que no es necesario ninguna de las actuaciones anteriores, autoriza el procedimiento de revisión de cabina y compartimentos.El SCGCU-CR indicará a todos los organismos que requieran intervenir en el control para que estén atentos a la presencia del MT. | <ul style="list-style-type: none">El trasportista recibe la indicación por parte del funcionario de aduana, sobre el trámite a realizar.. |

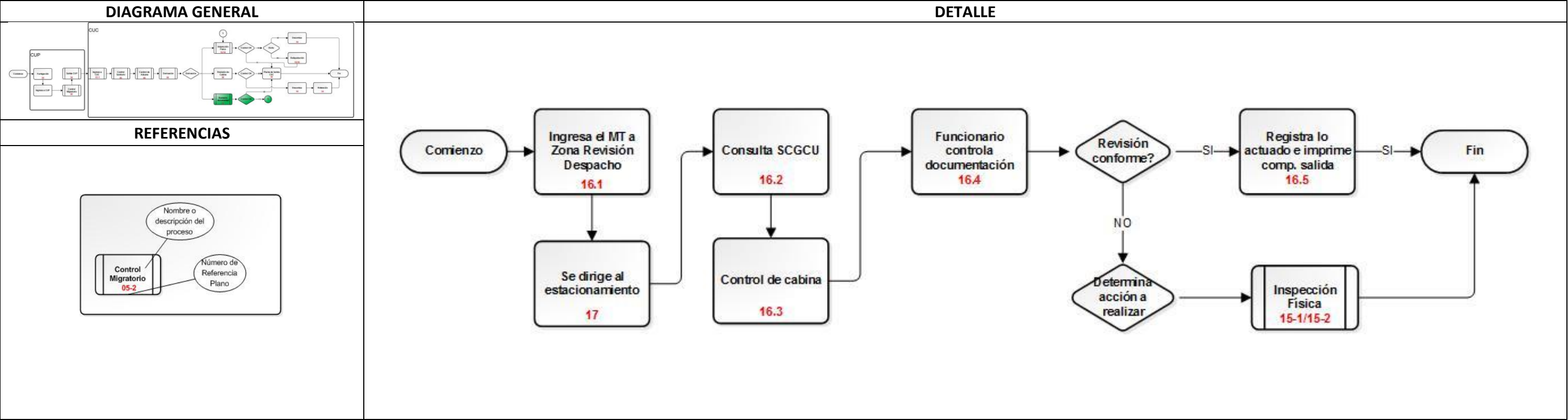
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|--|---------|---|--|
| COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA ADUANA | 15 - 16 | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR informará a todas las agencias que un MT ha ingresado a la ZRD para realizar un control físico de la mercancía (15-1/15-2.1).Cuando el MT ingresa a la ZRD 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>CONFORMIDAD</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de aduana asignado para realizar la comprobación documental y física de la mercancía consulta en el SCGCU-CR (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).El funcionario de Aduana asignado coordina con el agente de aduana para realizar la comprobación física de la misma.Analiza la documentación correspondiente (15-1/15-2.6).Imprime la consulta "Detalle del DUA" para facilitar el reconocimiento físico de la mercancía.Realiza la comprobación física de la mercancía (15-1/15-2.6).Si la verificación física es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCU-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR (15-1/15-2.9) si no se requiere la intervención de otro organismo. | <ul style="list-style-type: none">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. |

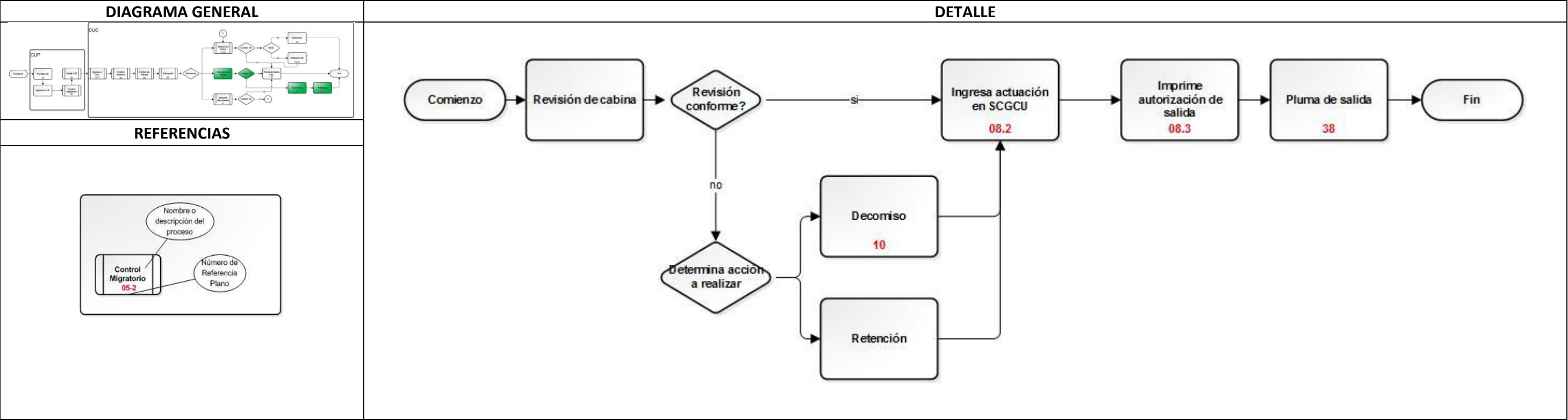
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|-----------|------|---|--|
| | | NO CONFORMIDAD <ul style="list-style-type: none">Si la verificación física no es conforme, el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana con lo cual notificará al agente de aduana (15-1/15-2.7), indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda. | <ul style="list-style-type: none">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.Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda. |

CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA



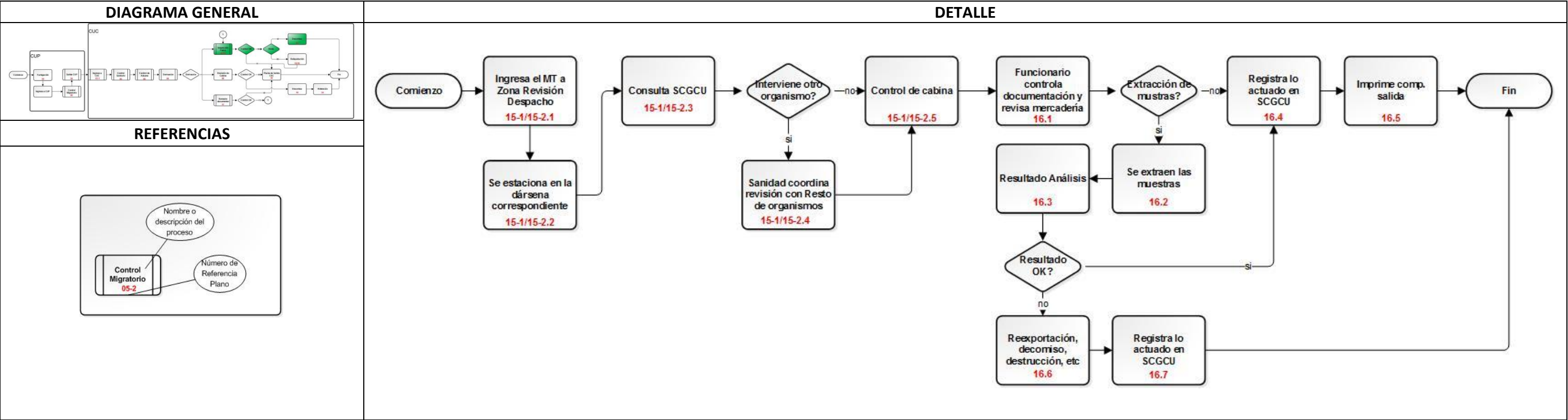
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|------------------------------------|------|---|---|
| CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA | 17 | <ul style="list-style-type: none">• Cuando el MT ingresa a la ZRD se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina. <p>CONFORMIDAD</p> <ul style="list-style-type: none">• El funcionario de aduana asignado para realizar el control documental consulta en el SCGCU-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (16.2).• El funcionario de Aduana asignado analiza la documentación correspondiente (16.4).• Si el control documental es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCU-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR si no se requiere la intervención de otro organismo (16.5). <p>NO CONFORMIDAD</p> <ul style="list-style-type: none">• Si el control documental no es conforme, el funcionario asignado podrá determinar:<ul style="list-style-type: none">◦ Revisión física de la mercancía para lo cual indicará el traslado del MT a las dársenas de revisión en la ZRD (15-1/15-2). se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15-1/15-2. | <ul style="list-style-type: none">• El conductor ingresa a la ZRD y se estaciona en los lugares correspondientes al estacionamiento (17).• 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 CUC-CR otorgado por el SCGCU-CR (16.5). |

REVISIÓN DE CABINA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES SEGURIDAD | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--------------------|----------|--|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|
| REVISIÓN DE CABINA | 18-15/16 | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige al estacionamiento a acompañado de los funcionarios que van a revisar el MT.Todas las agencias que lo requieran podrán realizar la revisión de la cabina y compartimentos.El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none">Sin inconvenientes. En este caso se ingresa la actuación en el SCGCU-CR (08.2) con lo cual se imprimirá la autorización de salida (08.3) del MT del CUC-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).Con mercancía a decomisar. Se realizará el proceso de decomiso (10) para su posterior destrucción para luego proceder con la mercancía decomisada de acuerdo a la normativa y se imprimirá la autorización de salida del MT del CUC-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).Delito. Si se detecta mercancía que conlleva un delito, el MT será retenidosSe ingresará al SCGCU-CR los resultados de la revisión de cabina (08.2). | | | | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige a su MT que se encuentra en el estacionamiento.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. |

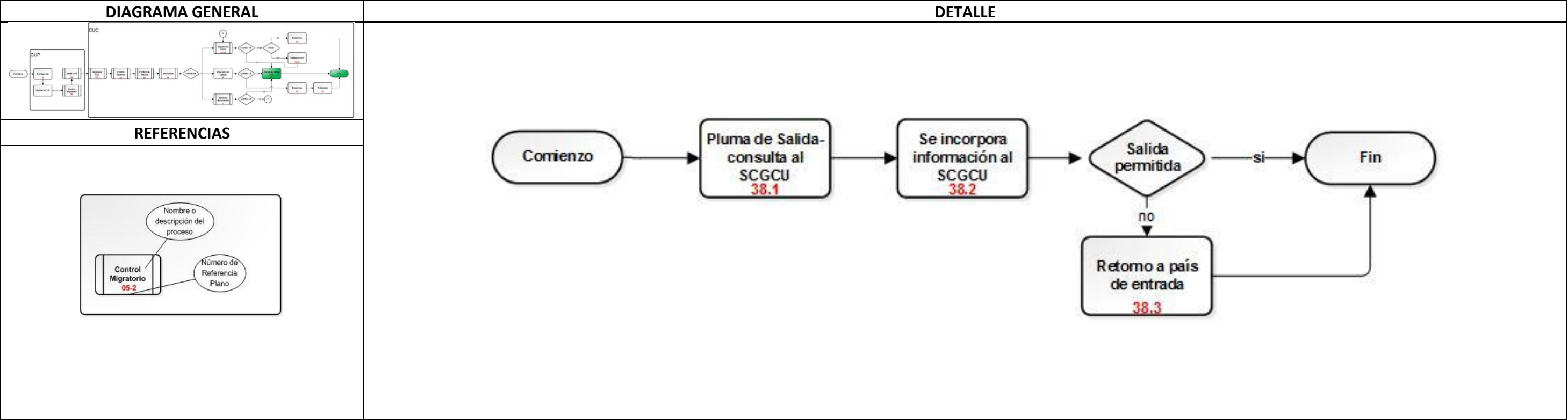
SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|---|--------|---|---|---|
| COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA SANIDAD | 15- 16 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad consulta en el SCGCU-CR 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 mercancía 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 SCGCU-CR (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. | <ul style="list-style-type: none">El conductor ingresa a la ZRD (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 CUC-CR otorgado por el SCGCU-CR. | <ul style="list-style-type: none">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.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 | 15-16 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad asignado consulta en el SCGCU-CR el motivo por el cual el MT fue asignado a esa instancia.Procede a la extracción de muestras cuando corresponda (16.2). | | |
| CONTROL DE SANIDAD: | 15-16 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad correspondiente realiza el análisis de las muestras en el laboratorio más próximo. | <ul style="list-style-type: none">El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras. | |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|--|-------|--|--|----------------------------------|
| ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS | | <ul style="list-style-type: none">para lo cual, 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 la ZRD (17). a la espera de los resultados. | | |
| CONTROL DE SANIDAD: RESULTADO DEL ANÁLISIS | 15-16 | <ul style="list-style-type: none">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 SCGCU-CR (16.4) con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR (16.5) si no se requiere la intervención de otro organismo. | <ul style="list-style-type: none">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. | |

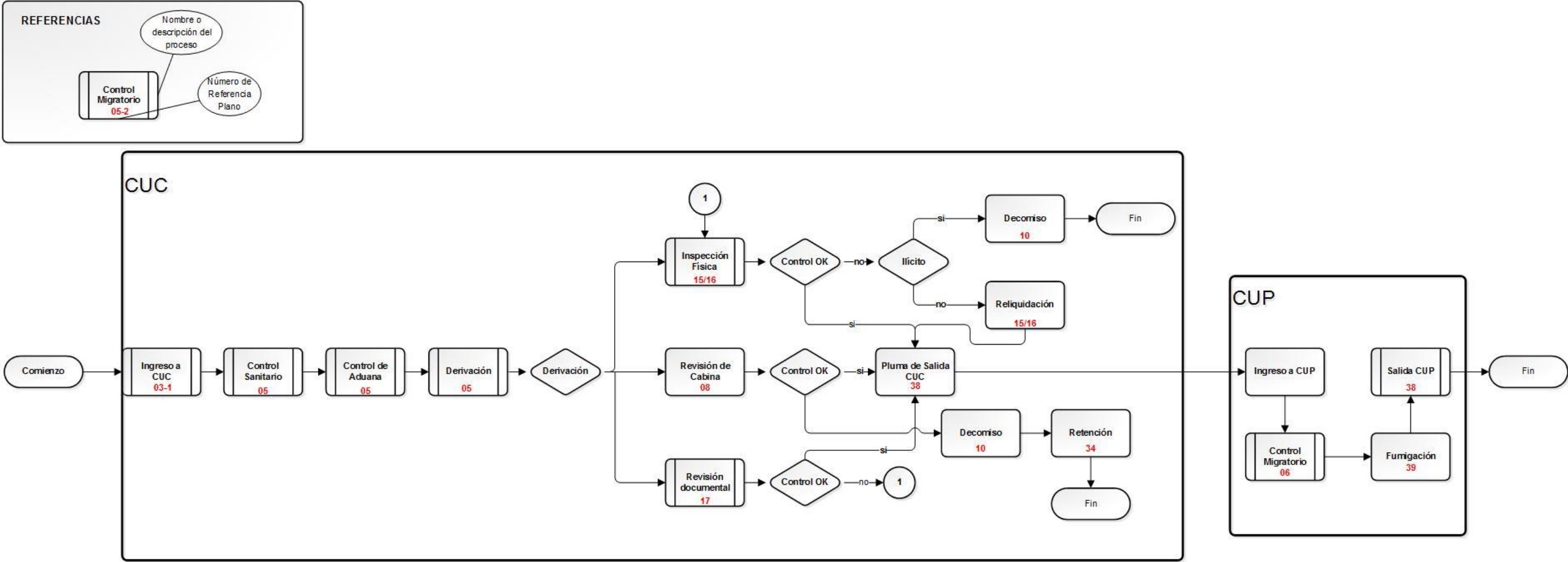
SALIDA DEL CUC-CR



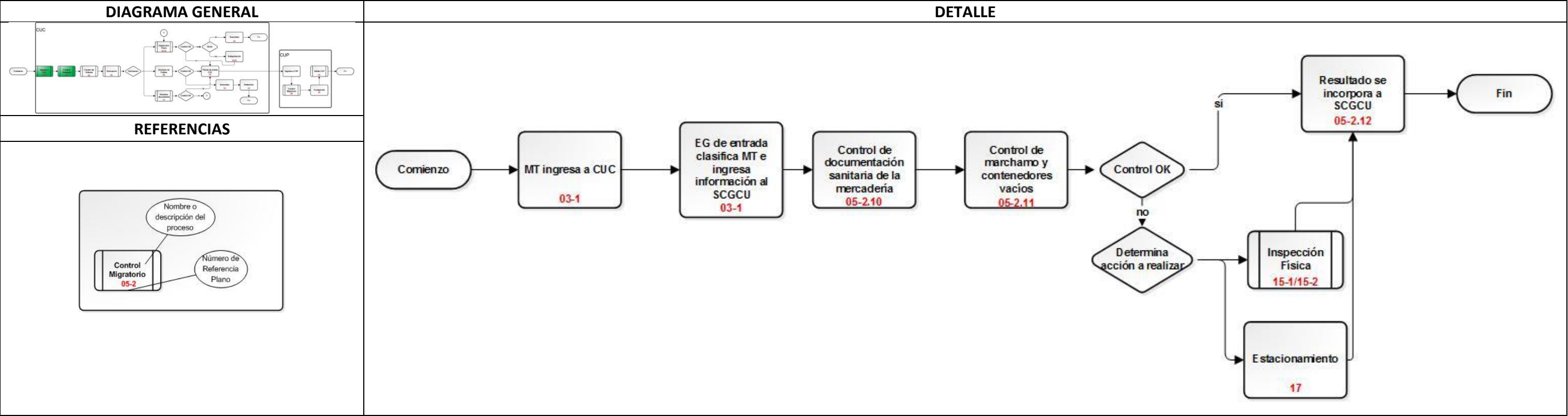
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DEL SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---------------------------------|------|--|--|
| PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL MT | 38 | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR habilitará o no la salida del MT de acuerdo a los datos que disponga del mismo.El SCGCU-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CUC-CR (38.2)Si no se habilita la salida el MT debe tomar el carril de retorno para el país de entrada | <ul style="list-style-type: none">El conductor del MT se dirige hacia la pluma de salida del CUC-CR. |

4.4.2 Proceso de Cargas – Sentido Costa Rica - Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESOS CARGAS
SIXAOLA: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ

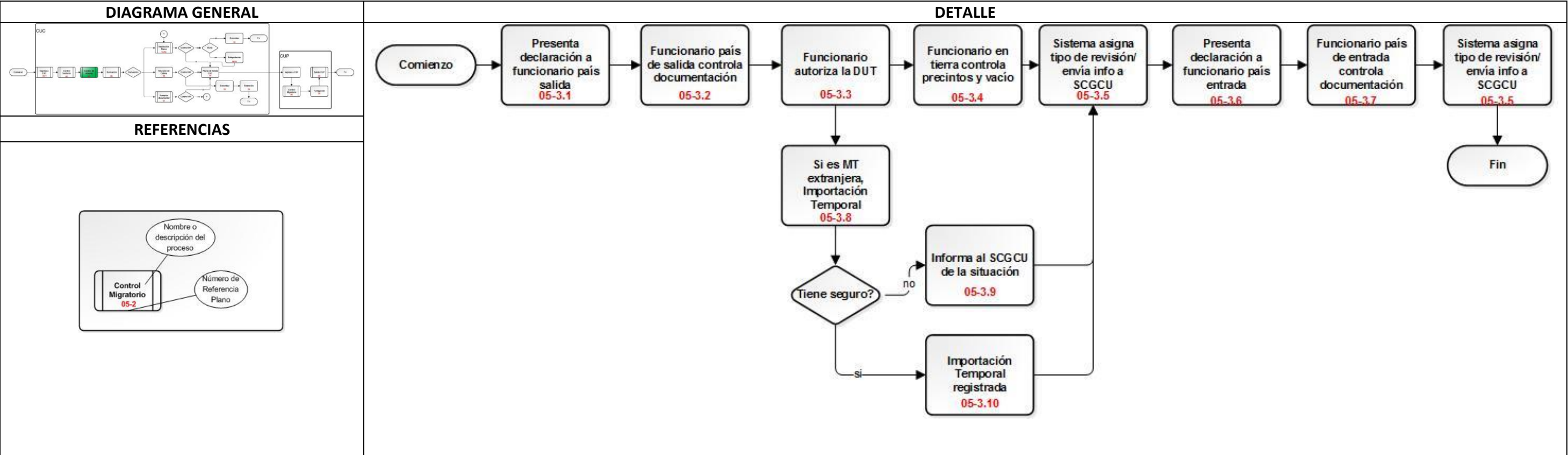


INGRESO A CUC Y CONTROL SANITARIO



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--|------|---|---|
| INGRESO A CUC-CR | 03-1 | | <ul style="list-style-type: none">El MT ingresa al CUC-CR por la pluma de acceso (03-1) al CUC, se dirige al control de entrada y se detiene para que el SCGCU-CR (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. |
| ESTACIONAMIENTO DEL MT | 17 | | <ul style="list-style-type: none">Se permitirá el ingreso del MT al estacionamiento del CUC para que proceda a realizar los trámites pertinentes ante las autoridades competentes |
| CONTROL SANIDAD: ANALIZA DOCUMENTACIÓN | 05 | <ul style="list-style-type: none">Dependiendo del tipo de mercancía 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 realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de carga.Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe permanecer en el estacionamiento.La documentación está en regla y no corresponde ninguna de las opciones anteriores.El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.12).. | <ul style="list-style-type: none">En los casos que corresponda a mercancía 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). |

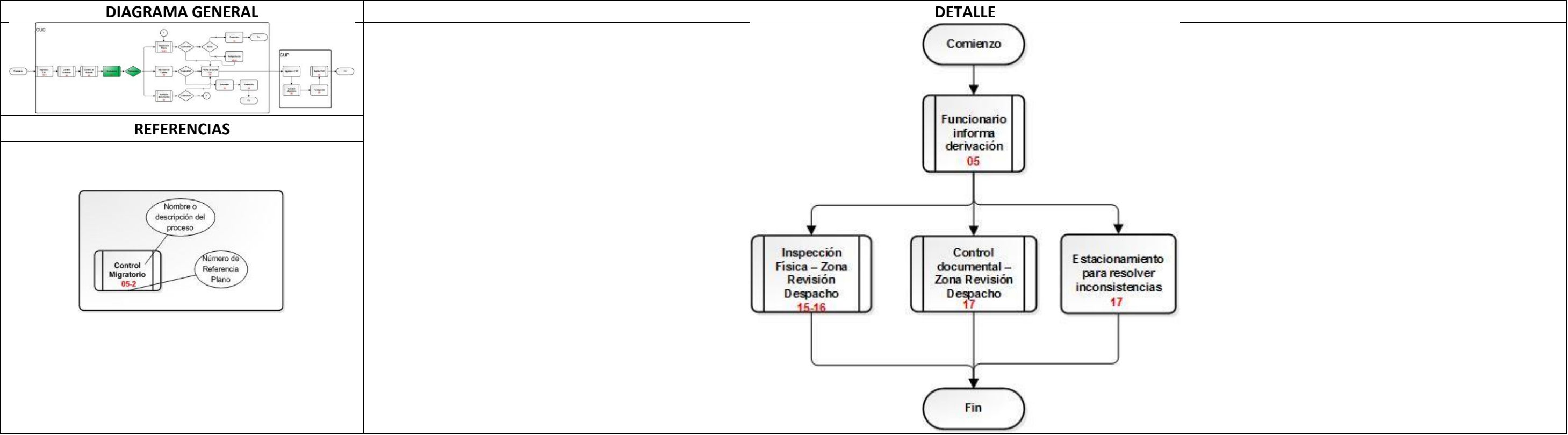
CONTROL DE ADUANAS y CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-------------------|------|---|--|
| CONTROL DE ADUANA | 05 | <ul style="list-style-type: none">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).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.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).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 SCGCU-CR (05-3.5).Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.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).El sistema de la aduana de ENTRADA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo.Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.Como resultado de las actuaciones de los funcionarios y los criterios de riesgo de los sistemas de aduana de ambos países, se podrá determina que:<ul style="list-style-type: none">Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de carga (15)Se realice un control documental por lo cual el MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRDExiste alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe permanecer en el estacionamiento (17). | <ul style="list-style-type: none">El Transportista se dirige hasta la oficina de Aduana y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA.Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de salida al funcionario de aduana del país de SALIDA (05-3.1).Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de entrada al funcionario de aduana del país de ENTRADA (05-3.6).el trámite de salida – entrada del MT se realiza en la Terminal de Carga (05), en la posición del funcionario de Aduana. |

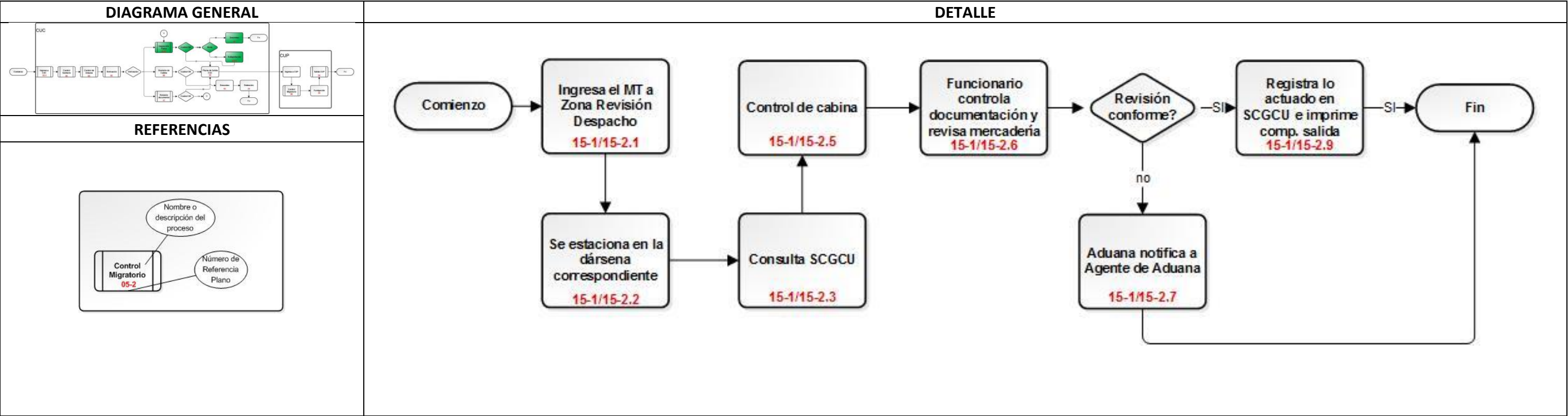
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|-----------------------------|---------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ Autorizar el despacho sin revisión.• Si existe alguna irregularidad en el trámite de salida – entrada del MT (por ejemplo seguro vencido o multa por exceso de plazo de permanencia, entre otros), el mismo deberá permanecer en el estacionamiento hasta que se solucione el percance. .• Las actuaciones de los funcionarios y de los sistemas de gestión de riesgo de ambos países se ingresan al SCGCU-CR quien indicará hacia donde debe seguir el MT.• En caso que se determine la permanencia en el estacionamiento o a la dársena de revisión de carga se indicará el motivo.• . | |
| IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL MT | 05 o 17 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 indica la permanencia del MT en el estacionamiento (17) hasta que se solucione el problema:<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.• 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>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 indica la permanencia del MT en el estacionamiento (17) hasta que se solucione el problema:<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 SCGCU-CR• 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 SCGCU-CR (05-3.5) | <ul style="list-style-type: none">• 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• 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, |

DERIVACIÓN DEL MT



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--------------------|------|--|--|
| ARCO DE DERIVACIÓN | 05 | <ul style="list-style-type: none">Concluidas las actuaciones de las agencias de control el funcionario aduanero de acuerdo a los datos ingresados por las agencias al SCGCU-CR le indicará al conductor hacia donde debe avanzar el MT, de acuerdo a lo solicitado por las agencias y siguiendo el siguiente orden de prelación:<ul style="list-style-type: none">Si alguna agencia determinó que se realice una inspección física de la carga, el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la ZRD (15-1/15-2).Si alguna agencia determinó que le realicen un control documental, la MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD (16).Si alguna agencia determinó que existe una inconsistencia documental, el MT debe permanecer en el estacionamiento (17).Si todas las agencias entienden que no es necesario ninguna de las actuaciones anteriores, autoriza del procedimiento de revisión de cabina y compartimentos (08).El SCGCU-CR indicará a todos los organismos que requieran intervenir en el control para que estén atentos a la presencia del MT. | <ul style="list-style-type: none">El trasportista recibe la indicación por parte del funcionario de aduana, sobre el trámite a realizar. |

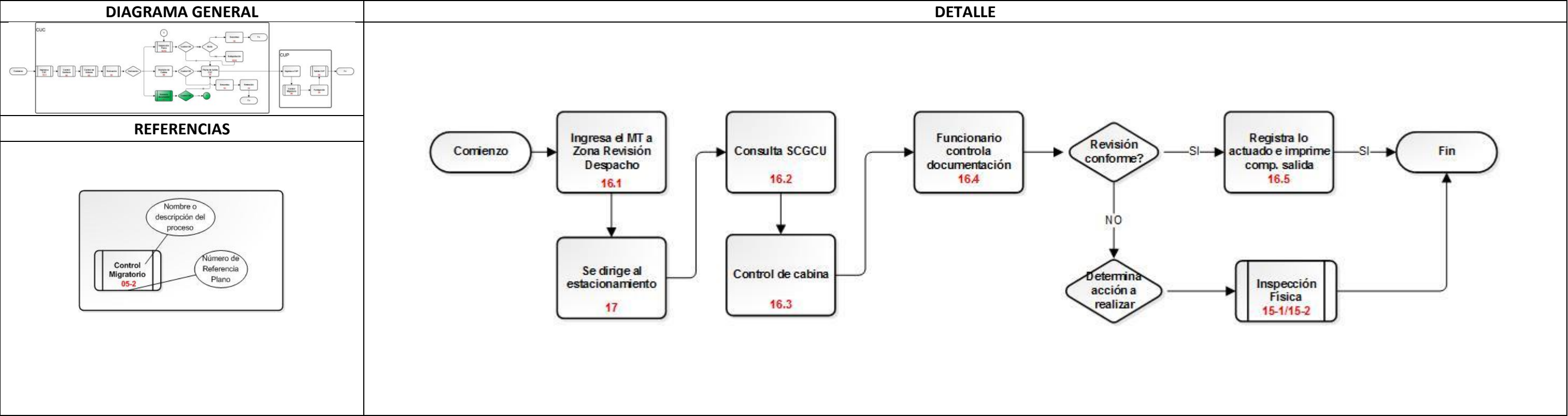
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|--|---------|---|--|
| COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA ADUANA | 15 - 16 | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR informará a todas las agencias que un MT ha ingresado a la ZRD para realizar un control físico de la mercancía (15-1/15-2.1).Cuando el MT ingresa a la ZRD 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>CONFORMIDAD</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de aduana asignado para realizar la comprobación documental y física de la mercancía consulta en el SCGCU-CR (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).El funcionario de Aduana asignado coordina con el agente de aduana para realizar la comprobación física de la misma.Analiza la documentación correspondiente (15-1/15-2.6).Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el reconocimiento físico de la mercancía.Realiza la comprobación física de la mercancía (15-1/15-2.6).Si la verificación física es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCU-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR (15-1/15-2.9) si no se requiere la intervención de otro organismo. | <ul style="list-style-type: none">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. <ul style="list-style-type: none">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.Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda. |

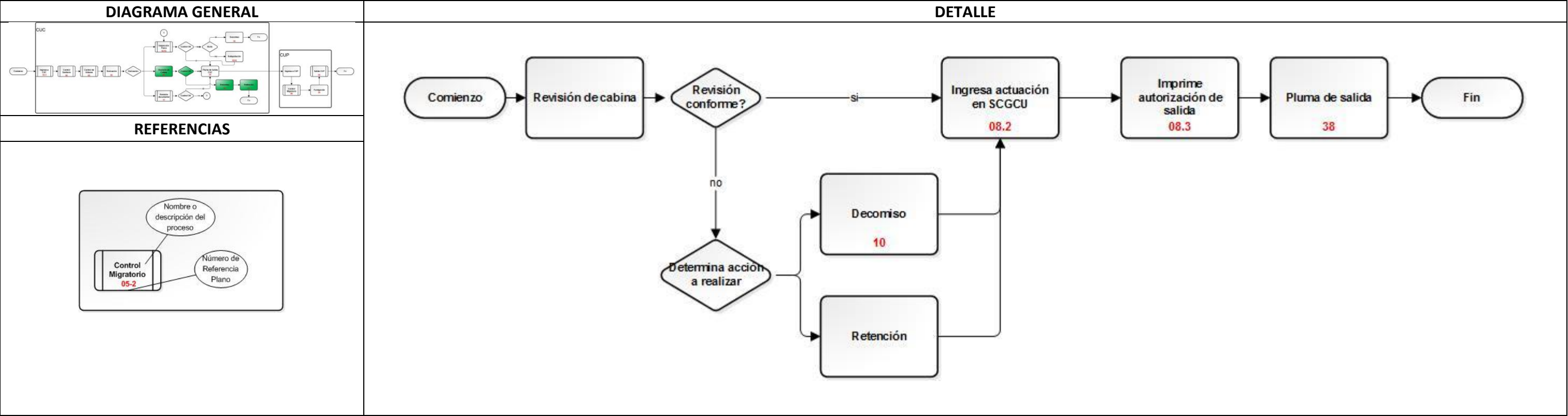
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|-----------|------|--|----------------------------------|
| | | NO CONFORMIDAD <ul style="list-style-type: none">Si la verificación física no es conforme, el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de 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. | |

CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA



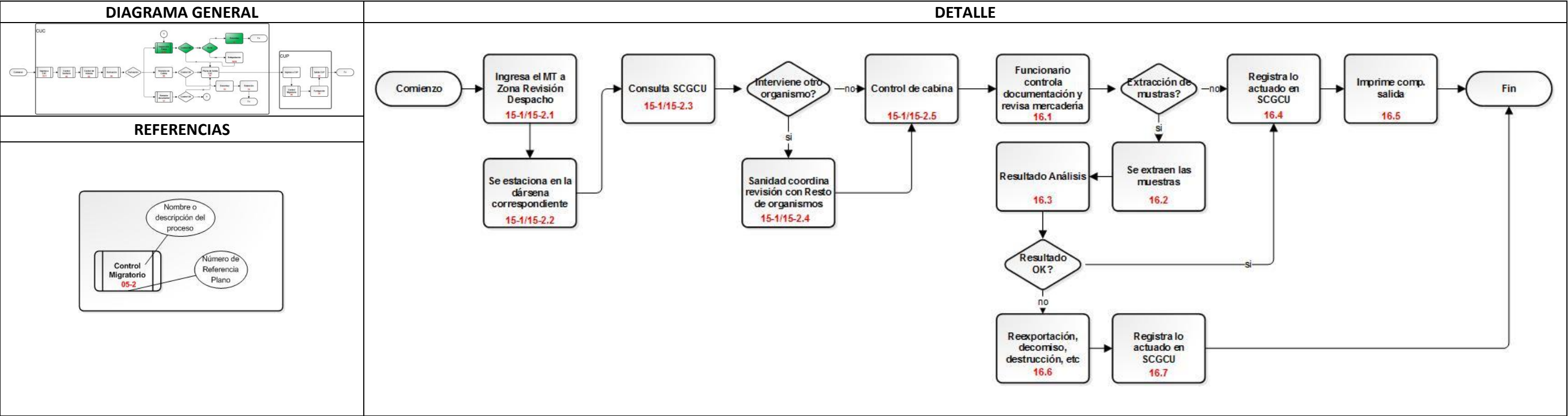
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|------------------------------------|------|--|---|
| CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA | 16 | <ul style="list-style-type: none">Cuando el MT ingresa a la ZRD (16.3) se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina. CONFORMIDAD <ul style="list-style-type: none">El funcionario de aduana asignado para realizar el control documental consulta en el SCGCU-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (16.2).El funcionario de Aduana asignado analiza la documentación correspondiente (16.4).Si el control documental es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCU-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR si no se requiere la intervención de otro organismo (16.5). NO CONFORMIDAD <ul style="list-style-type: none">Si el control documental no es conforme, el funcionario asignado podrá determinar:<ul style="list-style-type: none">Revisión física de la mercancía para lo cual indicará el traslado del MT a las dársenas de la ZRD (15-1/15-2). se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15-1/15-2. | <ul style="list-style-type: none">El conductor ingresa a la ZRD y se estaciona en los lugares correspondientes al estacionamiento (17).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 CUC-CR otorgado por el SCGCU-CR (16.5). |

REVISIÓN DE CABINA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|--------------------|------|--|--------------------------|-----------------------------------|--|
| REVISIÓN DE CABINA | 08 | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige al estacionamiento a acompañado de los funcionarios que van a revisar el MT.Todas las agencias que lo requieran podrán realizar la revisión de la cabina y compartimentos.El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none">Sin inconvenientes. En este caso se ingresa la actuación en el SCGCU-CR (08.2) con lo cual se imprimirá la autorización de salida (08.3) del MT del CUC-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).Con mercancía a decomisar. Se realizará el proceso de decomiso (10) para su posterior destrucción para luego proceder con la mercancía decomisada de acuerdo a la normativa y se imprimirá la autorización de salida del MT del CUC-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).Delito. Si se detecta mercancía que conlleva un delito, el MT será retenido.Se ingresará al SCGCU-CR los resultados de la revisión de cabina (08.2). | | | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige a su MT que se encuentra en el estacionamiento.Cuando le entregan la autorización de salida del MT conduce el mismo hacia la pluma de salida (38).Si se detecta algún ilícito, el MT será retenido. |

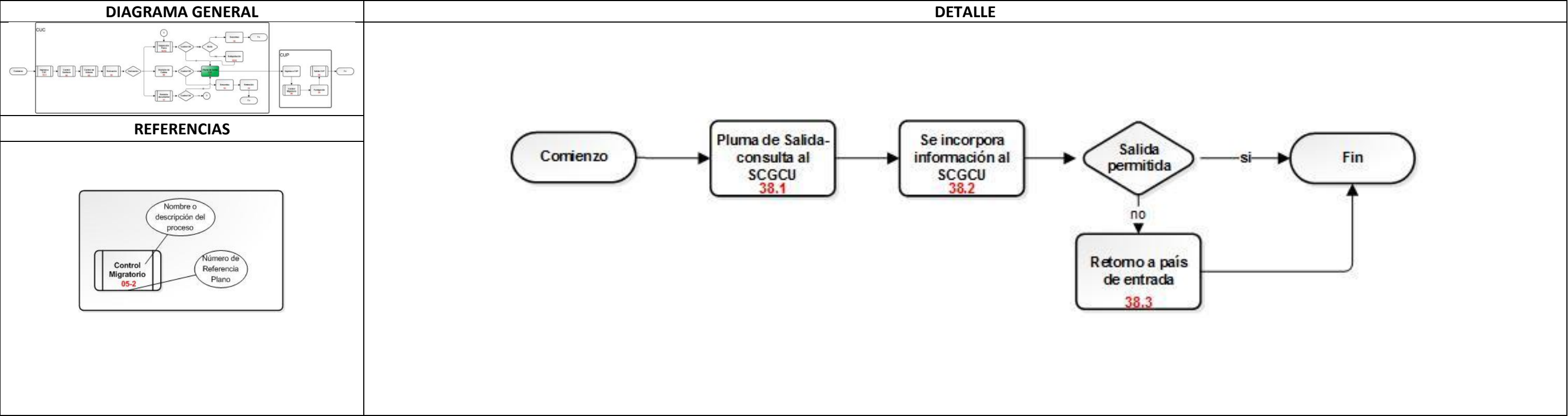
SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|---|-----------------|---|---|---|
| COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA SANIDAD | 15 – 1 / 15 - 2 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad consulta en el SCGCU-CR 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 mercancía 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 SCGCU-CR (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. | <ul style="list-style-type: none">El conductor ingresa a la ZRD (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 CUC-CR otorgado por el SCGCU-CR. | <ul style="list-style-type: none">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.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 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad asignado consulta en el SCGCU-CR el motivo por el cual el MT fue asignado a esa instancia.Procede a la extracción de muestras cuando corresponda (16.2).). | | |
| CONTROL DE SANIDAD: | 16 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de sanidad correspondiente realiza el análisis de las muestras en el laboratorio más próximo.para lo cual, enviará las muestras. | <ul style="list-style-type: none">El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras. | |

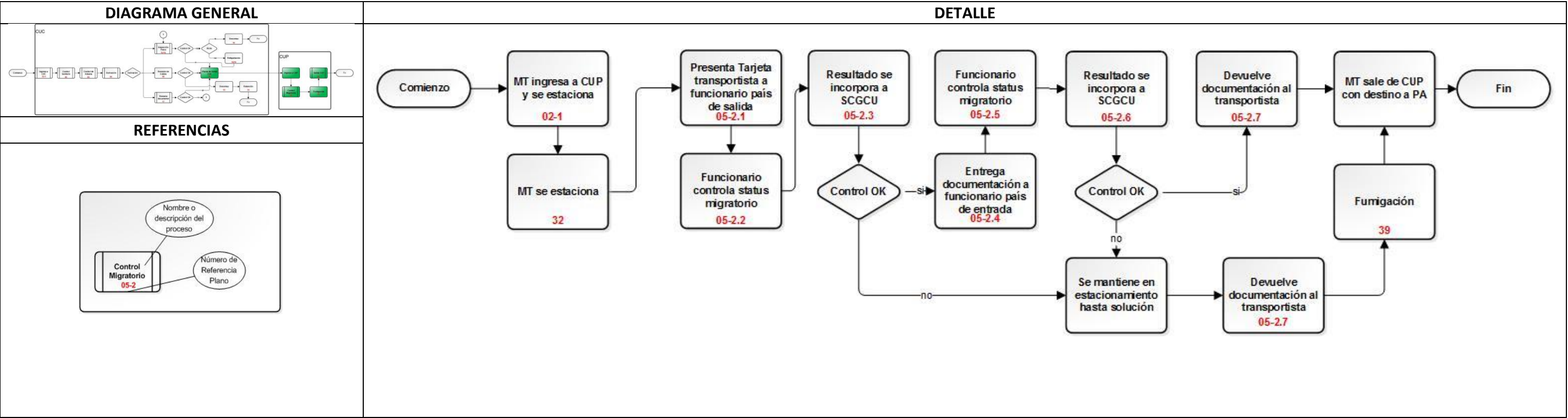
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA | ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA |
|--|------|--|--|----------------------------------|
| ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS | | <ul style="list-style-type: none">Si se permite que las muestras viajen con el MT, se precinta 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 la ZRD (17). a la espera de los resultados. | | |
| CONTROL DE SANIDAD: RESULTADO DEL ANÁLISIS | 16 | <ul style="list-style-type: none">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 SCGCU-CR (16.4) con lo cual éste imprime la autorización de salida del CUC-CR (16.5) si no se requiere la intervención de otro organismo. | <ul style="list-style-type: none">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. | |

SALIDA DEL CUC-CR



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DEL SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---------------------------------|------|---|--|
| PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL MT | 38 | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR habilitará o no la salida del MT de acuerdo a los datos que disponga del mismo.El SCGCU-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CUC-CR (38.2)Si no se habilita la salida el MT debe tomar el carril de retornoSi se habilita la salida del MT hacia Panamá | <ul style="list-style-type: none">El conductor del MT se dirige hacia la pluma de salida del CUC-CR. |

INGRESO A CUP, CONTROL DE MIGRACIÓN, SALIDA HACIA PANAMÁ



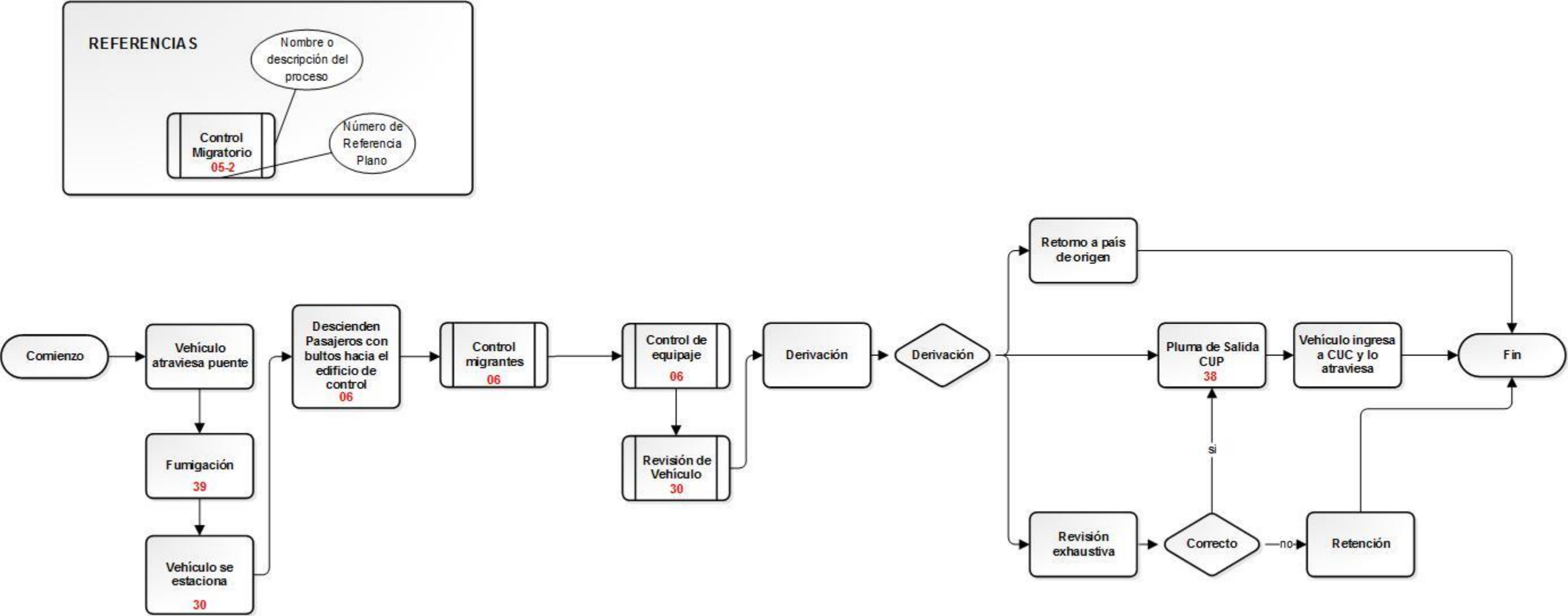
| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---------------------------|-------|--|---|---|
| CONTROL DE ENTRADA | 02-1 | | <ul style="list-style-type: none">El MT se dirige por la carretera y se detiene en la Estación de Gestión EG de del control de entrada para que se 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 cabinaEl SCGCU-CR, en base a la información capturada en el CUC, determinará si el MT puede ingresar al CUP para realizar el trámite migratorio y continuar viaje hacia Panamá o si por el contrario es un MT local el cual no debería pasar la frontera | <ul style="list-style-type: none">El transportista se dirige por la ruta Panamericana en dirección a la frontera con Panamá y se detiene en la pluma de entrada al Centro Único de Pasajeros (CUP-CR) |
| ESTACIONAMIENTO EN EL CUP | 31 | | <ul style="list-style-type: none">El MT se estaciona en el estacionamiento para MT de carga que se encuentra ubicado en el CUP y desciende del mismo para ir a realizar el trámite migratorio | <ul style="list-style-type: none">El transportista se dirige por la ruta Panamericana en dirección a la frontera con Panamá y se detiene en la pluma de entrada al Centro Único de Pasajeros (CUP-CR) |
| MIGRACIÓN : PRESENTA | 06 | <ul style="list-style-type: none">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. | <ul style="list-style-type: none"> | <ul style="list-style-type: none">El Transportista desciende del MT y se dirige a la Terminal de Pasajeros (06) del CUP y se presenta ante el funcionario del país de |

| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---|-------|---|--|--|
| CIÓN DE DOCUMENT OS | | | | SALIDA a quien le presenta la Tarjeta de Transportista o su documentación personal (05-2.1) . <ul style="list-style-type: none">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 DOCUMENT ACIÓN | 06 | PAÍS DE SALIDA <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA lee la Tarjeta de Transportista o su documento en el SCGCU-CR 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (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 SCGCU-CR (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 correspondienteEn caso de no existir inconvenientes entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado (05-2.4). PAÍS DE ENTRADA <ul style="list-style-type: none">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 verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (05-2.5).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.El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.3).Para los acompañantes se realiza el trámite migratorio descrito en la “Propuesta de Procesos de Personas CUP-CR”, según el caso. | <ul style="list-style-type: none"> | <ul style="list-style-type: none">Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente. |
| MIGRACIÓN : DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la SALIDA-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 la información de la Tarjeta de Transportista está vencida.Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioEn el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda. | | |

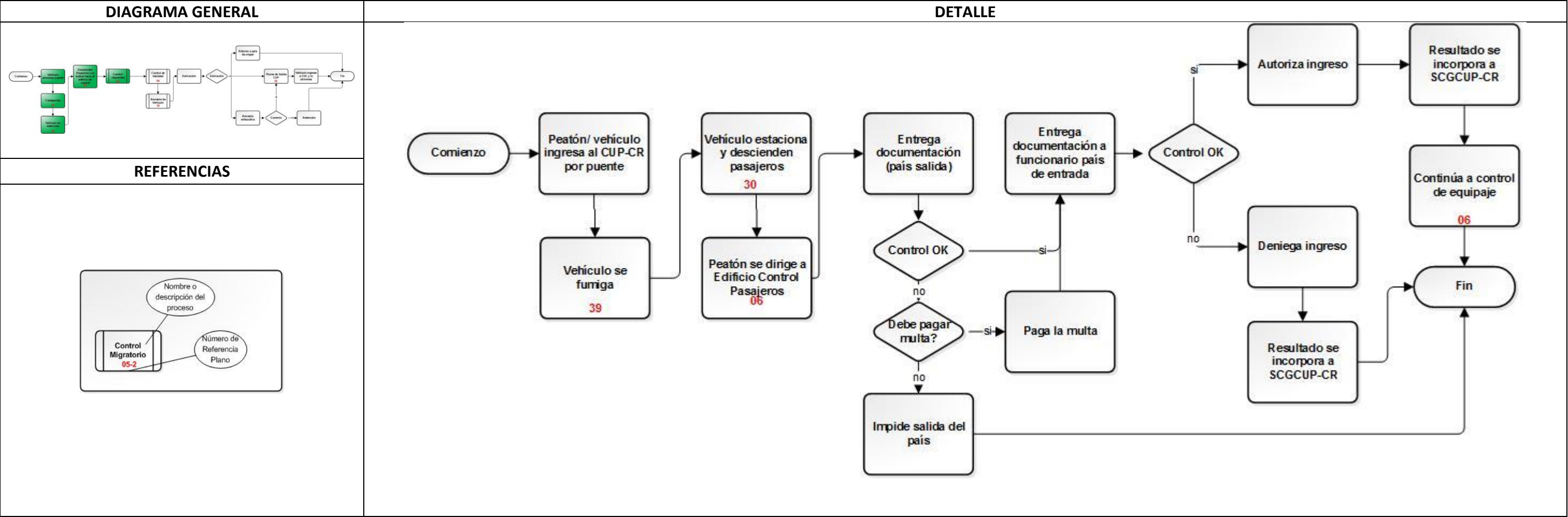
| ACTIVIDAD | RE F. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL SCGCU-CR | ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA |
|---|-------|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente.• El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCU-CR (05-2.3). | | |
| MIGRACIÓN : REGISTRA SALIDA – ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">• De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso del conductor y de los acompañantes si fuera el caso.• Devuelve al chofer la documentación entregada (05-2.7).• En caso de haber acompañantes, devuelve la documentación de los mismos debidamente intervenida (05-2.7). | <ul style="list-style-type: none">• | <ul style="list-style-type: none">• Recibe la documentación por parte del funcionario de Migración.• En el caso de los acompañantes, recibe la documentación entregada, debidamente autorizada.• El chofer se dirige al estacionamiento (32) a continuar viaje en el MT. |
| FUMIGACIÓN | 39 | | | <ul style="list-style-type: none">• El MT (Medio de Transporte) proveniente de CR sale del estacionamiento (31), y antes de atravesar el puente con destino a PA pasa por el arco de fumigación (39). |

4.4.3 Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES
SIXAOLA: SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



INGRESO AL CUP-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN

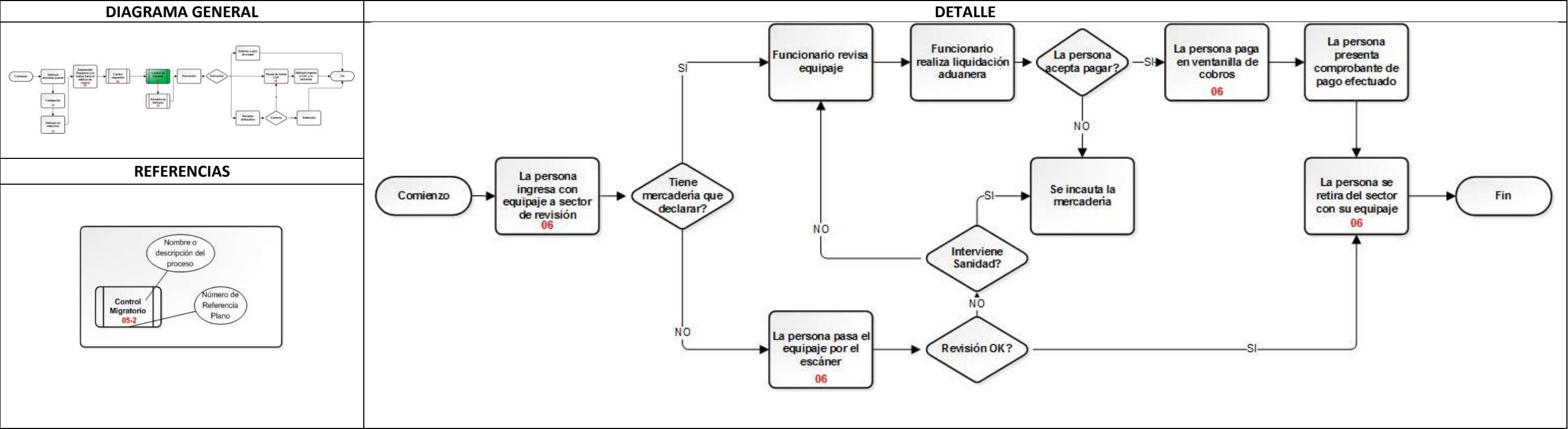


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|--|---|
| FUMIGACIÓN | 39 | | <ul style="list-style-type: none">El vehículo al salir del puente atraviesa el arco de fumigaciónUna vez traspasado el arco se dirige al estacionamiento de ligeros (30) |
| INGRESO A CUP-CR | 30 | | <ul style="list-style-type: none">El vehículo ingresa al CUP-CR por el puente y se estaciona en el estacionamiento para ligeros (30) para que el conductos y los pasajeros realicen el trámite migratorioSCGCULos 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 la terminal de pasajeros (06) a realizar el trámite migratorio |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | <p>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none">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 <p>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN)</p> | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none">CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entradaCONTROL TVFN: los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza NacionalLos pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en: |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">La lectura de documento se hace mediante el SCGCU-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.Para los trabajadores y habitante de Sixaola, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCU-CR que habilitará o no a pasar por un molineteSCGCU. | <ul style="list-style-type: none">Cédula o Pasaporte vigenteVISA cuando correspondaPara el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultáneaEl 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondienteEntrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">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 ladoEl 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 destinoEl funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn 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>CONTROL DE TVFN: para los habitantes o trabajadores de Sixaola 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> | <ul style="list-style-type: none">Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondienteEl habitante o trabajador de Sixaola realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCU-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA, dependiendo de cada situación particular, en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none">Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policialesSi el interesado tiene algún impedimentoSi la documentación está vencidaSi existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio | |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|-----------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ 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○ Si no posee documentos o Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional TVFN | |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">• De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:<ul style="list-style-type: none">○ 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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 |

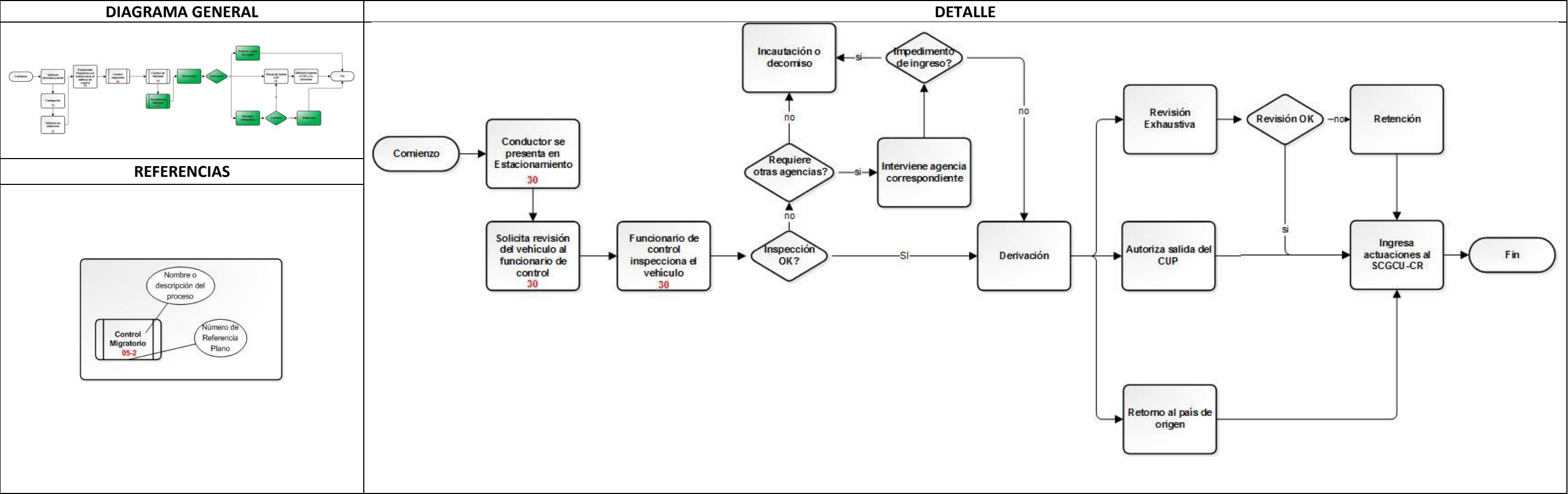
CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR Y PASAJEROS |
|--|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">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 controlLos funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualDe detectarse mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el casoUna vez revisado el equipaje de todos los acompañantes se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de ligeros (31) | <ul style="list-style-type: none">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 AduanasLos funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismoLos acompañantes luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de ligeros (31)Si la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manualEl funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarDe 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 revisiónEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida | <ul style="list-style-type: none">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 pertinenteRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduanala 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 (06)Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |

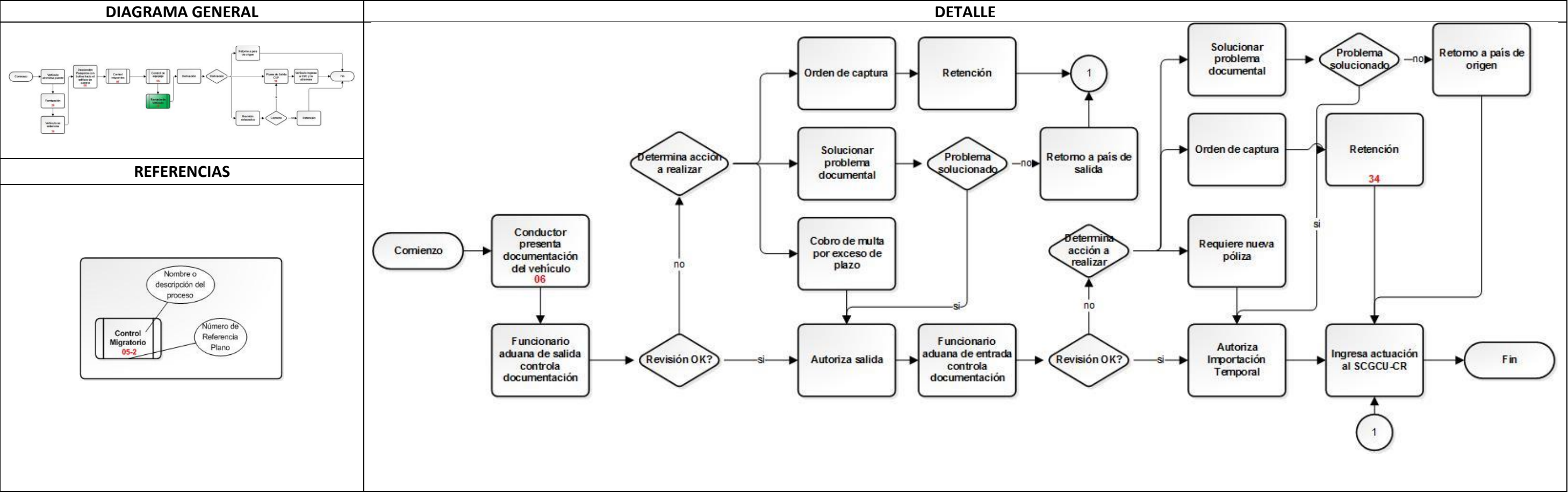
REVISIÓN DEL VEHÍCULO, DERIVACIÓN Y REVISIÓN EXHAUSTIVA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|
| ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS: CONTROL DEL VEHÍCULO | 30 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de las agencias de control de ambos países actuarán en forma conjunta en el estacionamiento de ligeros (30)Los funcionarios realizarán el control del vehículo para detectar si existen mercancías, 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 (06)De detectarse mercancía no declarada, procederán a la incautación o decomiso y posterior destrucción según el caso y el tipo de mercancíaToda la información sobre el resultado del control se incorpora al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Una vez finalizado el control del vehículo, el conductor conduce el mismo hacia el lugar indicado por las agencias de control según lo establecido en el SCGCU-CR (11-1) |
| DERIVACIÓN | | <ul style="list-style-type: none">De acuerdo a consignado por las agencias el MT será derivado a :<ul style="list-style-type: none">la salida del predio por la pluma de salida (38)retorno al país de origenÁrea de Revisión Exhaustiva para un control general del vehículo | <ul style="list-style-type: none"> |
| REVISIÓN EXHAUSTIVA | 30 | <ul style="list-style-type: none">Funcionarios de las agencias de control proceden a realizar una revisión exhaustiva del vehículo: | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige al Área de Revisión Exhaustiva ARE del vehículo y desciende del mismoSi los funcionarios de las agencias de control no detectan irregularidades en la revisión, el conductor asciende al vehículo y se dirigen a la pluma de salida (38) |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-----------|------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ Si se detecta alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercancía o a dar aviso a la policía según el caso reteniendo el vehículo y haciendo que se movilice hasta el Estacionamiento de Retenidos○ Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia la pluma de salida (38) <ul style="list-style-type: none">• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">• Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente y de corresponder a la retención del vehículo en el Estacionamiento de Retenidos |

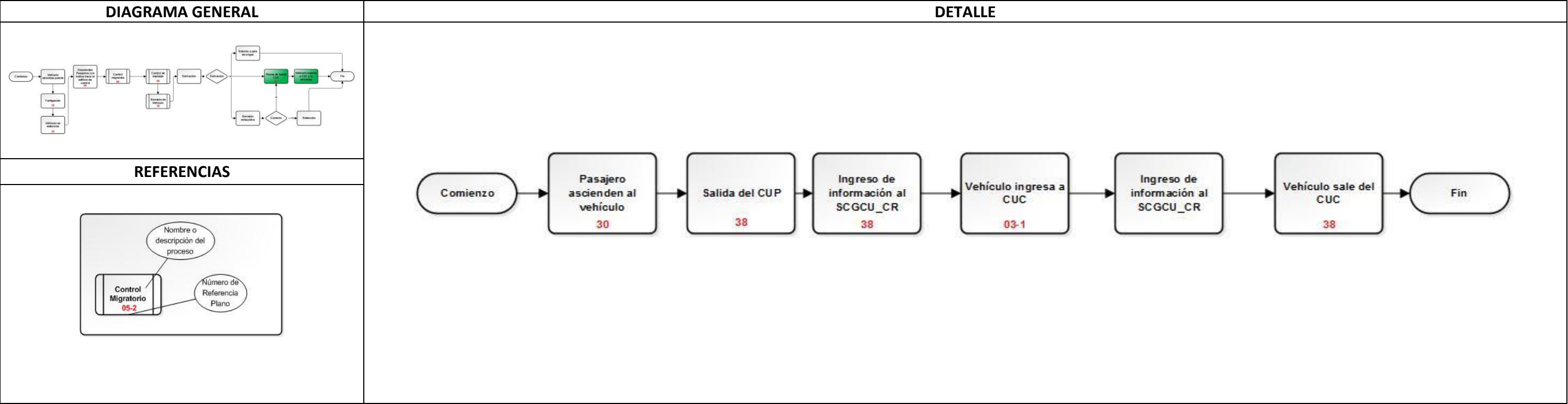
IMPORTACIÓN TEMPORAL



| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|-----|---|--|
| TERMINAL DE PASAJEROS: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario aduanero ubicado en la terminal de pasajeros ingresará en el SCGCU-CR los datos del conductor y del vehículo <p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un vehículo con placas del país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etcSi existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (30) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucioneSi el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidosSi el problema no es subsanable el vehículo puede retornar al país de salida por el accesoSi no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc.Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (30) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione | <ul style="list-style-type: none">El conductor realiza el trámite de salida - entrada del vehículoEntrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del vehículoPosteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondienteSi el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en la terminal de pasajeros (06)El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al |

| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-----------|-----|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ 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○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos○ <ul style="list-style-type: none">• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <p>Si es un vehículo con placas del país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (30) hasta que se solucione el problema:<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• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione o retorne al país de origen.○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal | <p>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 la terminal de pasajeros (06)</p> <ul style="list-style-type: none">• El conductor del vehículo realiza el pago de la fumigación del vehículo |

SALIDA DEL CUP-CR

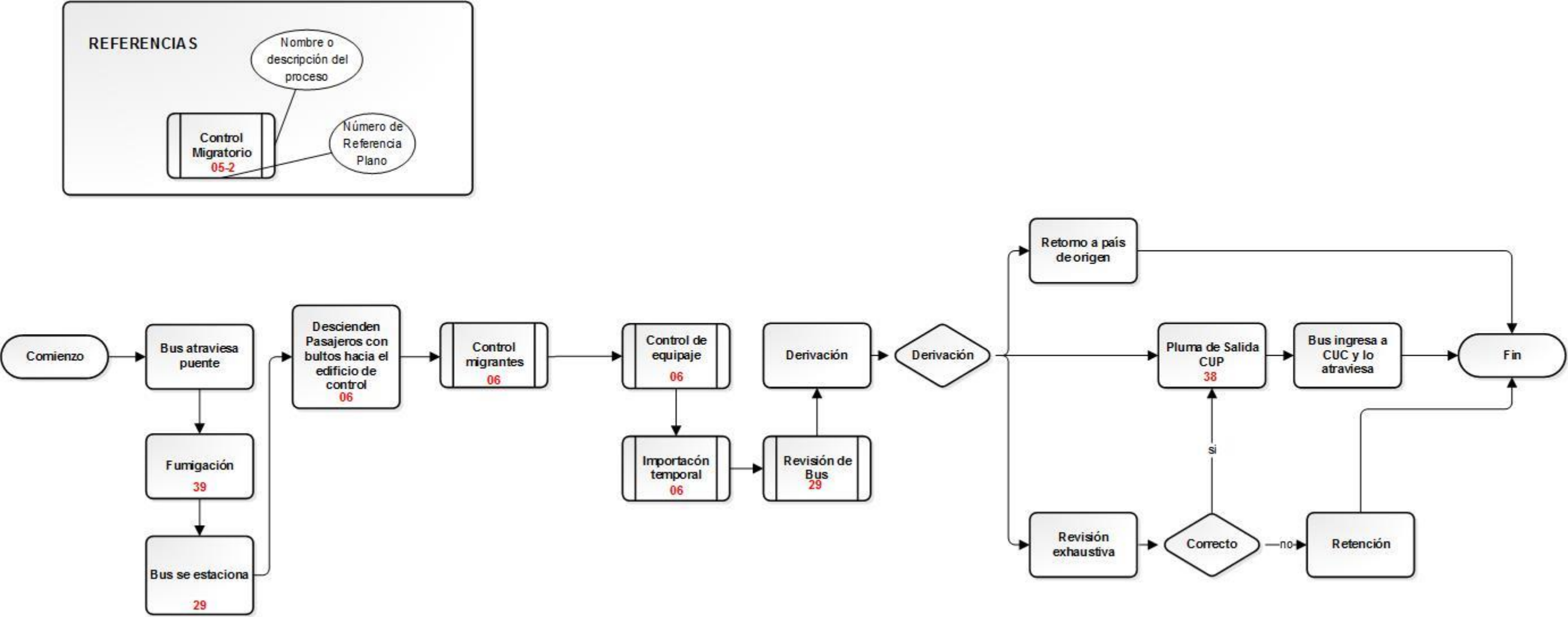


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|---------|--------------------------|---|------------------------|---|
| ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS: PASAJEROS ASCIENDEN AL VEHÍCULO | 30 | | <ul style="list-style-type: none">La Aduana permite que los pasajeros del vehículo ubicado en el estacionamiento de ligeros asciendan al mismo | | <ul style="list-style-type: none">Una vez finalizado el trámite en la terminal de pasajeros (06), o bien si el vehículo no requería de la realización del trámite aduanero, el conductor se dirige al estacionamiento de ligeros y junto a los demás pasajeros ascienden al vehículo y se dirigen a la pluma de salida (38) |
| PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL VEHÍCULO del CUP | 38 | | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR habilitará o no la salida del vehículo de acuerdo a los datos que disponga del mismoEl SCGCU-CR de la pluma de salida (38) almacenará la fecha y hora de salida del CUP-CR | | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige hacia la pluma de salida (38) del CUP-CR |
| INGRESO A LA CABECERA | 03-1/38 | | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR en el control de entrada determina verificará que es un vehículo de pasajeros y autorizará la salida del | | <ul style="list-style-type: none">El conductor ingresa a la CUC ubicada en la ruta y en el control de entrada (03-1) se determina si es un vehículo local o un vehículo transfronterizo |

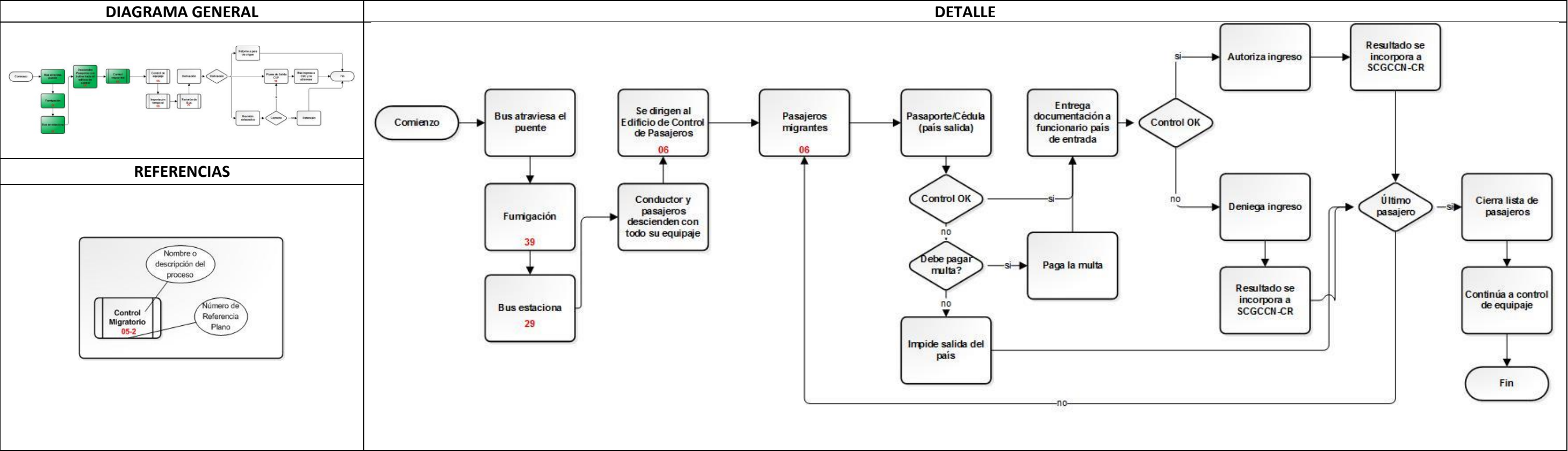
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---------------------|------|--------------------------|--|------------------------|---------------------------------------|
| UNICA DE CARGAS CUC | | | CUC sin más trámite para que pueda continuar al interior de Costa Rica | | |

4.4.4 Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES
SIXAOLA SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



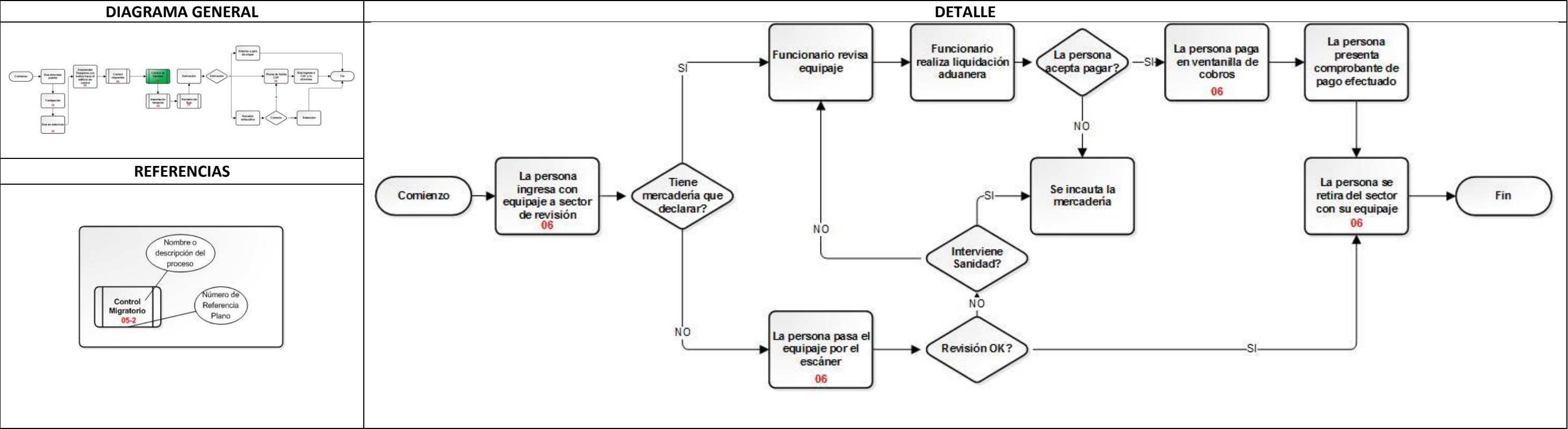
INGRESO AL CUP-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|---|
| FUMIGACIÓN | 39 | | <ul style="list-style-type: none">El Bus al salir del puente atraviesa el arco de fumigaciónUna vez traspasado el arco se dirige al estacionamiento de buses (29) |
| INGRESO A CUP-CR | 29 | | <ul style="list-style-type: none">El Bus ingresa al CUP-CR por el puente y se estaciona en el estacionamiento para buses (29)Los pasajeros del bus descienden del mismo con todo su equipaje y los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en la terminal de pasajeros (06) a realizar el trámite migratorio |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros:<ul style="list-style-type: none">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 | <ul style="list-style-type: none">La empresa de bus internacional deberá enviar en forma electrónica al SCGCU-CR la lista de pasajeros en forma previa al arribo del bus al CUP-CRLos pasajeros se dirigen a la fila de MigraciónEl conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none">Cédula o Pasaporte vigenteVISA cuando corresponda |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea | <ul style="list-style-type: none">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 |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|------|---|---|
| ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | | <ul style="list-style-type: none">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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondienteEntrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">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 ladoEl 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 destinoEl funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn 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 | |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none">Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policialesSi el interesado tiene algún impedimentoSi la documentación está vencidaSi existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioEn el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando correspondaEn el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente | |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:<ul style="list-style-type: none">Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte selladoSi es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte selladoEste trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajerosEl SCGCU-CR controlará que todos los pasajeros de la lista enviada por el transportista en forma previa hayan sido controlados migratoriamente | <ul style="list-style-type: none">Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámiteSe dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos |

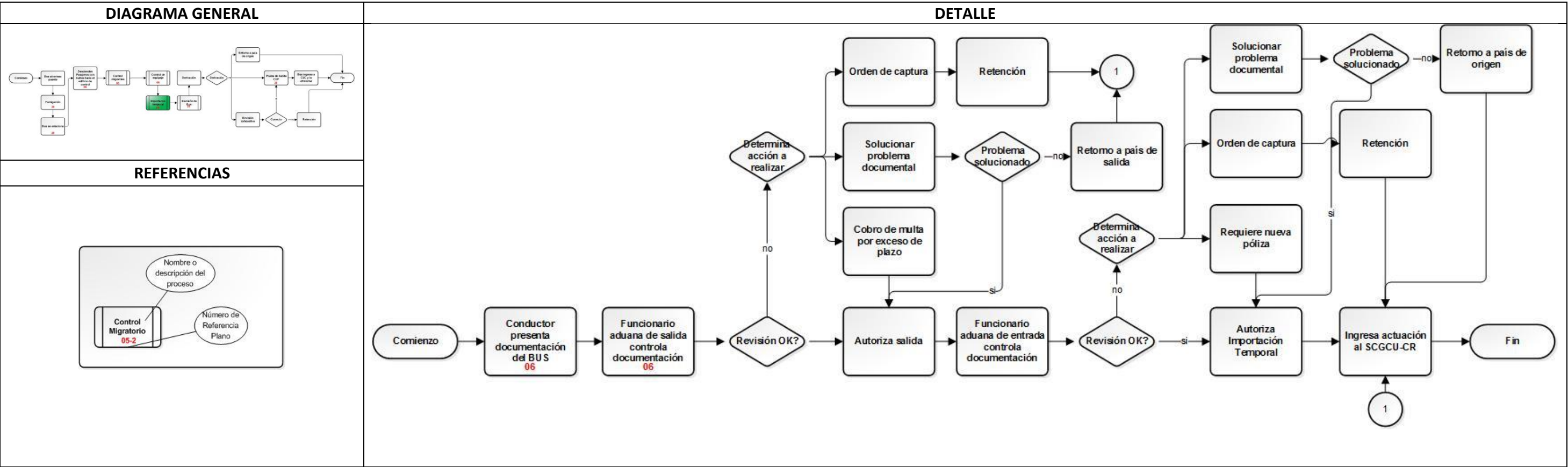
CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|--|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">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 controlLos funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualDe detectarse mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el casoUna vez revisado el equipaje de todos los pasajeros se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de buses (29) | <ul style="list-style-type: none">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 AduanasLos funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">Las personas se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismoLos pasajeros luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de buses (29)Si la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondienteEl conductor luego de realizar el control de equipaje, se dirige a realizar el trámite de importación temporal del bus |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS-ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manualEl funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salidaDe 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 | <ul style="list-style-type: none">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 pertinenteRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduanaLa persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en la terminal de pasajeros (06)Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |

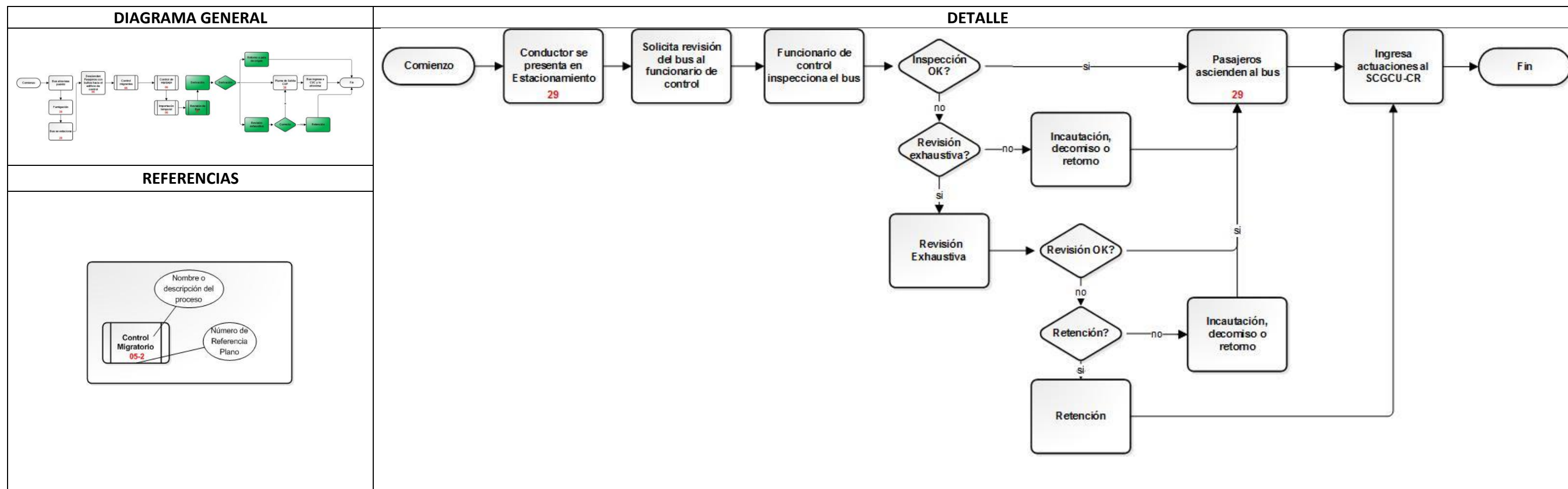
IMPORTACIÓN TEMPORAL



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|------|--|---|
| EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un bus con placas del país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">◦ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione◦ 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◦ En caso de que así lo amerite se podrá decidir el retorno del bus al país de origen• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">◦ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione◦ 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 | <ul style="list-style-type: none">• El conductor realiza el trámite de salida – entrada del bus• Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del bus• Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente• Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en la terminal de pasajeros (06)• 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 edificio de control de pasajeros |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-----------|------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ 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• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>PAÍS DE ENTRADA Si es un bus con placas del país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione○ 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○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione○ 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○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal• La información sobre el resultado de la Importación temporal del Bus es incorporada al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">• El conductor luego de realizar los trámites de salida – entrada del bus se dirige al estacionamiento de buses (29) para proceder a la revisión del mismo |

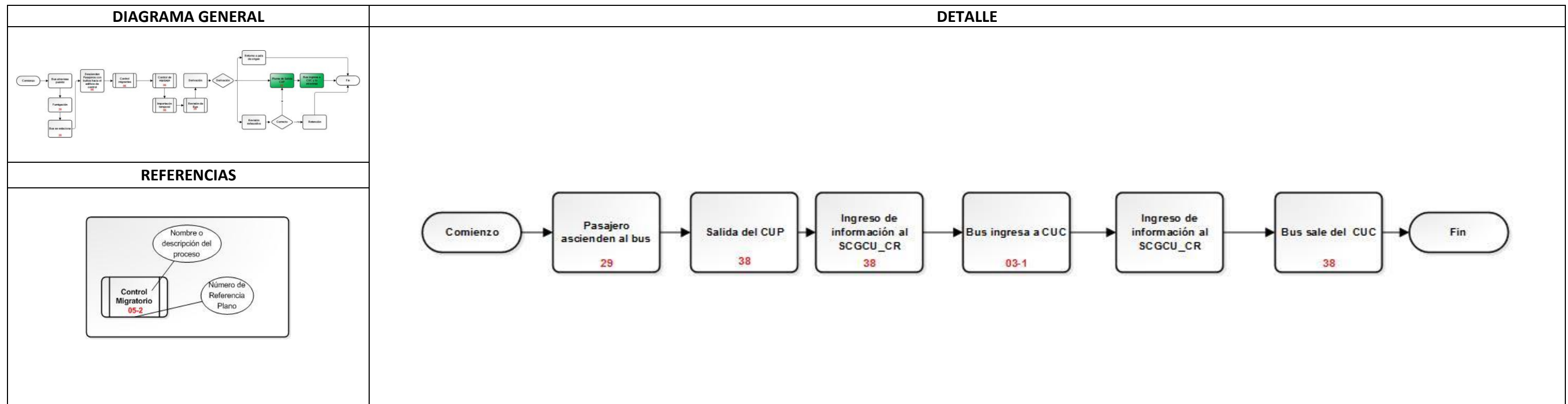
REVISIÓN DEL BUS



| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL | ACTUACIONES DE ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|-----|--|-----------------------|--|
| ESTACIONAMIENTO DE BUSES CONTROL DEL BUS | 29 | <ul style="list-style-type: none"> Los funcionarios de los organismos de control de los dos países ubicados en el estacionamiento de buses, actuarán en forma coordinada para la realización de la revisión de los vehículos Los funcionarios realizarán el control del bus para detectar si existen mercancías, 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 De detectarse mercancía no declarada, procederán a la incautación o decomiso según el caso Los funcionarios podrán determinar que es necesario una revisión exhaustiva vehículo De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas. Los funcionarios que hayan realizado el control del bus indicarán al conductor si debe dirigirse a un Área de Revisión Exhaustiva o permanecer en el estacionamiento (29) | | <ul style="list-style-type: none"> El conductor del bus se dirige al estacionamiento de buses (29) y se presenta junto al mismo |

| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL | ACTUACIONES DE ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|-----|--|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">Toda la información sobre el resultado del control del vehículo se incorpora al SCGCU-CR | | |
| ESTACIONAMIENTO PASAJEROS ASCIENDEN AL BUS | 29 | | <ul style="list-style-type: none">La Aduana permite que los pasajeros del bus ubicado en el estacionamiento de buses posterior al control asciendan al mismo | <ul style="list-style-type: none">El conductor espera en el estacionamiento de buses (29) para que los demás pasajeros asciendan al mismo y se dirijan a la pluma de salida (38) |
| REVISION EXHAUSTIVA | | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de la aduana de INGRESO le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionarProcede a realizar la revisión exhaustiva del vehículo:<ul style="list-style-type: none">En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercancía o a dar aviso a las agencias de seguridad según el caso y a la retención del vehículo en el Estacionamiento de RetenidosSi no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia el estacionamiento de buses (29) para proceder al ascenso de los pasajerosLa información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">El conductor dirige al vehículo al área de Revisión Exhaustiva – ARE (35)Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades, el conductor asciende al bus y se dirige hacia el estacionamiento de buses (29) para proceder a levantar a los pasajerosSi se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente |

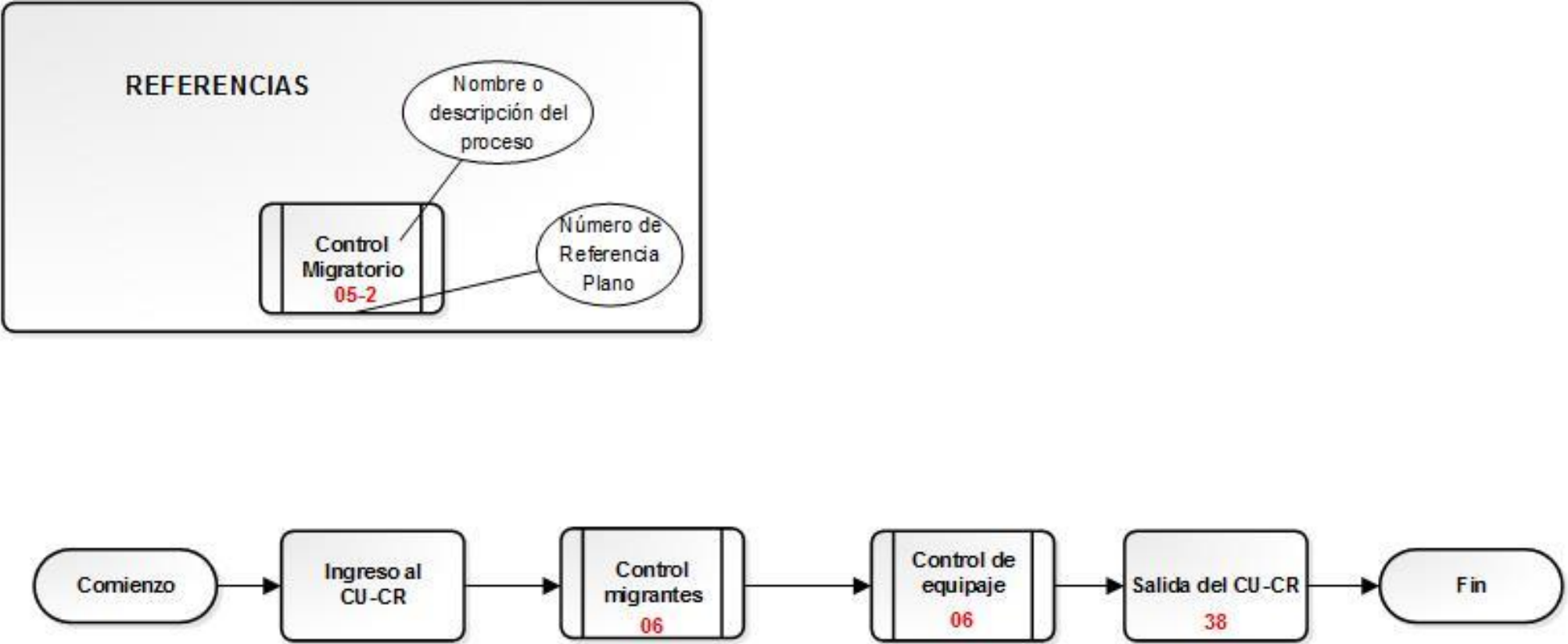
SALIDA DEL CUP-CR



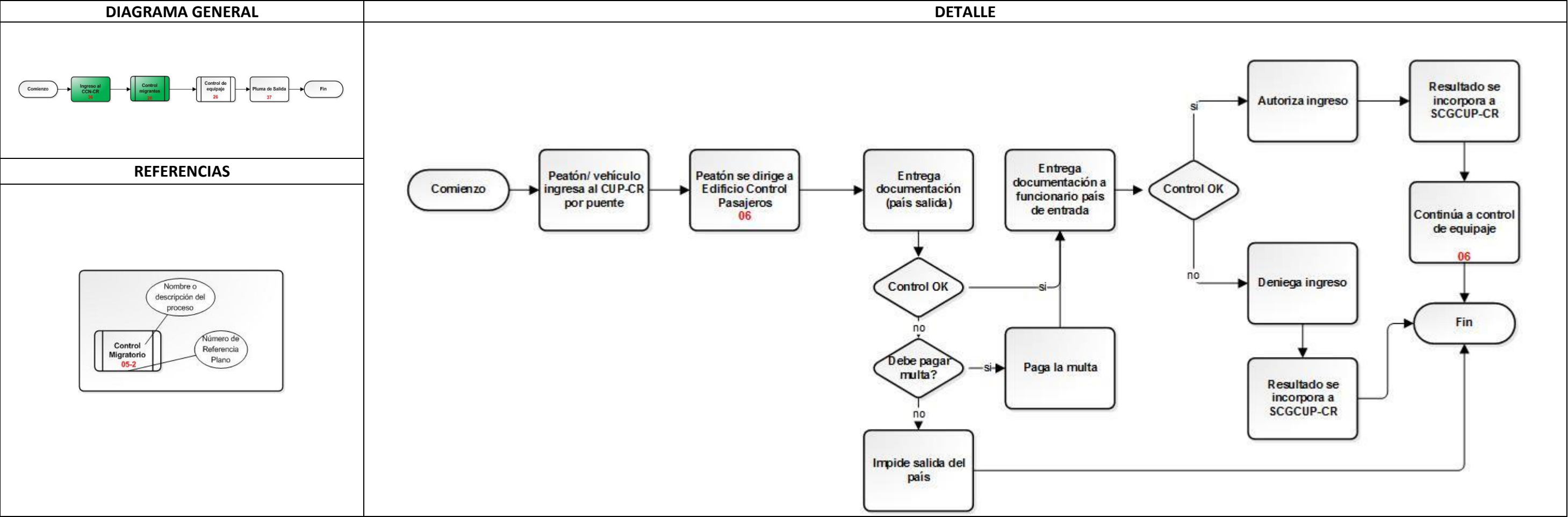
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|-----------|---|---|
| PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL BUS DEL CUP | 38 | <ul style="list-style-type: none"> El SCGCU-CR habilitará o no la salida del bus de acuerdo a los datos que disponga del mismo El SCGCU-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CUP-CR | <ul style="list-style-type: none"> El conductor se dirige hacia la pluma de salida del CUP-CR (38) |
| INGRESO A LA CABECERA UNICA DE CARGAS CUC | | <ul style="list-style-type: none"> El SCGCU-CR en el control de entrada determina si se trata de un vehículo transfronterizo y controla que efectivamente haya realizado los controles correspondientes en la Cabecera Unica de Pasajeros CUP Si es un vehículo local autoriza la salida del CUC sin más trámite para que pueda continuar al interior de Costa Rica | <ul style="list-style-type: none"> El conductor ingresa a la CUC ubicada en la ruta y en el control de entrada (03-1) se determina si es un vehículo local o un vehículo transfronterizo |

4.4.5 Proceso de Control de Peatones – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES
SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



INGRESO AL CUP-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN

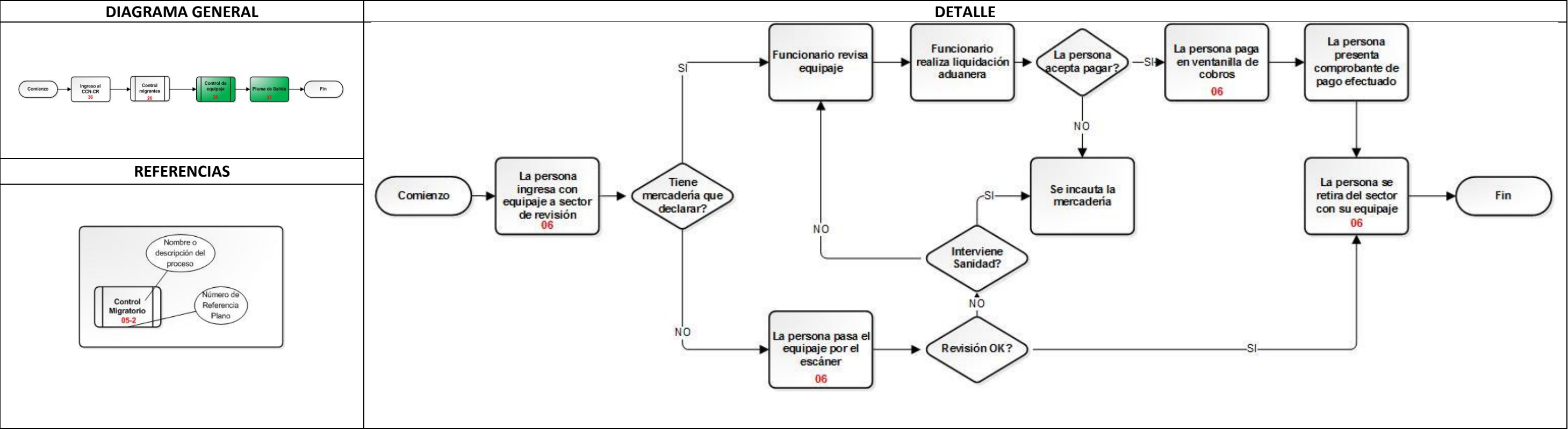


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN O TRANSPORTISTA |
|--|------|--|---|
| INGRESO A CUP-CR | | | <ul style="list-style-type: none">El Peatón ingresa al CUP-CR del País Sede de los controles con su equipaje por el puente, caminando o en un transporte localAvanza hacia el molinete donde el Sistema de Control de Gestión del CUP-CR (SCGCU-CR) habilita el ingreso y hace el conteo sobre la cantidad de peatones que ingresan al CUP-CR |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | <p>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none">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 <p>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN)</p> | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none">CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entradaCONTROL TVFN: los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza NacionalLos pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none">Cédula o Pasaporte vigente |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN O TRANSPORTISTA |
|---|------|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">La lectura de documento se hace mediante el SCGCU-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.Para los trabajadores y habitante de Sixaola, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCU-CR que habilitará o no a pasar por un molineteSCGCU. | <ul style="list-style-type: none">VISA cuando correspondaPara el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: ANALÍISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultáneaEl 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondienteEntrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">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 ladoEl 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 destinoEl funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn 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>CONTROL DE TVFN: para los habitantes o trabajadores de Sixaola 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> <ul style="list-style-type: none"> | <ul style="list-style-type: none">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 <p>El habitante o trabajador de Sixaola realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCU-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros</p> |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none">Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policialesSi el interesado tiene algún impedimentoSi la documentación está vencidaSi existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioEn el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda | |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN O TRANSPORTISTA |
|--|-----------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente○ Si no posee documentos o Tarjeta Vecinal fronteriza Nacional TVFN | |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">• 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 el pasaporte sellado• Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado | <ul style="list-style-type: none">• 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 |

CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO

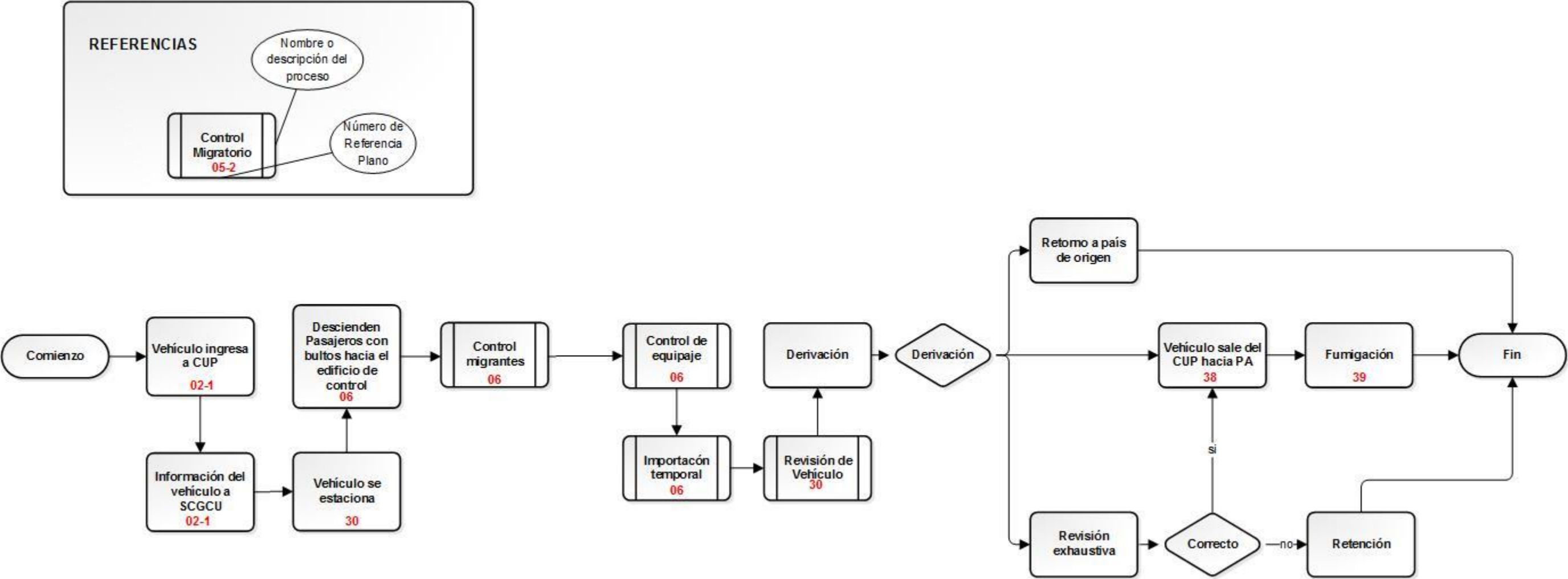


| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES SANIDAD | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|---|-----|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 26 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de controlLos funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualDe detectarse mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso | <ul style="list-style-type: none">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 AduanasLos funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismoSi la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS | 26 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual | <ul style="list-style-type: none">De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de | <ul style="list-style-type: none">la persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduana |

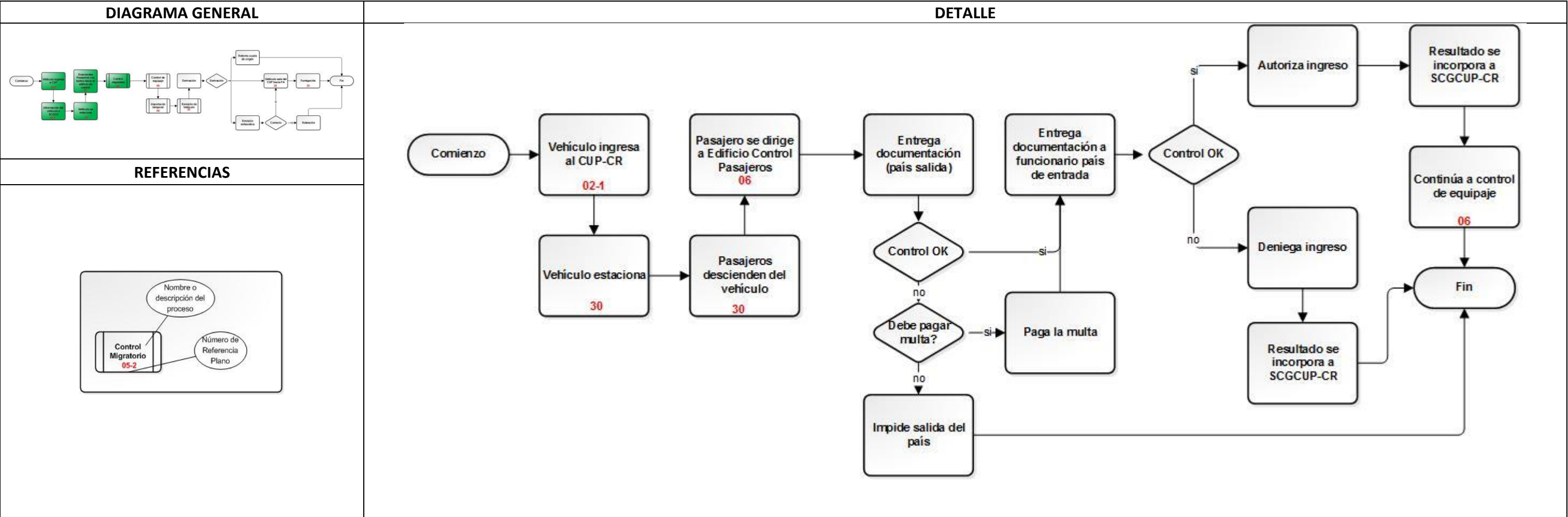
| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES SANIDAD | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|--|-----|---|---|--|
| ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarDe 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 revisiónEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salidaUna vez revisado el equipaje del peatón se autoriza la salida del mismo | <p>equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente</p> <ul style="list-style-type: none">Realizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">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 pasajerosLuego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |
| CAMINA HACIA LA SALIDA | | | | <ul style="list-style-type: none">El peatón procede a retirarse de la terminal de pasajeros (06) y se dirige por la senda de peatones hacia la salida del CUP-CR. |

4.4.6 Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Costa Rica - Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES
SIXAOLA: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



INGRESO AL CUP-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN

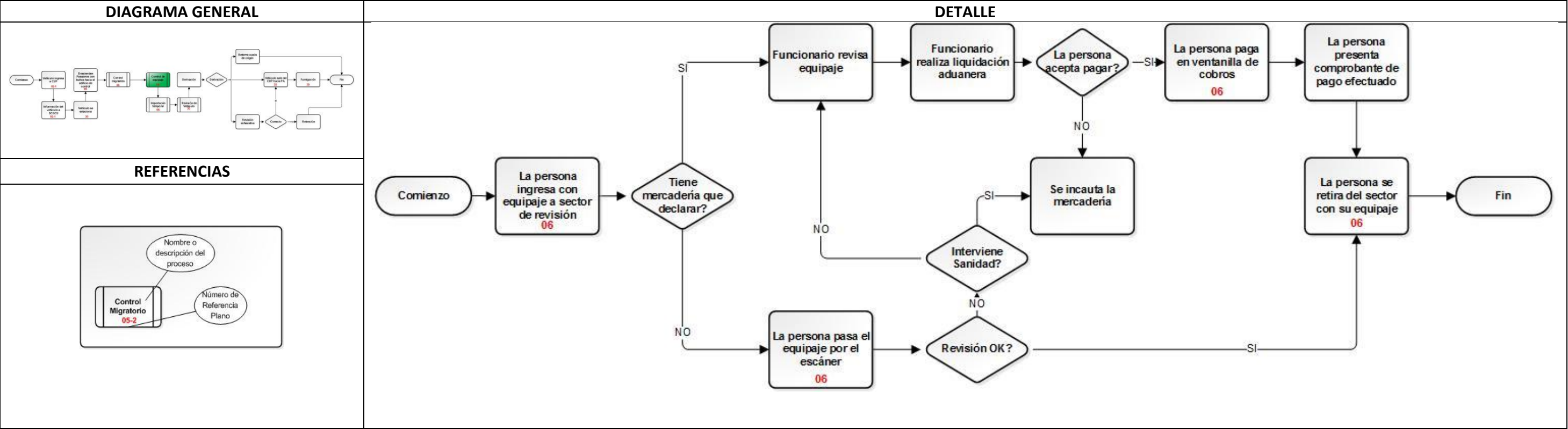


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|--------|---|---|
| INGRESO A CUP-CR | 02 – 1 | | <ul style="list-style-type: none">El vehículo ingresa al CUP-CR (Cabecera Única Pasajeros Costa Rica) por el Control de entrada (02-1) donde el SCGCU-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipologíaEl conductor se dirige al estacionamiento de ligeros (30) y se estacionaLos pasajeros del vehículo descienden del mismo con los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en la terminal de pasajeros (06) a realizar el trámite migratorio |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none">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 | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none">CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entradaCONTROL TVFN: los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|-----------|---|--|
| | | CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) <ul style="list-style-type: none">La lectura de documento se hace mediante el SCGCU-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.Para los trabajadores y habitante de Sixaola, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCU-CR que habilitará o no a pasar por un molinete<ul style="list-style-type: none">SCGCU | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none">Cédula o Pasaporte vigenteVISA cuando correspondaPara el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | 06 | PAÍS DE SALIDA <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultáneaEl 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondienteEntrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado PAÍS DE ENTRADA <ul style="list-style-type: none">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 ladoEl 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 destinoEl funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn 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 CONTROL DE TVFN: para los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza: PAÍS DE ENTRADA <ul style="list-style-type: none">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 | <ul style="list-style-type: none">Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondienteEl habitante o trabajador de Sixaola realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCU-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la SALIDA-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 | |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|
| DENIEGA SALIDA- ENTRADA | | <ul style="list-style-type: none">○ Si el interesado tiene algún impedimento○ Si la documentación está vencida○ Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio○ 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 | |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">• De estar todo correcto, el funcionario de Migración registran la salida de la persona:<ul style="list-style-type: none">○ 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• | <ul style="list-style-type: none">• Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite• Conductor recibe pase electrónico <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> |

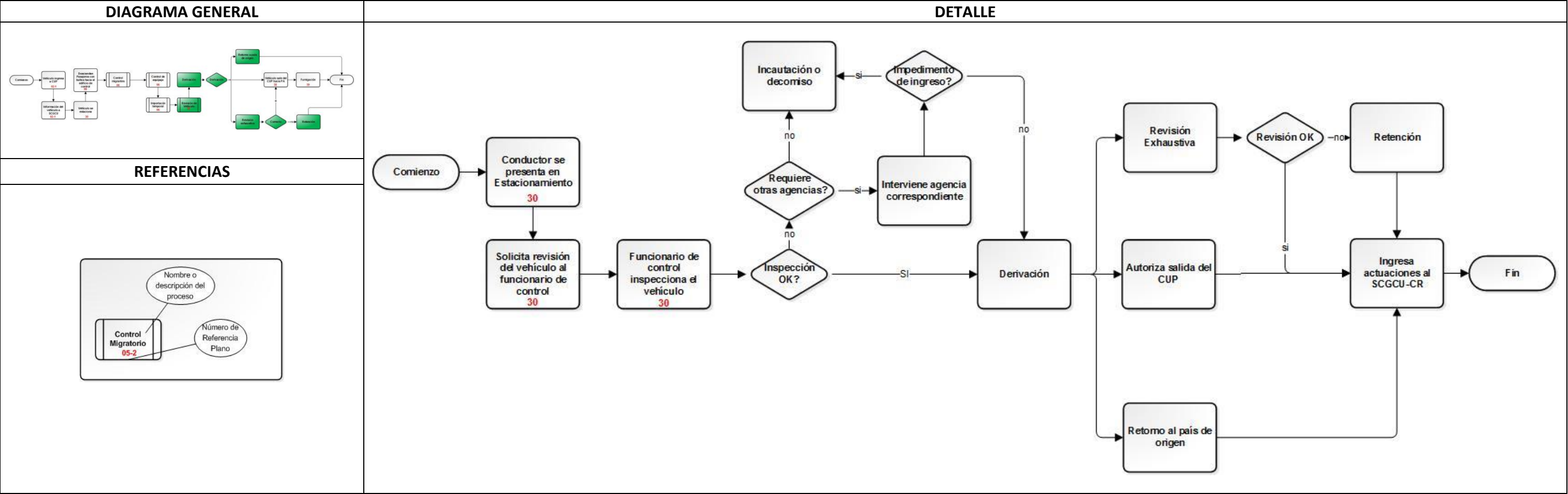
CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR Y PASAJEROS |
|--|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">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 controlLos funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualDe detectarse mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el casoUna vez revisado el equipaje de todos los acompañantes se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de ligeros (31) | <ul style="list-style-type: none">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 AduanasLos funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismoLos acompañantes luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de ligeros (31)Si la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|------|---|--|---|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manualEl funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarDe 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 revisiónEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida | <ul style="list-style-type: none">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 pertinenteRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduanala 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 (06)Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |

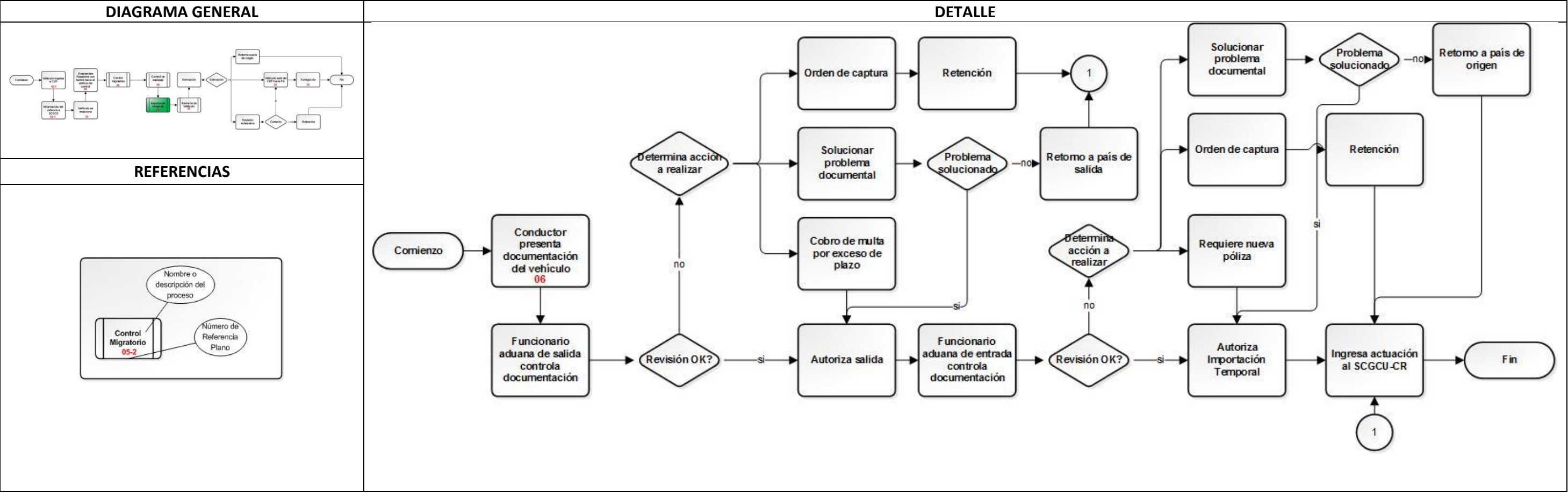
REVISIÓN DEL VEHÍCULO, DERIVACIÓN Y REVISIÓN EXHAUSTIVA



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|--|---|
| ESTACIONAMIENT O DE LIGEROS: CONTROL DEL VEHÍCULO | 30 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de las agencias de control de ambos países actuarán en forma conjunta en el estacionamiento de ligeros(31)Los funcionarios realizarán el control del vehículo para detectar si existen mercancías, 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 (06)De detectarse mercancía no declarada, procederán a la incautación o decomiso y posterior destrucción según el caso y el tipo de mercancíaToda la información sobre el resultado del control se incorpora al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Una vez finalizado el control del vehículo, el conductor conduce el mismo hacia el lugar indicado por las agencias de control según lo establecido en el SCGCU-CR |
| DERIVACIÓN | | <ul style="list-style-type: none">Como resultado del control vehicular y de las actuaciones aduaneras sobre el vehículo el funcionario ubicado en el estacionamiento podrá derivar el vehículo a:<ul style="list-style-type: none">salida del CUP-CR con destino a Panamáretorno al país de origen (Costa Rica)al Área de Revisión Exhaustiva (ARE)El resultado de la actuación se incorporará al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">El vehículo sale del estacionamiento y conduce de acuerdo a la condición de derivación informada por el funcionario. |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---------------------|------|--|---|
| | | | |
| REVISIÓN EXHAUSTIVA | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de la agencia de control le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionarProcede a realizar una revisión exhaustiva del vehículo:<ul style="list-style-type: none">Si se detecta alguna irregularidad se incauta el material encontrado o bien se retiene el vehículo en el Estacionamiento de RetenidosSi no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia el arco de fumigación previo ascenso de pasajerosLa información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">El conductor dirige al ARE al vehículo y desciende del mismoSi los funcionarios de las agencias de control no detecta irregularidades en la revisión, el conductor asciende al vehículo y se dirigen hacia el arco de fumigación ubicada en la entrada al puenteSi se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente, o bien a la retención del vehículo en el Estacionamiento de Retenidos |

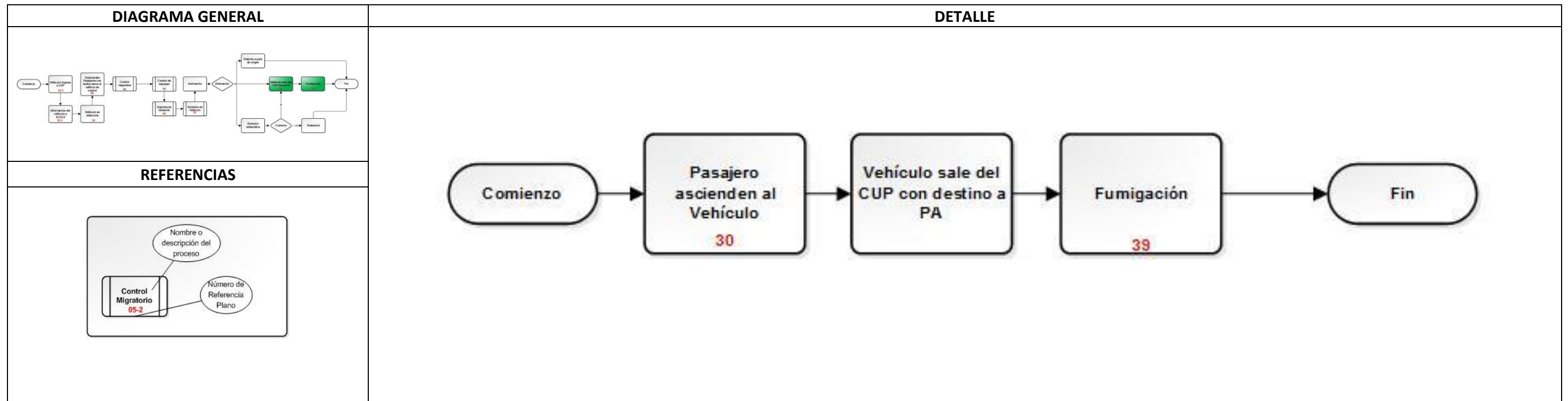
CONTROL ADUANA VEHÍCULO



| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|-----|--|--|
| TERMINAL DE PASAJEROS IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO | 26 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario aduanero ubicado en la terminal de pasajeros ingresará en el SCGCU-CR los datos del conductor y del vehículo <p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un vehículo con placas del país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etcSi existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (31) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucioneSi el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidosSi el problema no es subsanable el vehículo puede retornar al país de salida por el accesoSi no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc.Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (31) hasta que se solucione el problema: | <ul style="list-style-type: none">El conductor realiza el trámite de salida - entrada del vehículoEntrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del vehículoPosteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondienteSi el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en la terminal de pasajeros (06)El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al |

| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-----------|-----|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione○ 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○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos○ <ul style="list-style-type: none">● Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>PAÍS DE ENTRADA Si es un vehículo con placas del país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">● Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.● Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento (31) hasta que se solucione el problema:<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● Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA <p>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">● Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.● Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo permanecer en el estacionamiento hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione o retorne al país de origen.○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo● Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal● En todos los casos, al concluir el trámite de control aduanero vehicular, el funcionario dará de baja el vehículo del SCGP | <p>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 la terminal de pasajeros (06)</p> <ul style="list-style-type: none">● El conductor del vehículo realiza el pago de la fumigación● |

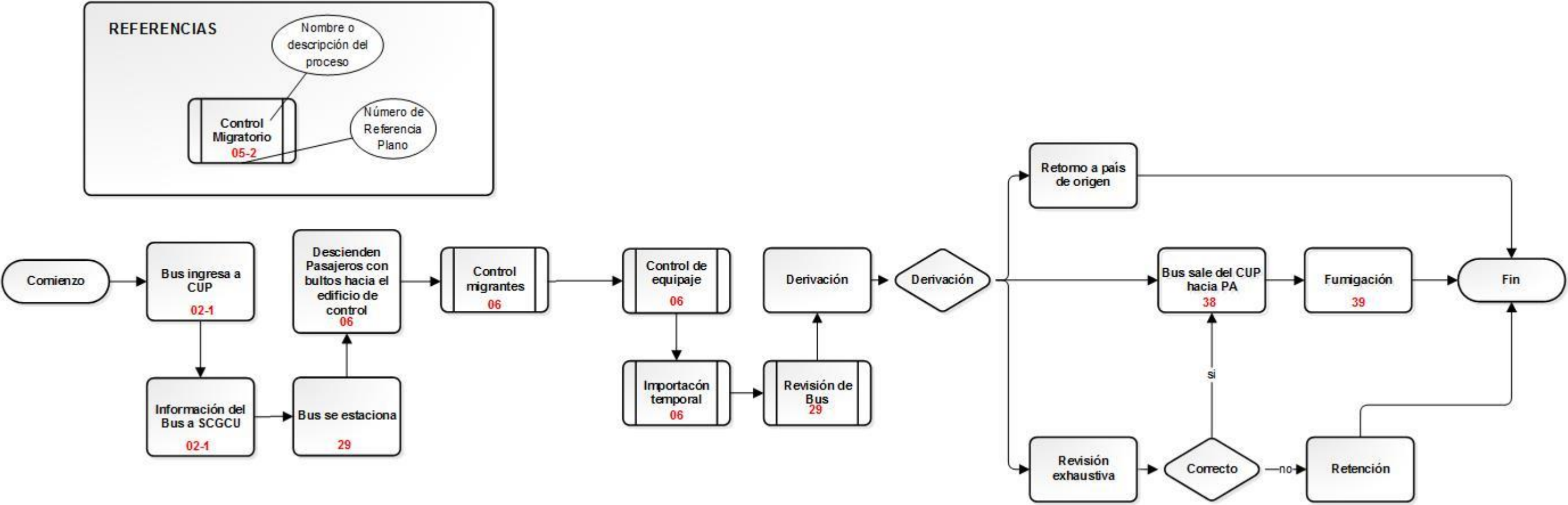
FUMIGACIÓN Y SALIDA DEL CUP-CR



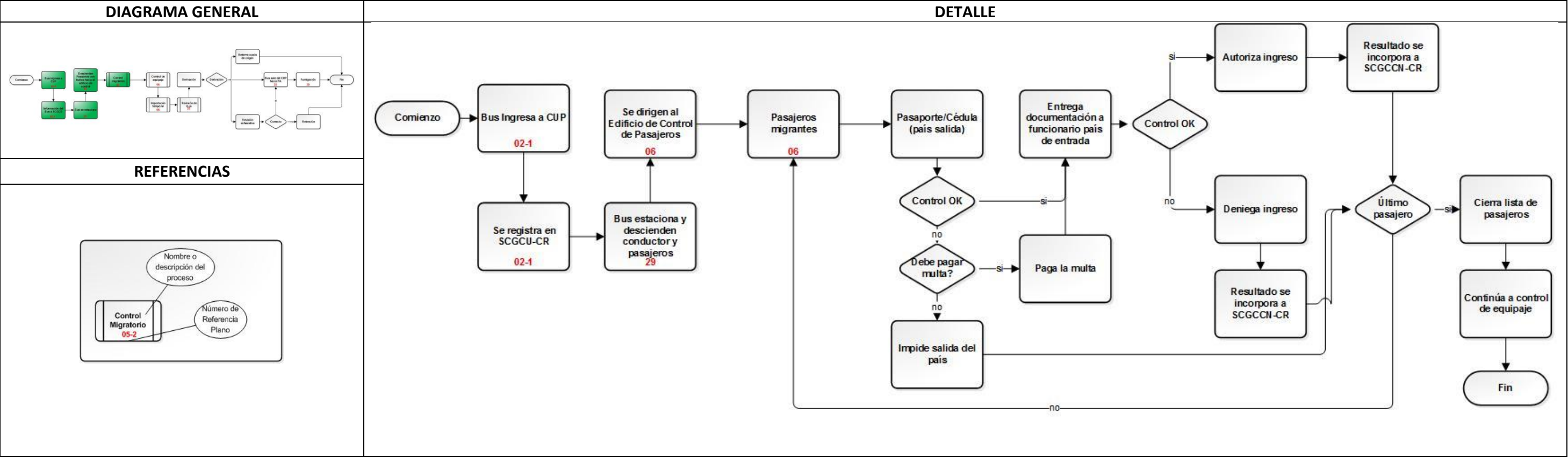
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|-----------|--|--|
| ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS PASAJEROS ASCIENDEN AL VEHÍCULO | 30 | <ul style="list-style-type: none"> La Aduana permite que los pasajeros del vehículo ubicado en el Estacionamiento (30) asciendan al mismo. | <ul style="list-style-type: none"> Una vez concluidos los trámites aduaneros y autorizado a salir el conductor y demás pasajeros se dirige el Estacionamiento (30) y el vehículo se dirija al arco de fumigación |
| FUMIGACIÓN Y SALIDA DEL CUP-CR | 39 | <ul style="list-style-type: none"> El SCGCU-CR habilitará o no la salida del MT de acuerdo a los datos que disponga del mismo. | <ul style="list-style-type: none"> El conductor se dirige hacia el arco de fumigación (39) para luego continuar por el puente hacia Panamá |

4.4.7 Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Costa Rica - Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES
SIXAOLA: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



INGRESO AL CUP-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN

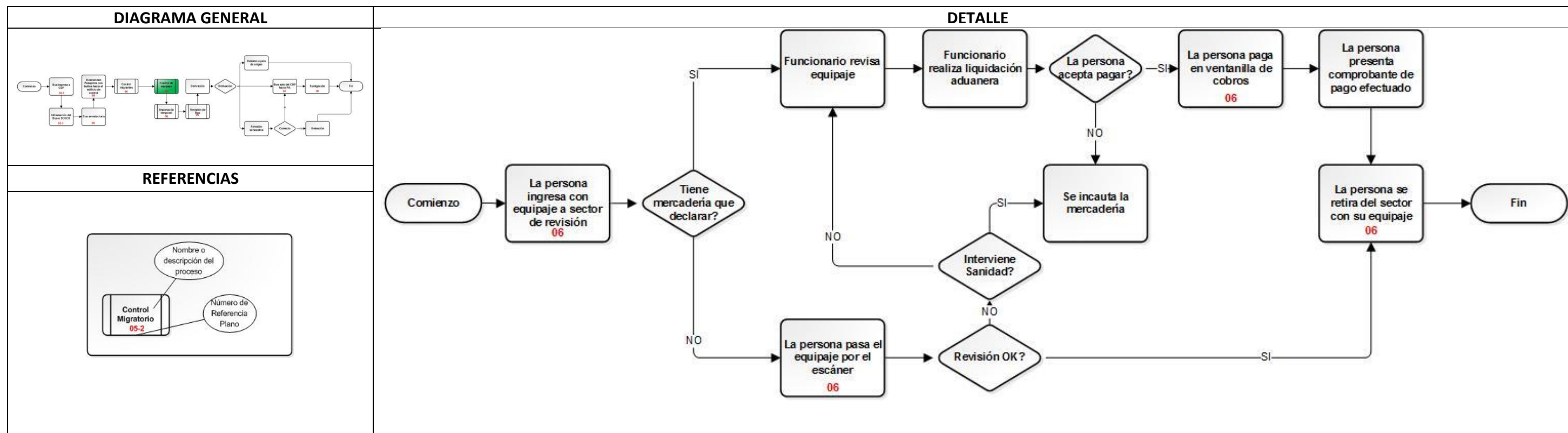


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|
| INGRESO A CUP-CR | 02-1 | | <ul style="list-style-type: none">El Bus ingresa al CUP-CR, por el control de entrada (02-1) donde el SCGCU-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipologíaEl conductor se dirige al estacionamientos de buses (29) y se estacionaLos pasajeros del bus descenden del mismo con los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en la terminal de pasajeros (06) a realizar el trámite migratorio |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros:<ul style="list-style-type: none">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 <p>PAÍS DE SALIDA</p> <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultáneaEl 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. | <ul style="list-style-type: none">La empresa de bus internacional deberá enviar en forma electrónica al SCGCU-CR la lista de pasajeros en forma previa al arribo del bus al CUP-CRLos pasajeros se dirigen a la fila de MigraciónEl conductor y los pasajeros del bus presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none">Cédula o Pasaporte vigenteVISA cuando corresponda |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondienteEntrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado <p>PAÍS DE ENTRADA</p> <ul style="list-style-type: none">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 ladoEl 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 destinoEl funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn 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 | |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración de Costa Rica ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR con lo cual el sistema van a poder ver la información de la persona en forma simultáneaEl funcionario de Migración de Costa Rica 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioSi existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el casoEn el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente | <ul style="list-style-type: none">Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA-ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración deniega la SALIDA-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 policialesSi el interesado tiene algún impedimentoSi la documentación está vencidaSi existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorioEn el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando correspondaEn el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente | |
| CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA | 06 | <ul style="list-style-type: none">De estar todo correcto, el funcionario de Migración registran la salida de la persona:<ul style="list-style-type: none">Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte selladoSi es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte selladoEste trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros | <ul style="list-style-type: none">Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámiteConcluido sus trámites los pasajeros se dirigen al Estacionamiento Posterior (29) a la espera del bus.El conductor continúa con el resto de los trámites del MT. |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-------------------------------------|------|--|---------------------------------------|
| SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | | <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR controlará que todos los pasajeros de la lista enviada por el transportista en forma previa hayan sido controlados migratoriamente | |

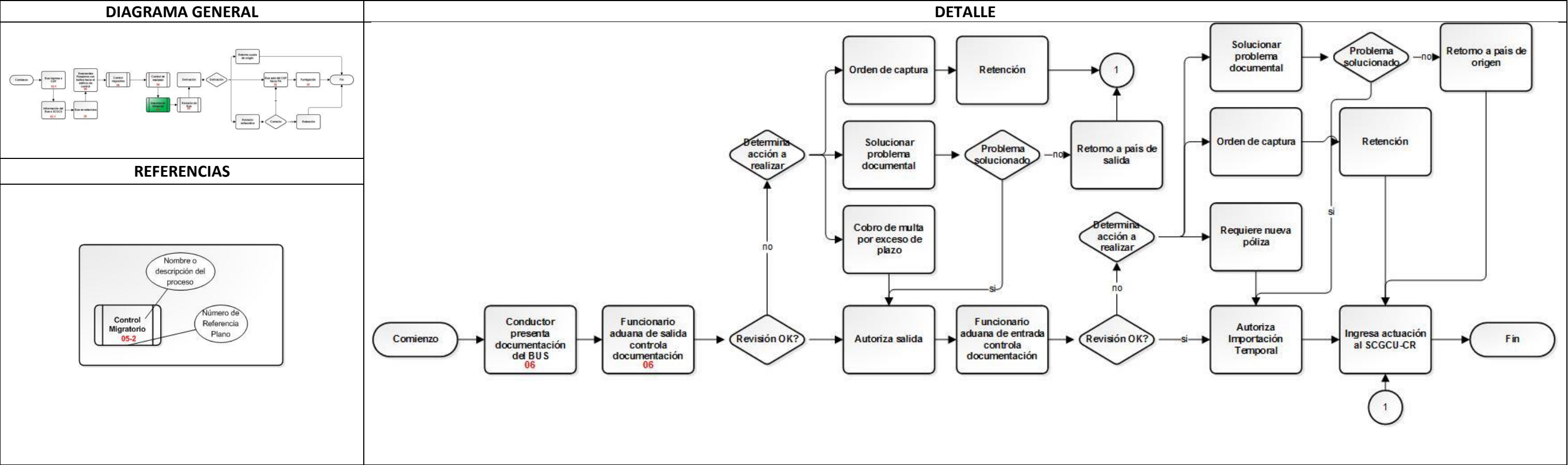
CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none"> 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 mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso Una vez revisado el equipaje de todos los pasajeros se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de buses (29) | <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Las personas se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo Los pasajeros luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de buses (29) Si la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente El conductor luego de realizar el control de equipaje, se dirige a realizar el trámite de importación temporal del bus |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DE SANIDAD | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|------|---|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS-ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manualEl funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salidaDe 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 | <ul style="list-style-type: none">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 pertinenteRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduanaLa persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en la terminal de pasajeros (06)Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |

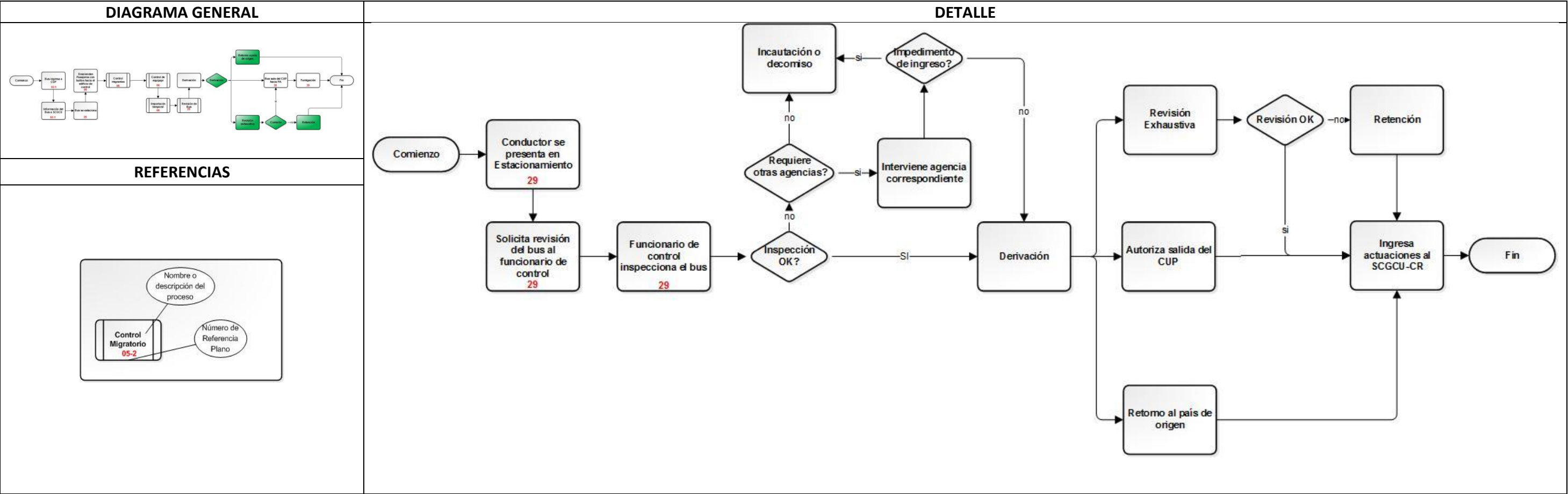
IMPORTACIÓN TEMPORAL



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|--|---|
| TERMINAL DE PASAJEROS ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS | 06 | <p>PAÍS DE SALIDA</p> <p>Si es un bus con placas del país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etcSi existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucioneSi 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 retenidosEn caso de que así lo amerite se podrá decidir el retorno del bus al país de origenSi no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de salida:</p> <ul style="list-style-type: none">Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etcSi existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucioneSi 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 | <ul style="list-style-type: none">El conductor realiza el trámite de salida – entrada del busEntrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del busPosteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondienteSi el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en la terminal de pasajeros (06)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 edificio de control de pasajeros |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|-----------|------|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ 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• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA <p>PAÍS DE ENTRADA Si es un bus con placas del país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione○ 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○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA <p>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de entrada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento (29) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none">○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione○ 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○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal• La información sobre el resultado de la Importación temporal del Bus es incorporada al SCGCU-CR• En todos los casos, al concluir el trámite de control aduanero vehicular, el funcionario dará de baja el vehículo del SCGP | <ul style="list-style-type: none">• El conductor del bus realiza el pago de la fumigación• El conductor luego de realizar los trámites de salida – entrada del bus se dirige al estacionamiento de buses (29) para proceder a la revisión del mismo |

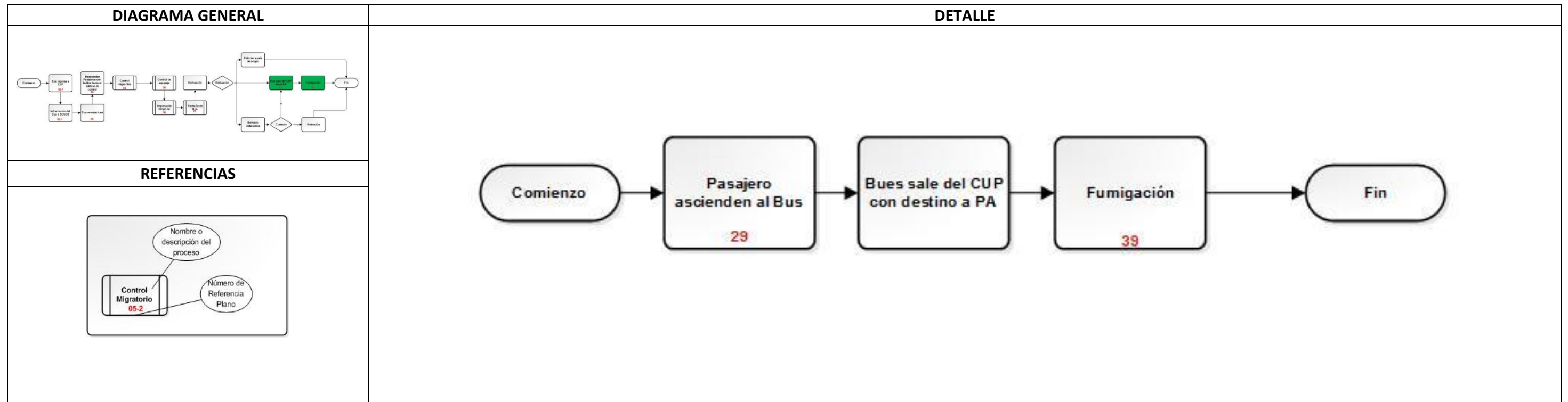
REVISIÓN DEL BUS Y DERIVACIÓN



| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|--|------|--|---|
| ESTACIONAMIENTO DE BUSES CONTROL DEL BUS | 29 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de los organismos de control ubicados en el estacionamiento de buses previo a control, actuarán en forma coordinada para la realización de la revisión de los vehículosLos funcionarios realizarán el control del bus para detectar si existen personas o mercancías no autorizadas o que revistan delitosDe detectarse personas que no migraron o mercancía no declarada, procederán a la incautación o decomiso según el casoDe detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitarias, da aviso a los funcionarios de las mismas.Los funcionarios que hayan realizado el control del bus indicarán al conductor si debe dirigirse hacia un Área de Revisión Exhaustiva, o autorizar la salida del país o el retorno a CRToda la información sobre el resultado del control se incorpora al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige al estacionamiento de buses (29) y se presenta junto al mismo |
| DERIVACIÓN | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de control indicará hacia donde debe dirigirse el bus:<ul style="list-style-type: none">salida hacia Panamá | <ul style="list-style-type: none">El conductor sale del estacionamiento de buses (29) y conduce el vehículo hacia la zona indicada de acuerdo lo indicado en la derivación. |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---------------------|------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">○ retorno al país de origen (Costa Rica)○ al Área de Revisión Exhaustiva (ARE) | <ul style="list-style-type: none">• |
| REVISIÓN EXHAUSTIVA | | <ul style="list-style-type: none">• El funcionario de la agencia de control le indica al conductor del bus donde se tiene que estacionar• Procede a realizar una revisión exhaustiva del bus:<ul style="list-style-type: none">○ Si se detecta alguna irregularidad se incauta el material encontrado o bien se retiene el bus en el Estacionamiento de Retenidos○ Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación del viaje al estacionamiento de buses (29) para el ascenso de los pasajeros• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">• El conductor dirige al ARE al bus y desciende del mismo• Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades en el escaneo, el conductor asciende al bus y se dirige al Estacionamiento de buses (29)• Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente, o bien a la retención del bus en el Estacionamiento de Retenidos |

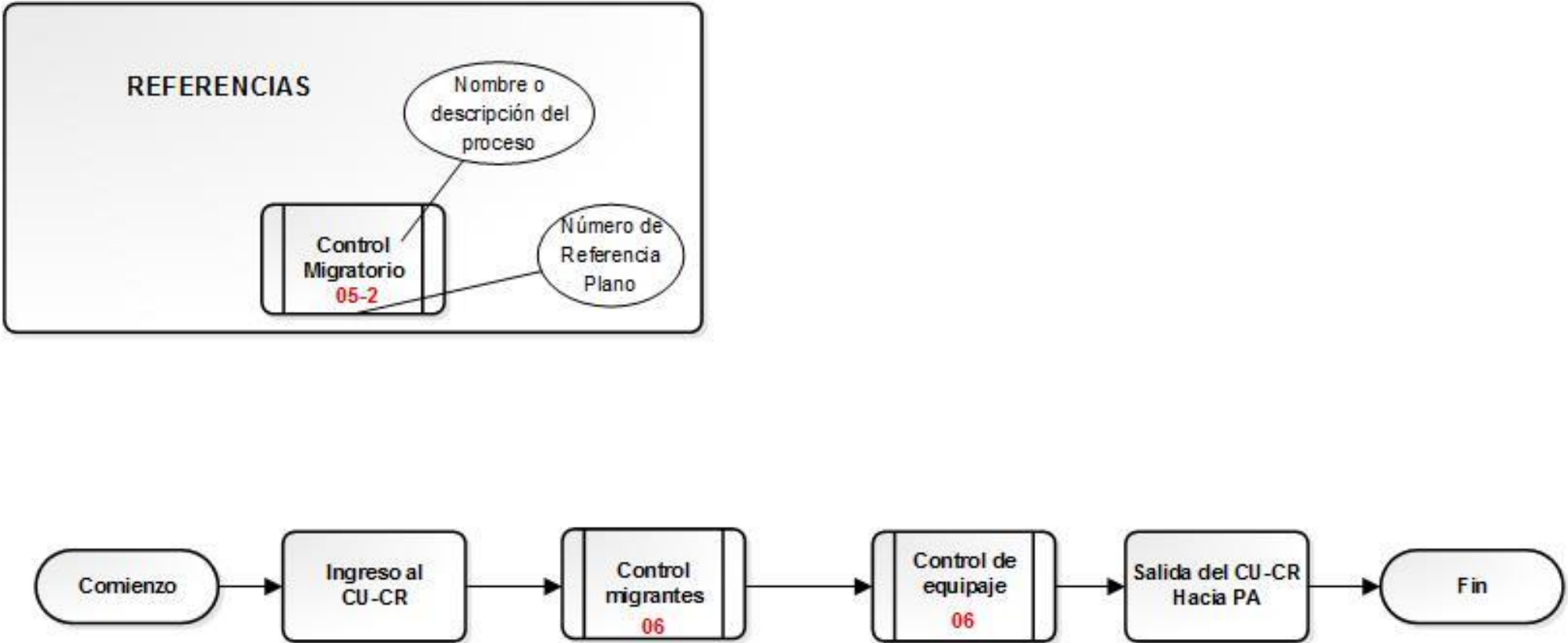
SALIDA DEL CUP-CR



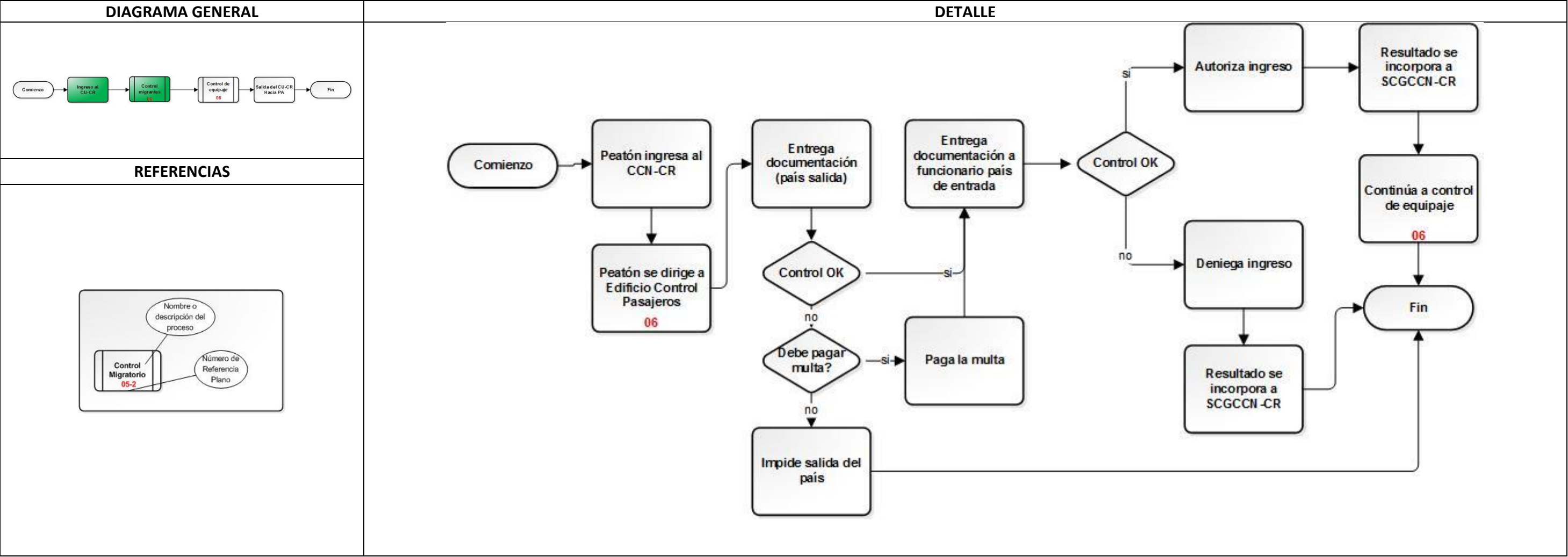
| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS |
|---|-----------|--|--|
| ESTACIONAMIENTO DE BUSES: PASAJEROS ASCIENDEN AL BUS | 29 | <ul style="list-style-type: none"> La Aduana autoriza al conductor retirarse hacia el estacionamiento de buses (29) y proceder al ascenso de los pasajeros. La Aduana permite que los pasajeros del bus ubicado en el estacionamiento de buses (29) asciendan al mismo | <ul style="list-style-type: none"> Una vez finalizado el trámite de control aduanero vehicular, en la terminal de pasajeros (06) el conductor es autorizado para buscar el bus en el Estacionamiento de buses (29) y que los pasajeros asciendan, para luego dirigirse a la salida del CUP-CR |
| FUMIGACIÓN | 39 | | <ul style="list-style-type: none"> El bus atraviesa el arco de fumigación Una vez traspasado el arco de fumigación continúa por el puente hacia Panamá |

4.4.8 Proceso de Control de Peatones – Sentido Costa Rica – Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES
SIXAOLA: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



INGRESO Y CONTROL DE MIGRACIÓN

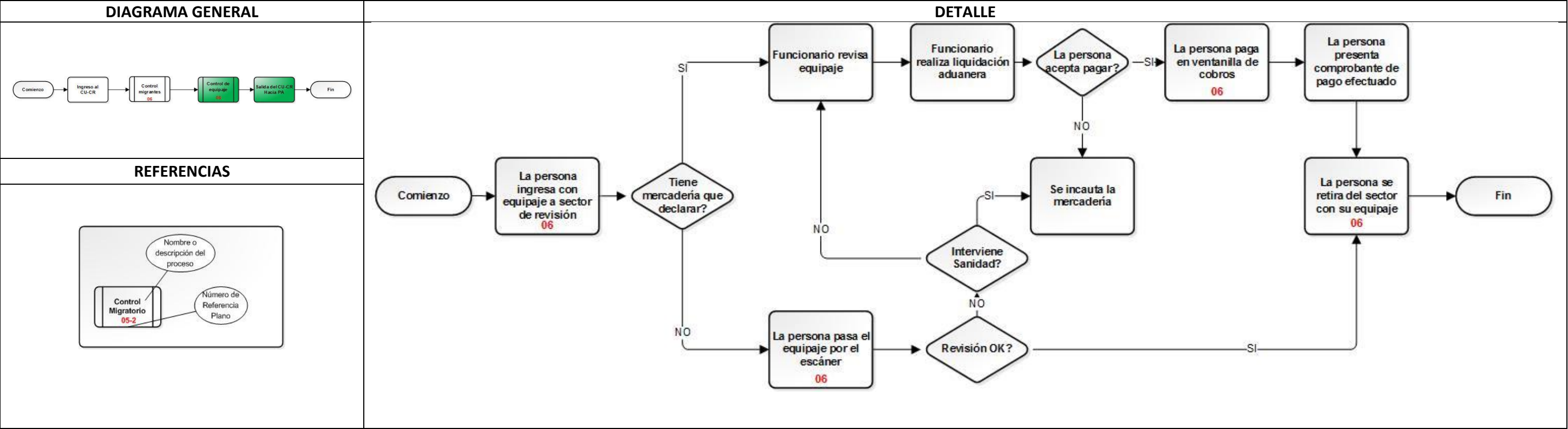


| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|--|------|---|--|
| INGRESO A CUP-CR | | | <ul style="list-style-type: none">El Peatón ingresa al CUP-CR (Centro de Control Nacional Costa Rica) caminando |
| CAMINA HACIA TERMINAL DE PASAJEROS | | | <ul style="list-style-type: none">El peatón se dirige por la senda de peatones hacia la terminal de pasajeros (06) |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN | 06 | CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes <ul style="list-style-type: none">El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none">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) | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none">CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entradaCONTROL TVFN: los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|--|------|---|---|
| DE DOCUMENTOS | | <ul style="list-style-type: none">○ VISA cuando corresponda CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) <ul style="list-style-type: none">• La lectura de documento se hace mediante el SCGCU-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.• Para los trabajadores y habitante de Sixaola, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCU-CR que habilitará o no a pasar por un molinete•<ul style="list-style-type: none">○ | <ul style="list-style-type: none">• Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none">○ Cédula o Pasaporte vigente○ VISA cuando corresponda• Para el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente•<ul style="list-style-type: none">○ |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN | 06 | PAÍS DE SALIDA <ul style="list-style-type: none">• El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCU-CR 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio• 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 <ul style="list-style-type: none">• 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 y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio• 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 CONTROL DE TVFN: para los habitantes o trabajadores de Sixaola con Tarjeta Vecinal Fronteriza: PAÍS DE ENTRADA <ul style="list-style-type: none">• 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•• | <ul style="list-style-type: none">• 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 <p>El habitante o trabajador de Sixaola realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCU-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros</p> |

| ACTIVIDAD | REF. | ACTUACIONES DE MIGRACIÓN | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|---|------|--|--|
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA | 06 | <ul style="list-style-type: none">• El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA 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 la documentación está vencida○ Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio○ 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• Si no posee documentos o Tarjeta Vecinal fronteriza Nacional TVFN•<ul style="list-style-type: none">○ | |
| CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">• 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 el pasaporte sellado• Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado | <ul style="list-style-type: none">• 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. |

CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES SANIDAD | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|--|-----|---|--|--|
| CONTROL DE PEATONES ADUANA: CONTROL DE BULTOS | 06 | <ul style="list-style-type: none">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 controlLos funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualDe detectarse mercancía no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso | <ul style="list-style-type: none">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 AduanasLos funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escánerDe detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manualRealizado el control:<ul style="list-style-type: none">si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondesi no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismoSi la persona tiene mercancías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente |
| CONTROL DE PASAJEROS | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercancía declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual | <ul style="list-style-type: none">De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de | <ul style="list-style-type: none">la persona se dirige a la fila correspondiente a mercancía a declarar y lo comunica al funcionario de aduana |

| ACTIVIDAD | REF | ACTUACIONES DE LA ADUANA | ACTUACIONES SANIDAD | ACTUACIONES DEL PEATÓN |
|--|-----|---|---|--|
| ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA | | <ul style="list-style-type: none">El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercancía a importarDe 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 revisiónEl funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la mismaLuego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salidaUna vez revisado el equipaje del peatón se autoriza la salida del mismo | <p>equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente</p> <ul style="list-style-type: none">Realizado el control:<ul style="list-style-type: none">Si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si correspondeSi no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos | <ul style="list-style-type: none">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 pasajerosLuego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo |
| CAMINA HACIA LA SALIDA | | | | <ul style="list-style-type: none">El peatón procede a retirarse de la terminal de pasajeros (06) y se dirige por la senda de peatones hacia la salida del CUP-CR.El peatón puede cruzar el puente caminando o en un medio de transporte local panameño que haya ingresado al CUP |

5.SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN

5.1 INTRODUCCIÓN

La estructura que Costa Rica ha decidido implementar para el paso de frontera Sixaola es la de un esquema de integración de controles fronterizos, en ambos sentidos, con especialización en cargas y pasajeros, con el criterio de centro único de frontera bajo la modalidad funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”).

Asimismo se ha definido que las instalaciones de carga (Centro Único de Cargas – CUC) estarán ubicadas en un predio – aún no determinado - hacia el interior de CR, fuera de la zona inundable, sobre la carretera que une Sixaola con Bribri y de la mano derecha en sentido de circulación PA-CR.

Por otro lado y hasta que no se construya el nuevo puente se han planteado instalaciones de control de pasajeros (Centro Único de Pasajeros – CUP) en las cercanías de las actuales instalaciones de control de CR ubicadas en las cercanías del puente Bailey – utilizado para el tránsito de vehículos entre los dos países - y del viejo puente – utilizado para el tránsito peatonal, en particular de vecinales fronterizos.

Es importante destacar que si bien la ubicación del CUP permite un adecuado control para los pasajeros, la ubicación de la CUC hacia el interior de CR presenta algunos inconvenientes toda vez que por la ruta que une el paso con el interior de CR es utilizada por camiones internacionales como por MT locales, los que no deben ser objeto de control.

Bajo este criterio, el espacio de control asociado con el paso de frontera abarcará desde las instalaciones de los puentes actuales, incluyendo las instalaciones de control de pasajeros (CUP), y del tramo de carretera que medie estos y el espacio asignado al CUC.

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).

A los efectos de controlar en forma efectiva los medios de transporte de cargas, todos los vehículos de cargas que hayan cruzado la frontera, sin importar cual será su destino final, y los de pasajeros cuyo destino se encuentre en el interior de CR mas allá de la CUC en el sentido PA-CR deberán ingresar al CUC de forma tal de poder satisfacer las distintas categorías de control que les resulten aplicables. Mientras que en el sentido contrario (CR – PA) solo lo deberán ingresar aquellos MT que deban atravesar la frontera, o que arriben con mercadería a nacionalizarse en Sixaola.

Se pretende de esta forma garantizar la integridad del proceso de control para las cargas y desplazamientos de personas de carácter transfronterizo y mantener para los tránsitos vecinales de personas una alternativa que no afecte la situación de integración actual entre las comunidades fronterizas.

Cabe mencionar que dado el flujo de MT que atraviesan el paso de frontera y teniendo en cuenta un racional uso de los recursos humanos se ha definido que los conductores de MT de cargas deberán realizar sus trámites migratorios en el CUP, por lo que el proceso de control para las cargas estará dividido en dos etapas la migratoria del conductor a realizar en el CUP y la de control de mercadería y MT a llevar a cabo en el CUC.

Además se a previsto que los buses locales de transporte de pasajeros provenientes de PA ingresen al CUP dejando a los pasajeros que deban migrar en éste y evitando de esta forma que los mismos deban atravesar el puente viejo para llegar hasta las instalaciones.

La implantación sobre el terreno de las instalaciones asociadas con estos modelos operativos de control, su ubicación en zonas cercanas a los espacios urbanos, la vialidad secundaria que permite la internación de personas y carga, 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 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 el predio,
- 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 en las vías de ingreso y egreso de los diferentes predios.
- Sistema de Control de Gestión interno del CUP + CUC, el que se alimentará con la información recabada por las EGs 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 las instalaciones de control, de acuerdo a las alternativas planteadas, y que 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 las instalaciones de control, 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 – comúnmente llamadas externas - y dentro de las instalaciones – comúnmente llamadas internas - en forma automática o semiautomática permiten, 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 las instalaciones de control, una detención de los vehículos que circulan por el corredor vial.

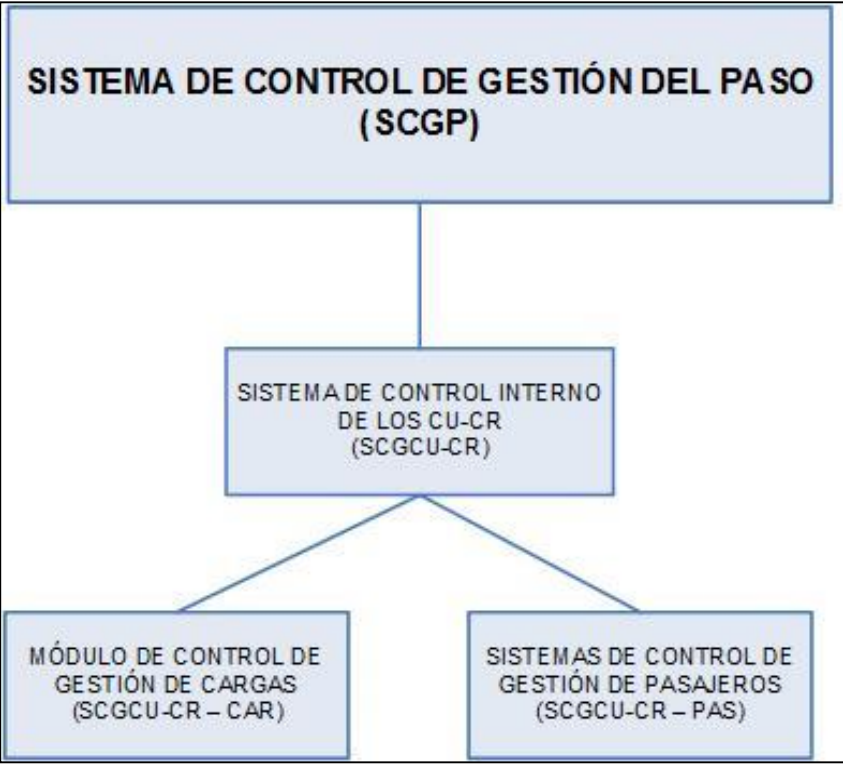
Asimismo, permitirán alcanzar un alto nivel de eficiencia en los controles del corredor vial, utilizando un proceso de adquisición de datos automático, de alta precisión y mínimas intervenciones humanas, sin el requerimiento de elementos de identificación externos obligatorios con la posibilidad de integrar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

5.2 COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO (SCGP)

El Sistema de Control de Gestión de Sixaola (SCGP) estará compuesto por:

- Estaciones de Gestión (EG) que son instalaciones ubicadas en sitios estratégicos del corredor vial primario y secundario, a las que denominaremos Estaciones de Gestión Externas (EGE) y en las vías de ingreso y egreso de las instalaciones del paso, a las que denominaremos Estaciones de gestión Internas (EGI).
- Sistemas de Control de Gestión internos de cada CU-CR (Sistema de Control de Gestión Centro Único – Costa Rica - SCGCU-CR), el que está compuesto por los Módulos de Control de Cargas (SCGCU-CR-CAR) y el de Pasajeros (SCGCU-CR-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.



Sistema de Control de Gestión del Paso

5.2.1 Estaciones de Gestión Externas (EGE)

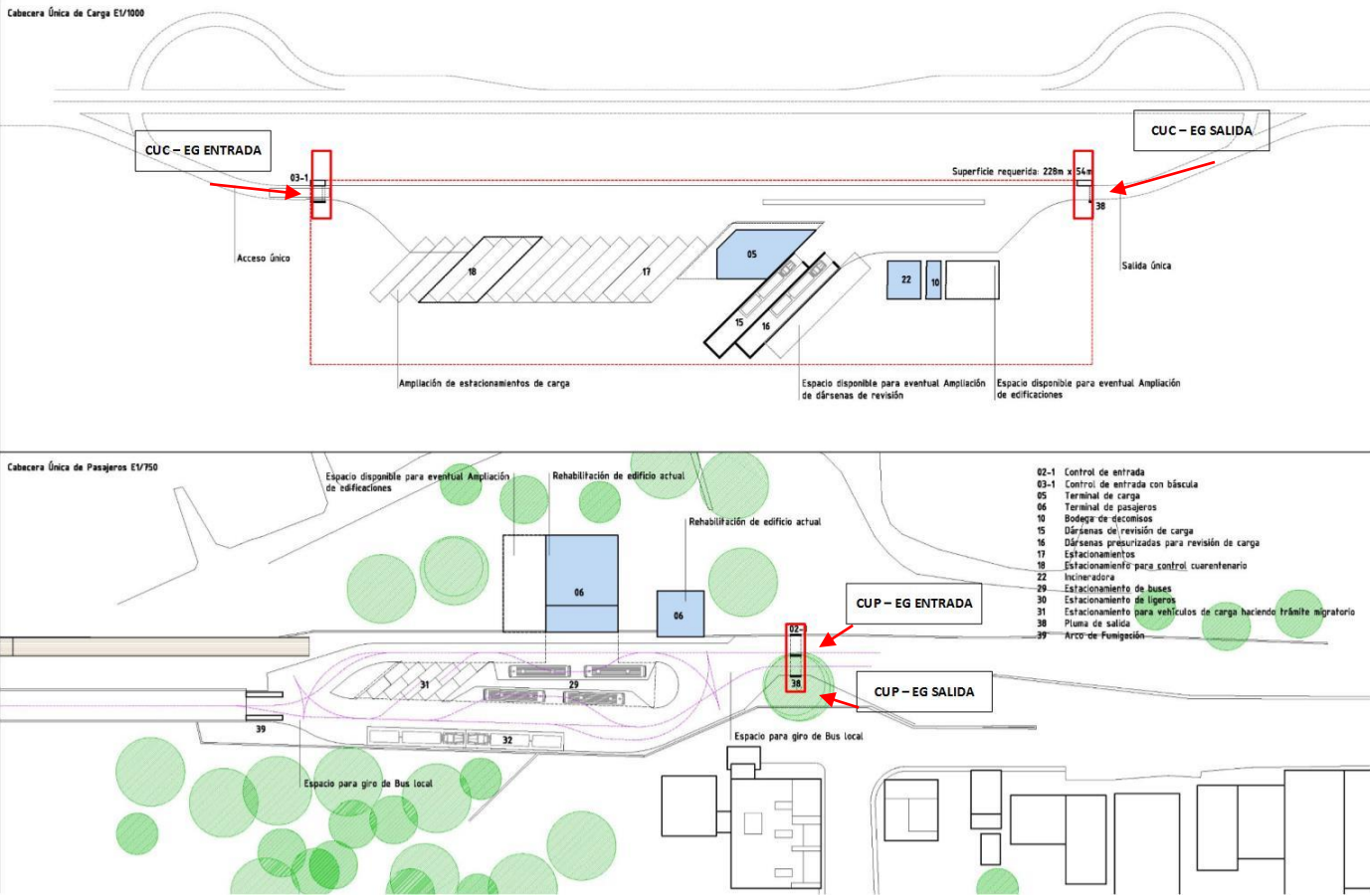
Teniendo en cuenta que:

- la CUP se instalará a continuación de las instalaciones del viejo puente y del actual puente Bailey,
- la futura CUC se instalará en una zona no inundable sobre la margen derecha en sentido PA-CR de la ruta que une Sixaola con Bribri ,
- en el sentido PA-CR todos los vehículos que circulen por la ruta Sixaola – Bribri deberán ingresar en la CUC para determinar la necesidad o no de control

no resulta necesario la instalación de EG externas para controlar el flujo de vehículos en la ruta, ya que con las EG internas de los centros será suficiente como para mantener un adecuado control de los mismos.

5.2.2 Estaciones de Gestión Internas (EGI)

A continuación se muestran los diagramas de las ubicaciones de las EGI de ambos centros.



Ubicaciones aproximadas de las EGs internas en CUP y CUC

En el CUP se prevé la instalación de una EG de ingreso y otra de ingreso de una vía cada uno, en la CUC se prevé la instalación de una EG de ingreso y otra de egreso también de una sola vía.

5.2.2.1 Modelo de Control Vehicular en el Espacio de Control del Scgp

Básicamente las EG estarán conectadas al SCGP y en este paso de frontera, además de servir para el control de lo que ocurra dentro de los centros, tendrán 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 al SCGCU-CR 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. Es importante consignar que para que los controles resulten efectivos todos los medios de transporte deberán atravesar el CUC trasladándose en dirección PA-CR.

| CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS | | | |
|--------------------------------|----------------|---|---|
| DESDE | HACIA | RECORRIDO | CONTROL |
| Interior de PA | Interior de CR | Atraviesa el puente Bailey, estaciona en CUP para trámites, atraviesa EG salida CUP, ingresa a CUC, sale de CUC hacia el interior de CR | <ul style="list-style-type: none">MT atraviesa puente BaileyEstaciona en CUP para realizar los trámites migratorios.Al atravesar la EG de salida del CUP se da de alta el vehículo en el SCGP, incorporando la información registrada por la EG y considerando al vehículo como transfronterizo de importación.Ingresa al CUC donde la EG de entrada verifica si es transfronterizo o local.Como vehículo transfronterizo de importación en el CUC se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercancía que transporta y a su condición (vacío o lleno).Al salir del CUC atraviesa la EG de salida que verifica que el MT de importación que haya cumplido con todos los trámites, o bien que sea un vehículo de exportación rechazado y se da de baja el vehículo en el SCGP. |
| | | Ingresa al CUC atravesando la EG de entrada, sale del CUC atravesando la EG de salida, avanza hacia el puente Bailey, atraviesa la EG de entrada del CUP, estaciona para tramitación y cruza el puente hacia el interior de PA. | <ul style="list-style-type: none">El MT proviene del interior de CR ingresa al CUC atravesando la EG de entrada donde se clasifica como vehículo transfronterizo de exportación y se da de alta el vehículo en el SCGP.Se estaciona en CUC para realizar los trámites correspondientes a la exportación.Egres del CUP, luego de realizado los trámites correspondientes, atravesando la EG de salida del CUC, la que informa al SCGP de la salida del vehículo en dirección a PA. Estos serán MT de exportación o importaciones de PA rechazadas.Atraviesa la EG de salida del CUP, donde se dará de baja ese MT del SCGP.Se estaciona en la CUP para realizar los trámites migratorios.Avanza hacia PA cruzando el puente Bailey.El SCGP informará a las autoridades si un vehículo salido de la CUC no atraviesa la EG de salida del CUP en un plazo establecido. |
| Interior de CR | Interior de CR | Ingresa al CUC, egresa del CUC | <ul style="list-style-type: none">El MT que provenga de algún lugar entre las instalaciones del CUC y Sixaola en viaje al interior de CR deberá atravesar el CUC.La EG de entrada del CUC determinará que es un vehículo local – no atravesó la EG de salida del CUP – y por lo tanto permitirá la continuación de viaje hacia el interior de CR.Si un vehículo local – no atravesó la CUC para realizar trámites de exportación – intenta atravesar la EG de entrada de la CUP será rechazado y no se permitirá que ingrese. |

Control de Vehículos ligeros y buses

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.

Será la herramienta de consulta central para los administradores del CU-CR, 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 Sujetos 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 las instalaciones fronterizas.
- Controlar y administrar las EGs internas del CU-CR
- Controlar el correcto cumplimiento de los Procesos de Control que se desarrollan en el Sistema Fronterizo Sixaola.
- 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
- Permitir a las instituciones con facultades operativas 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 las instalaciones fronterizas y en el corredor vial.
- Permitir a los usuarios externos con intereses en la operatoria del Sistema Fronterizo Sixaola (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.

Para posibilitar la implantación de los SCGCAR y SCGPAS y su ejecución, todos los componentes del Sistema Fronterizo Sixaola – CU-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 para concretar el modelo del CU-CR donde se integran los procesos de egreso de cargas y pasajeros de Panamá con el ingreso a Costa Rica. Esta actualización deberá abarcar 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.

| CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES | | | |
|--------------------------------------|----------------|--|--|
| DESDE | HACIA | RECORRIDO | CONTROL |
| Interior de PA | Interior de CR | Atraviesa el puente, estaciona en CUP para realizar trámites, atraviesa EG de salida CUP, ingresa CUC atraviesa EG de entrada y salida, se dirige a interior de CR | <ul style="list-style-type: none">• El vehículo atraviesa el puente procedente de PA e ingresa al CUP.• Se estaciona en el CUP para realizar los trámites migratorios y aduaneros correspondientes, al dar comienzo a los trámites se da de alta el vehículo en el SCGP.• Al concluir los mismos atraviesa la EG de salida del CUP la que verificará que el vehículo ha realizado los trámites de salida de PA e ingreso a CR previo a permitir la salida del CUP, en ese momento el vehículo se da de baja del SCGP.• Continúa viaje hacia la CUC, donde atraviesa la EG de entrada y al verificar que es un vehículo ligero o un bus permite la continuidad del viaje hacia el interior de CR luego de atravesar la EG de salida del CUC. |
| Interior de CR | Interior de PA | Ingresa a CUP atravesando EG de entrada, estaciona en CUP, atraviesa puente hacia PA. | <ul style="list-style-type: none">• El vehículo ingresa al CUP atravesando la EG de entrada, la que registra el ingreso en el SCGP.• Se estaciona en el CUP para realizar los trámites migratorios y aduaneros correspondientes de ambos países, al finalizar los mismos se da de baja el vehículo en el SCGP.• Continúa viaje hacia el puente cruzando hacia el interior de PA. |
| Interior de CR | Interior de CR | Ingresa al CUC, egresa del CUC | <ul style="list-style-type: none">• El vehículo que provenga de algún lugar entre las instalaciones del CUC y Sixaola en viaje al interior de CR deberá atravesar el CUC.• La EG de entrada del CUC determinará que es un vehículo local – no atravesó la EG de salida del CUP – y por lo tanto permitirá la continuación de viaje hacia el interior de CR.• Si un vehículo local – no atravesó la CUC para realizar trámites de exportación – intenta atravesar la EG de entrada de la CUP será rechazado y no se permitirá que ingrese. |
| Interior de PA | Interior de PA | Atraviesa el puente, estaciona en CUP para dejar pasajeros y tomar pasajeros, retorna atravesando puente. | <ul style="list-style-type: none">• Los buses y taxis panameños podrán avanzar hasta el CUP a dejar o tomar pasajeros, estos retornarán al puente dentro de las mismas instalaciones del CUP.• Estos vehículos no podrán salir del CUP, a menos que realicen los trámites correspondientes transformándose en vehículos transfronterizos. |

5.2.3 Sistemas de Control de Gestión Internos de los CU-CR (SCGCU-CR)

El Sistema de Control de Gestión de los CU-CR (SCGCU-CR) tendrá por objetivo la administración y control de los procesos que se llevan adelante en el CU-CR.

A los fines de su descripción detallada, se considerará que el SCGCU-CR 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 Sixaola (SCGP), permitiendo administrar las distintas instancias de los controles que se realizan siguiendo el flujo de los diferentes procesos y capturando los datos

5.2.3.1 Sistema de Control de Gestión del CU-CR – Proceso de Control de Cargas

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CU-CR donde se realizan los procesos)

Proceso de control de cargas ingreso a CR

| PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|--------------------------|--------------|---|--|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| 1 | Fumigación | 39 | <ul style="list-style-type: none">El MT luego de cruzar el puente y previo al ingreso al CUP atravesará el arco de fumigación. | | |
| 2 | Ingreso del MT al CUP-CR | | <ul style="list-style-type: none">El MT ingresa al CUP luego de atravesar el puente desde PA.Se estaciona en el estacionamiento para cargas | | |
| 3 | Control migratorio. | 16 | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirigirá a la Terminal de Pasajeros (06) donde entregará al funcionario migratorio 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 SCGCU-CR quien enviará el resultado de la lectura a ambos sistemas migratorios para el egreso de PA y el ingreso a CR, se contrastará el dato con lo informado en la DUT.Los sistemas migratorios informarán el resultado de la consulta realizada al SCGCU-CR y en caso que no existan impedimentos se ejecutarán los trámites migratorios de egreso e ingresoSi 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 quedará estacionado en el CUP hasta subsanar la situación.Terminados los trámites el MT abandona el CUP hacia la CUC previo paso por la EG de salida la que incorporará los datos del MT al SCGP. | SCGCU-CR Sistemas migratorios de los países | <ul style="list-style-type: none">Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID)Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR y sistemas migratorios |
| 4 | Ingreso del MT al CUC-CR | 3-1 | <ul style="list-style-type: none">El Medio de Transporte (MT) ingresa desde la carretera al CUC-CR (02-1).Se estaciona en el portón de ingreso.En este punto el SCGCU-CR adquiere la siguiente información:<ul style="list-style-type: none">Fecha y hora de arriboPeso del MTTipología del MTLectura de patente de cabezal y plataforma/remolqueLectura de contenedor (de corresponder)Captación del número de marchamo de radiofrecuencia (de corresponder)Foto del MT y la cabina | SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes y número de contenedor.Balanza con captura electrónica de pesajeReconocimiento visual de tipo de vehículo.Receptores de radiofrecuenciaCámaras digitales |
| 5 | Clasificación del MT | 3-1 | <ul style="list-style-type: none">En función de información del paso anterior el SCGCU-CR compara esta con la suministrada por las EGEs y los sistemas aduaneros verificando si el MT está ingresando o saliendo de Costa Rica o si es un MT local.En caso de que el MT sea local se le permite continuar viaje hacia el interior de CR | SCGCU-CR SCGP TIM TICA Siga | <ul style="list-style-type: none">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 |
| | | | <ul style="list-style-type: none">Si el MT es transfronterizo – cruzó el puente y la EG de salida del CUP- , o si es un tránsito o una exportación proveniente del interior de CR hacia PA, o si es un MT que no teniendo declaraciones previas en los sistemas aduaneros desea ingresar al CUC para comenzar los trámites de exportación, se le permite el ingreso al estacionamiento del CUC para la realización de los trámites.Se le entregará un ticket al conductor con indicación de la fecha y hora de ingreso al CUC. | SIGA (solo para ingreso) | |
| 5 | Control sanidad | 05 | <ul style="list-style-type: none">El conductor luego de estacionar el MT (18) se presentará en la Terminal de Carga (05) ante las autoridades de control sanitario, siempre que corresponda en función de la mercancía transportada, sino avanza hasta la próxima etapa.Estas determinarán si se requiere:<ul style="list-style-type: none">Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que indicará al SCGCU-CR que el MT se mantendrá en el estacionamiento hasta resolverla (18).Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15-16)No realizar ninguna revisiónLa información sobre la decisión se incorporará al SCGCU-CR.Personal en tierra verificará los números de marchamos y los incorporará al SCGCU-CR 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 SCGCU-CR en la Etapa 4.Para los MTs declarados como vacíos, personal en tierra verificará esta situación y la informará al SCGCU-CR para ser contrastado con lo declarado. | SCGCU-CR Sistemas sanitarios de los países | <ul style="list-style-type: none">Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR y sistemas sanitariosAsistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCU-CR para el personal en tierra.Cámaras de video |
| 6 | Control aduanero | 05 | <ul style="list-style-type: none">El conductor se dirige hacia la oficina caseta de control aduanero donde los funcionarios de control de ambos países, determinarán si se requiere:<ul style="list-style-type: none">Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que el MT se mantendrá estacionado hasta resolver la inconsistenciaRealizar una revisión documental la que se realizará en estas oficinas (05)Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15-16)No realizar ninguna revisiónPara aquellos casos donde se determine no realizar ninguna revisión al MT se ejecutarán en este punto los trámites aduaneros correspondientes para permitir la continuidad del viaje.La decisión se incorporará al SCGCU-CR. | SCGCU-CR TICA Siga | <ul style="list-style-type: none">Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR y sistemas aduanerosCámaras de video. |
| 7 | Derivación MT | 05 | <ul style="list-style-type: none">Concluidas las actuaciones de las agencias el funcionario aduanero indicará al conductor hacia donde debe avanzar el | SCGCU-CR | |

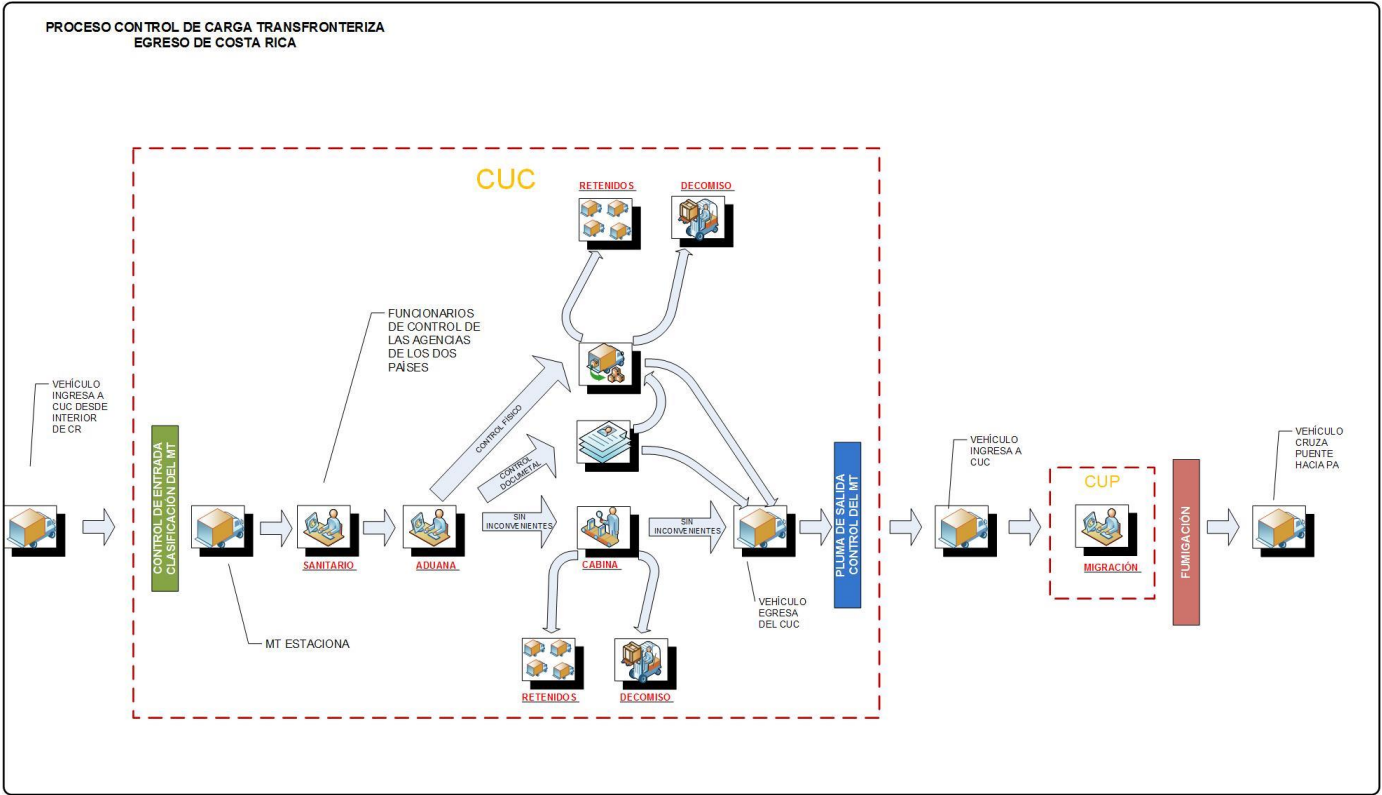
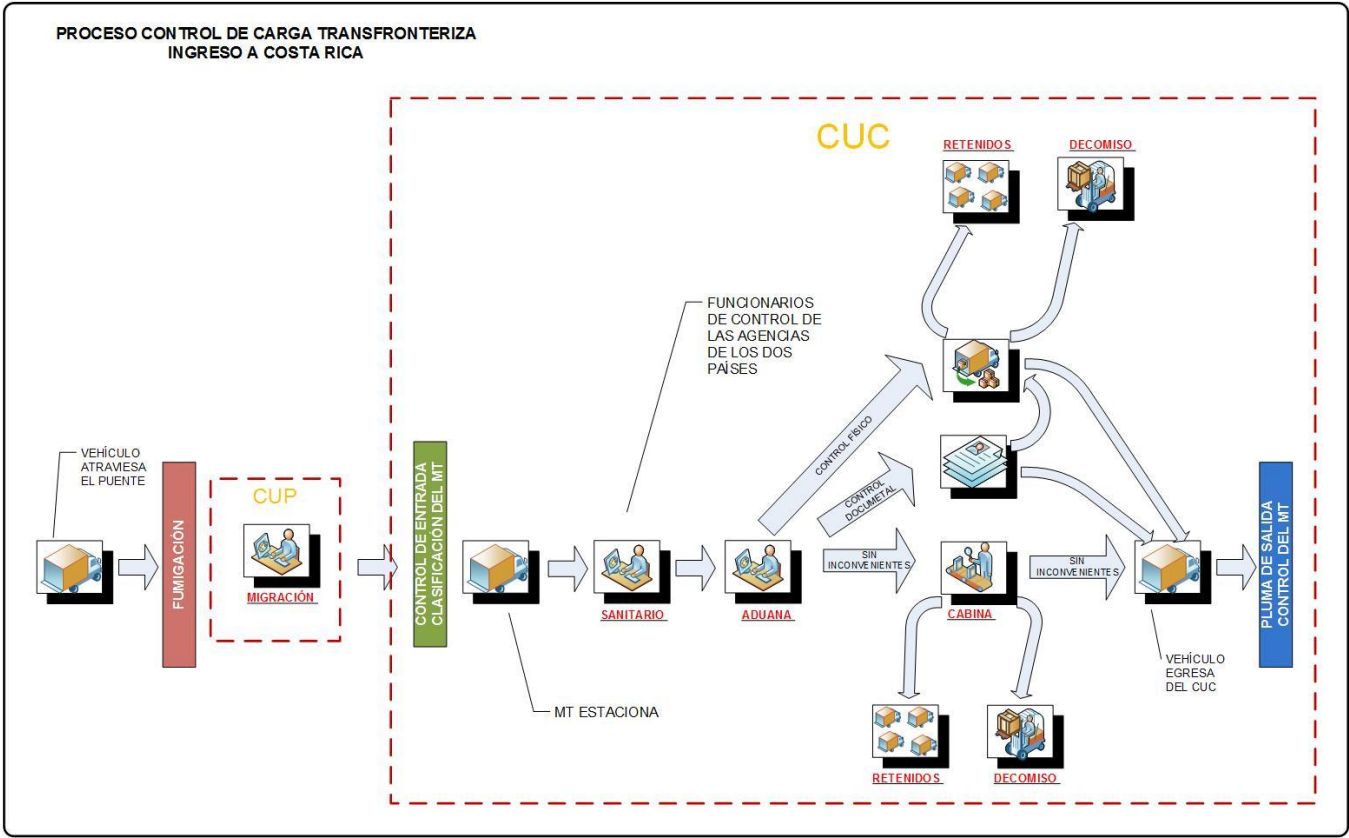
| PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|------------------------------------|--------------|--|---|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| | | | MT, de acuerdo a lo solicitado por las agencias y siguiendo el siguiente orden de prelación. <ul style="list-style-type: none">Si alguna agencia lo derivó a control físico o documental, se le indicará el lugar de estacionamiento en los andenes (15-16)Si alguna agencia indicó que debe completar documentación le indicará que permanezca estacionado (18) hasta resolver el conflicto y regresar para continuar con la tramitación.Si no fue derivado por ninguna agencia a un sector específico, continuará con la Etapa 8 Control de cabina y compartimentos. | | |
| 8 | Control de cabina y compartimentos | 18 | <ul style="list-style-type: none">Todas las agencias que lo requieran podrán en el estacionamiento (18) 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 mercancía 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 resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none">Sin inconvenientes, en este caso se imprimirá la autorización de salida del MT del CU-CR continuando viaje hacia el interior del país de destinoCon mercancía 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 CU-CR continuando viaje hacia el interior del país de destino.Con mercancía que conlleve la eventual existencia de un delito, en cuyo caso el MT será remitido al Estacionamiento de RetenidosEl resultado del control se incorporará al SCGCU-CR. | SCGCU-CR TICA Siga Sistemas sanitarios de los países | <ul style="list-style-type: none">Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios.Cámaras de video.Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCU-CR para el personal en tierra. |
| 9 | Control de salida CUC-CR | 38 | <ul style="list-style-type: none">Los MT que hayan cumplimentados todos los trámites en el CU-CR se dirigirán hacia la Pluma de salida (38) donde el SCGCU-CR habilitará la salida del medio hacia el interior del país de destino.Los MT que hayan decidido un retorno al país de origen debido a la imposibilidad de cumplimentar los trámites serán retornados.El SCGCU-CR almacena fecha y hora de salida del predio del MT.Los MTs de egreso avanzarán hacia las instalaciones de Panamá. | SCGCU-CR SCGP | <ul style="list-style-type: none">Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes.Reconocimiento visual de tipo de vehículo.Cámaras digitales |
| 10 | Revisión física y documental | 15 – 16 | <ul style="list-style-type: none">Los MTs que hayan sido derivados a revisión física y/o documental se estacionarán en los espacios asignados por el SCGCU-CR en las playas de la Zona Revisión Despacho (15 - 16).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 | SCGCU-CR TICA Siga Sistemas sanitarios de | <ul style="list-style-type: none">Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios.Cámaras de video.Asistentes personales digitales (PDA) comunicados |

| PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|--------|--------------|--|---------------------|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| | | | <p>hasta la culminación del control, si fuera física el SCGCU-CR indicará en qué momento y en que andén (15-16) se realizará el control debiendo el MT trasladarse al mismo.</p> <ul style="list-style-type: none">El SCGCU-CR 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:<ul style="list-style-type: none">Requerir modificación de la documentación y el pago de los tributos correspondientes.No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CU-CR y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9.Como resultado de una revisión física para los MT puede:<ul style="list-style-type: none">Decomisar la mercancía, 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 mercancía al Estacionamiento de RetenidosDecidir un retorno de la mercancía al país de origen realizando un trámite de Cumplido sin Efecto de la declaración del país de salida. En estos casos la mercancía debe retornar al país de origen con el MT marchamado.No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CU-CR y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9.En los andenes se realizará la revisión de cabina para todos los vehículos derivados a este lugar.El resultado del control se incorporará al SCGCU-CR. | | con el SCGCU-CR para el personal en tierra. |

Proceso de control de cargas egreso de CR

El proceso de control de cargas de egreso de CR es similar al detallado en el punto anterior para el ingreso a CR con estas diferencias:

- El MT ingresa desde CR al CUC en primera instancia llevando adelante las Etapas 4 a 10
- Luego de salir del CUC el MT se dirige hacia la frontera ingresando al CUP por la EG de entrada del mismo, se estaciona y realiza los trámites migratorios como se describen en la Etapa 3
- Por último antes de cruzar la frontera por el puente con destino a PA, atraviesa el arco de Fumigación



5.2.3.2 Sistema de Control de Gestión del CU-CR – Procesos de Control de Pasajeros

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CU-CR donde se realizan los procesos)

Proceso de control de pasajeros ingreso a CR

| PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS – SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|----------------------------------|--------------|---|---------------------|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| 1 | Ingreso pasajero a pie al CUP-CR | | <ul style="list-style-type: none">El pasajero a pie ingresa al CUP-CR desde PA atravesando el puente cruza un molinete que le permite al SCGCU-CR contabilizar la cantidad de personas que accedieron al predio como peatones.Se dirige hacia la Terminal de Pasajeros (06) continuado con la Etapa 6 | SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Molinete contador |
| 2 | Fumigación. | 39 | <ul style="list-style-type: none">El vehículo ingresante previo a ingresar al CUP-CR atravesará el arco de fumigación. | | |
| 3 | Ingreso del vehículo al CUP-CR | 2 - 2 | <ul style="list-style-type: none">El vehículo de transporte de pasajeros ingresa desde PA al CUP-CR, utilizando el puente Bailey.Luego de atravesar el arco de fumigación se estaciona en los espacios habilitados.Los buses locales panameños podrán ingresar hasta el CUP-CR a dejar pasajeros o a retomar pasajeros de retorno a PA. | | |

| PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS – SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|---|--------------|--|--|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| 4 | Descenso de pasajeros | 31 - 29 | <ul style="list-style-type: none">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.Deberán avanzar hacia la Terminal de Pasajeros (06). Para colaborar con el movimiento de equipaje se contará con carros para los usuarios de uso gratuito. | | |
| 5 | Adquisición de seguro y abono fumigación. | 06 | <ul style="list-style-type: none">Una vez dentro del edificio los propietarios de los vehículos entrantes podrán adquirir el seguro obligatorio – en caso que fuera necesario- y abonar la fumigación en los boxes habilitados para tal fin. | | |
| 6 | Control migratorio. | 06 | <ul style="list-style-type: none">Antes de comenzar los trámites migratorios para los vehículos que provengan desde PA, se ingresarán los datos del mismo al SCGCU-CRLos pasajeros arribados serán sometidos al control migratorio por parte de ambos países.Los pasajeros vecinales se someterán al control del modelo de TVFN.La lectura de los documentos que presenten los pasajeros se realizará mediante el SCGCU-CR, el que derivará los datos a las agencias migratorias correspondientes.Los buses internacionales deberán enviar en forma electrónica al SCGCU-CR la lista de pasajeros previo a su arribo. El SCGCU-CR 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. | SCGCU-CR Sistemas migratorios de los países TVFN | <ul style="list-style-type: none">Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID)Estación terminal comunicada con el SCGCU-CR y sistemas migratoriosMolinetes con lectores de tarjetas inteligentes |
| 7 | Escáner de bultos | 06 | <ul style="list-style-type: none">Una vez cumplido el trámite migratorio o la validación de los datos para aquellos que no lo requieran, los pasajeros ingresantes 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 los dos países que así lo requieran.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.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 de la Terminal de Pasajeros (06).Los que hayan ingresado al predio como peatones podrán continuar hacia la salida del predio por las pasarelas continuando con la Etapa 12Los pasajeros salientes no serán sometidos a control de bultos. | | <ul style="list-style-type: none">Escáner de bultosBodyscan |
| 8 | Control aduanero del vehículo | 06 | <ul style="list-style-type: none">Los vehículos deberán realizar los trámites correspondientes a la salida y entrada del medio en la Terminal de Pasajeros (06).El SCGCU-CR informará de los datos personales registrados en el salvoconducto a los funcionarios aduaneros a fin de que estas | SCGCU-CR Sistemas aduaneros de control de vehículos ligeros | <ul style="list-style-type: none">Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes |

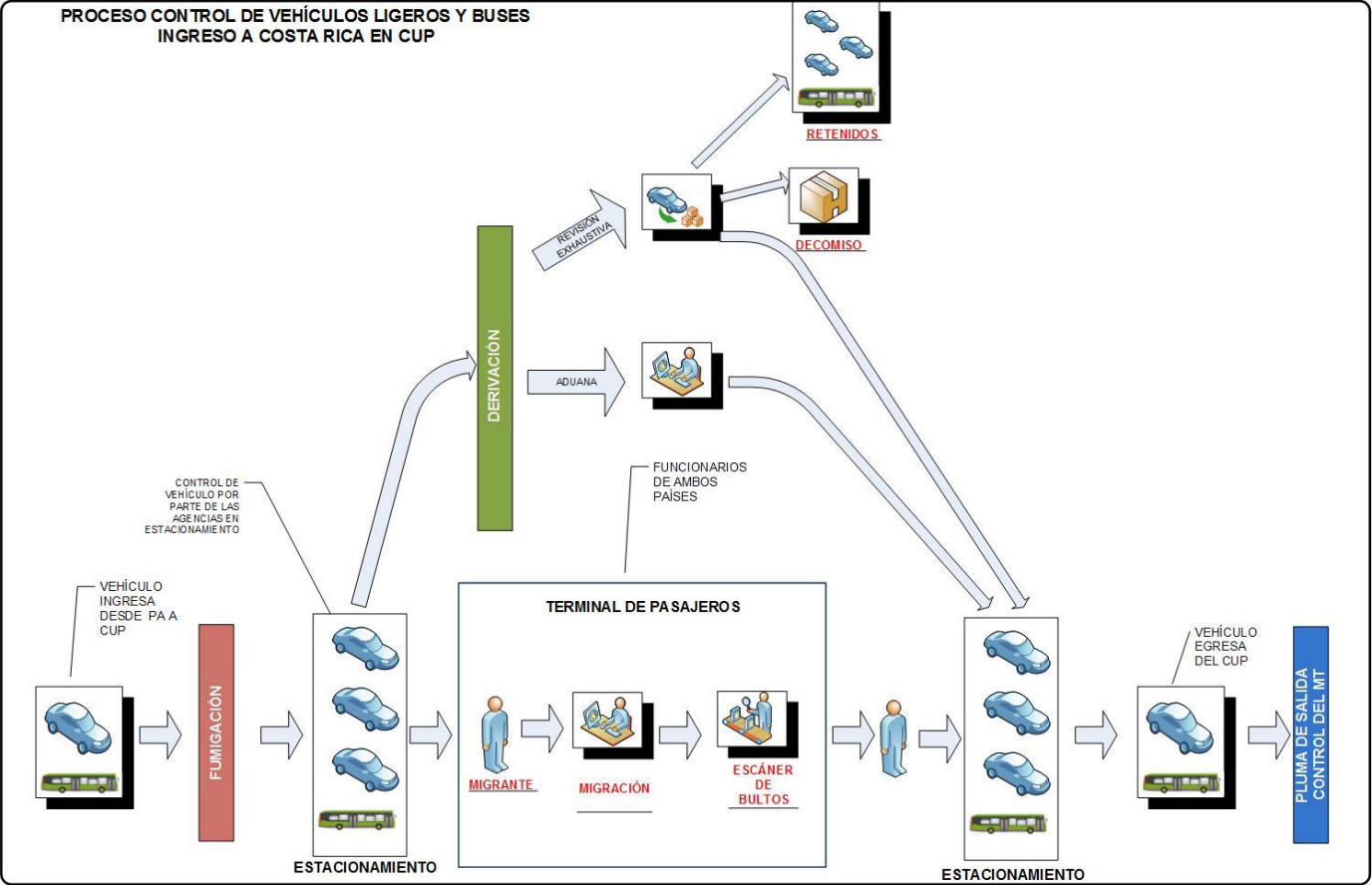
| PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS – SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|--|--------------|---|---------------------|--|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| | | | <ul style="list-style-type: none">confirmer si los mismos coinciden con el propietario o conductor del vehículo ligero.En esta instancia el conductor del vehículo será informado por el funcionario aduanero acerca de la derivación del MT hacia otros controles que haya sido indicada en el SCGCU-CR, con esta información el vehículo será dirigido , siguiendo este orden de prelación, hacia:<ul style="list-style-type: none">La salida del predioUna revisión exhaustiva continuando con la Etapa 13Los vehículos que hayan concluido adecuadamente sus controles serán autorizados en el SCGCU-CR para salir del predio y continuar viaje. | | <ul style="list-style-type: none">Sistema de señalética inteligenteLectores de tarjetas inteligentes |
| 9 | Control de vehículo en parqueos | 31-29 | <ul style="list-style-type: none">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:<ul style="list-style-type: none">Sin inconvenientes.Con mercancía a decomisar, en estos casos se realizará el proceso de decomiso para su posterior destrucción previo a la continuación del viaje del vehículoRequiera una revisión exhaustiva por lo que será derivado para la realización de la mismaCon mercancía que revista un delito, en ese caso el vehículo será retenidoLa información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR. | SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCU-CR para el personal en tierra |
| 10 | Ascenso de pasajeros | 31-29 | <ul style="list-style-type: none">Concluidas las actuaciones y controles los pasajeros estarán autorizados para ascender al vehículo junto con sus bultos.El vehículo se dirigirá a la salida del CUP-CR | | |
| 11 | Control de salida CUP-CR de los vehículo | 38 | <ul style="list-style-type: none">Habiendo concluido los trámites el vehículo se dirige hacia la pluma de salida donde el SCGCU-CR 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 SCGCU-CR almacenará<ul style="list-style-type: none">Fecha y hora de salidaTipología del MTLectura de patenteFoto del vehículo | SCGCU-CR SCGP | <ul style="list-style-type: none">Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentesReconocimiento visual de tipo de vehículo.Cámaras digitales |
| 12 | Control de salida de peatones | 37 | <ul style="list-style-type: none">Los pasajeros que hayan ingresado como peatones podrán salir del CUP-CR mediante las pasarelas dirigiéndose hacia la Salida de Personas donde atravesarán un molinete que registrará la salida en el SCGCU-CR. | SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Molinete contador |
| 13 | Revisión exhaustiva. | 35 | <ul style="list-style-type: none">Los MTs que hayan sido derivados a revisión exhaustiva se estacionarán en una Zona disponible para tal finComo resultado de una revisión exhaustiva para los vehículo puede:<ul style="list-style-type: none">Decomisarse mercancía, alojándola en las bodegas (10) y permitir que el vehículo continúe viaje continuado con la Etapa 10Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el vehículo a las autoridades correspondientes.No requerir mas intervenciones, continuado con la Etapa 10 | SCGCU-CR | <ul style="list-style-type: none">Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCU-CR para el personal en tierra |

| PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS – SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN | | | | | |
|---|--------|--------------|---|---------------------|---|
| ETAPA | ACCIÓN | REF. A PLANO | PROCESO | SISTEMAS INTERACTÚA | TECNOLOGÍA UTILIZADA |
| | | | <ul style="list-style-type: none">La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCU-CR. | | <ul style="list-style-type: none">Elementos para el control exhaustivo de los vehículos |

Proceso de control de pasajeros egreso de CR

El proceso de control de pasajeros de egreso de CR es similar al detallado en el punto anterior para el ingreso a CR con estas diferencias:

- El vehículo desde CR al CUP en primera instancia donde la EG de ingreso incorpora la información del vehículo en el SCGP.
- Luego de ingresar al CUP lleva adelante las Etapas 4 a 10
- Al concluir los trámites de control aduanero vehicular el funcionario dará de baja el vehículo de SCGP
- Por último antes de cruzar la frontera por el puente pasa por el proceso de Fumigación Etapa 2



- 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).

5.2.4.1 **Arquitectura de Comunicaciones, y Hardware de Soporte**

Interconexión interna de los CU-CR 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 elemento 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.

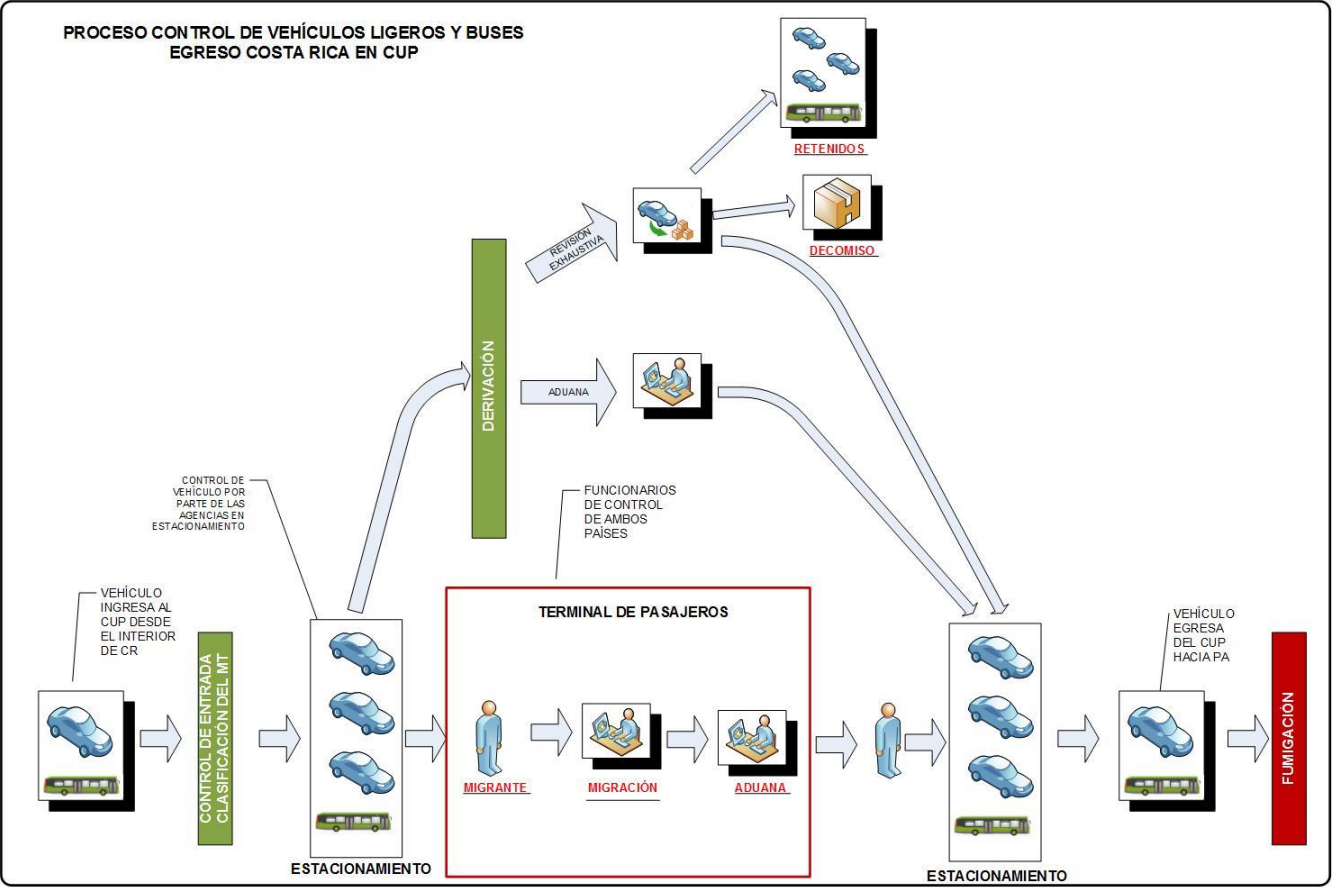
Se aconseja que las comunicaciones externas se encuentren integradas en un Puerto Integral de Comunicaciones (datos, voz y video) con un adecuado ancho de banda y que abarque a todas las instituciones que realicen operaciones de control en el Paso de Frontera.

Este puerto integral estaría ubicado en el espacio geográfico de Costa Rica 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.

Comunicación interna para el CU-CRs, y EGs

Para las instalaciones de las comunicaciones internas de cada uno del los CU-CRs y EGs se recomienda:

- Instalar un cableado estructurado de acuerdo a norma estándar de nivel 6 para el CU-CR, 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



5.2.4 **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 el Sistema de Control de Gestión del CU-CR (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 CU-CR y EGs.
- Permitir la adecuada comunicación de datos desde el SCGPU-CR con las instituciones de los dos países.
- Permitir el enlace telefónico entre las distintas infraestructuras 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.

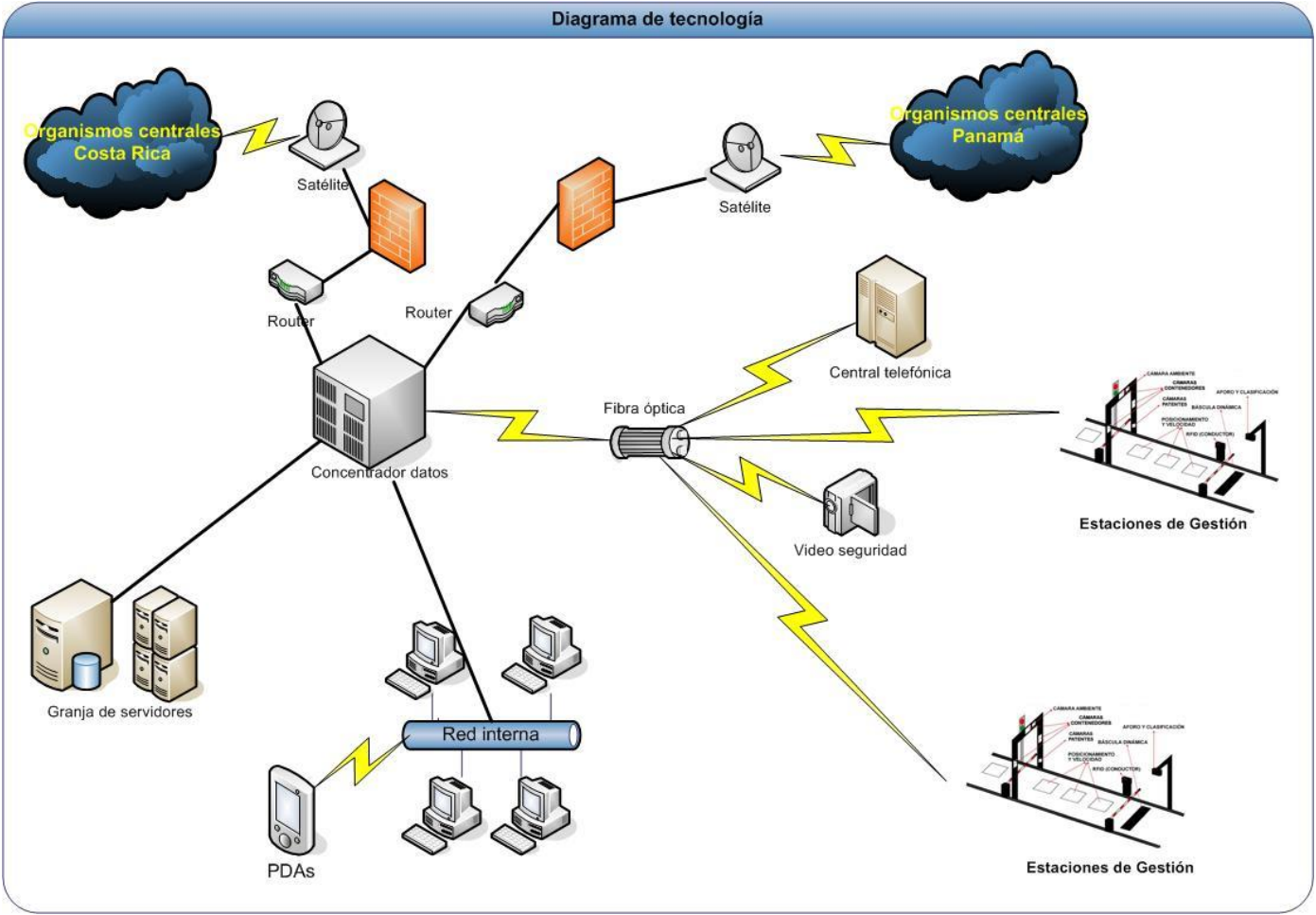
- Brindar acceso WI-FI - gratuito o pago - a los usuarios del Paso de Frontera.

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 (cabinas, oficinas, etc) instalados 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 CU-CR del otro país.

5.2.4.2 Hardware (HW)

Los sistemas informáticos que tendrá que soportar el SCGP y los SCGCU-CR, 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 cuando Panamá construya sus propias instalaciones complementarias - 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 CU-CR, 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 del CU-CR .



Arquitectura de Software de Base para el SCG de 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 CU-CR 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:

- 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.
- 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.
- 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.

5.2.5 **Arquitectura de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CU-CR.**

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 CU-CR, se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:

- Su operatoria no implicarán, excepto en los casos de las EGs internas que funcionen como barreras de ingreso a los CU-CR 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 tanto interna como externa utilizará esta tecnología, independientemente de la cantidad de vías o puestos que contemple. Cabe mencionar que las EGs se compondrán de diferentes componentes tecnológicos de acuerdo a las funcionalidades que se pretenda que estas posean y a los datos a recabar por las mismas.

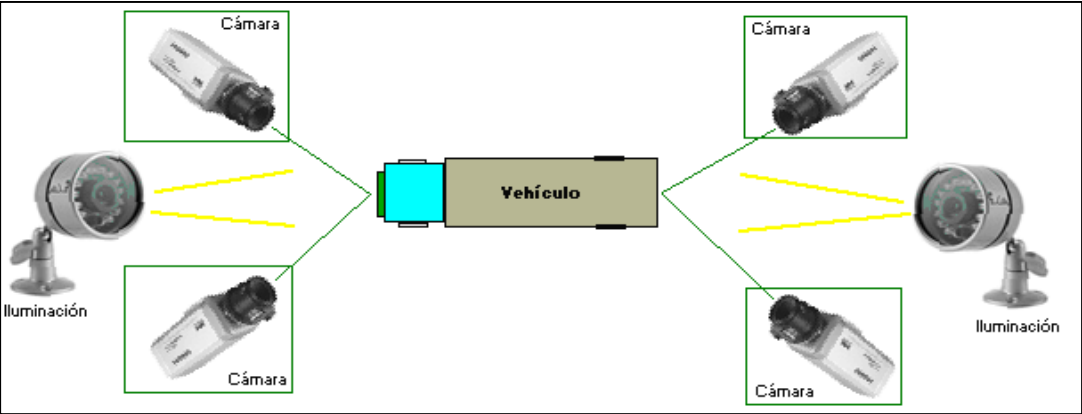
Básicamente el sistema está compuesto por los siguientes subsistemas:

- 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.



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.

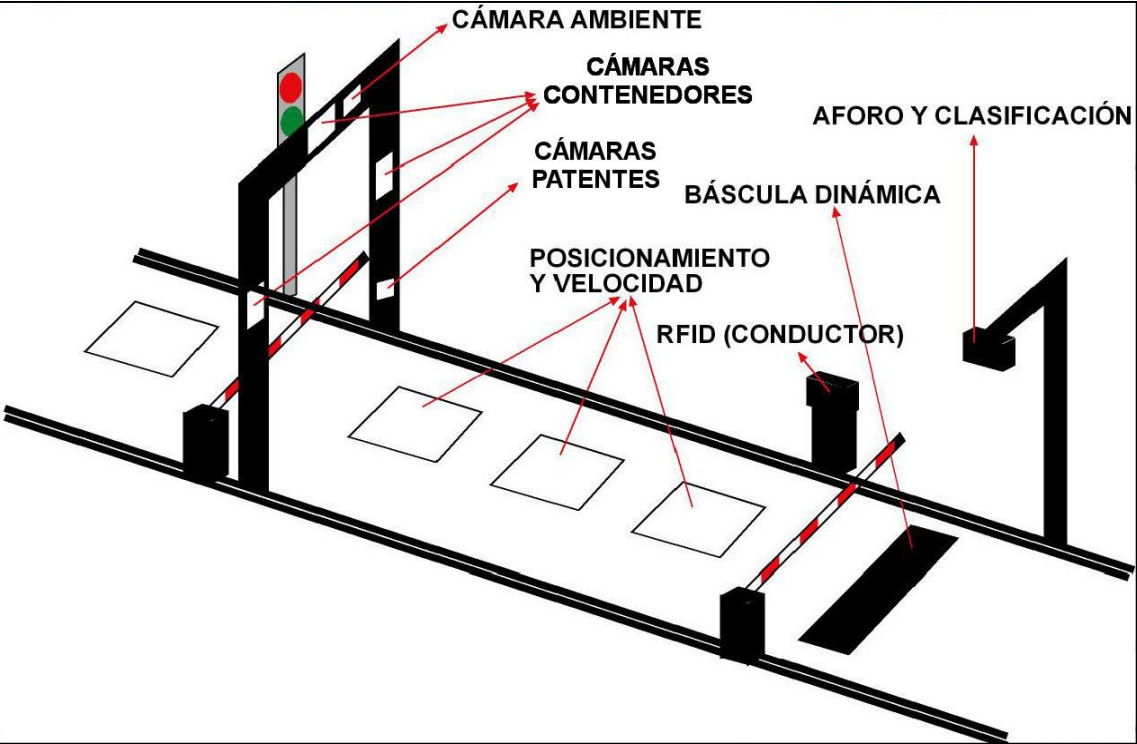
Para la adquisición de otras variables, como por ejemplo: imagen del conductor, detección de contenedores, etc.; se requieren conjuntos adicionales de cámaras a instalar dentro de cada módulo.

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.



Esquema instalación cámaras

Adicionalmente debe incluir los siguientes elementos:

- 1) reductores de velocidad para que el ingreso al área de adquisición se realice a una velocidad adecuada.
- 2) barreras físicas con capacidad de accionado automático o manual,
- 3) semáforos,
- 4) caseta acondicionada para albergar al personal de control,
- 5) elementos electrónicos e informáticos requeridos por el sistema,
- 6) mecanismos de posicionamiento del vehículo en sus alternativas de:
 - loop electromagnético de piso,
 - barrera infrarroja,
 - aclimatadores térmicos para los diferentes sensores
- 7) 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:

- (i) Encuentra al identificador (placa de vehículo, número de contenedor, etc.), si estuviera en la imagen,
- (ii) Orienta y dimensiona al identificador encontrado,
- (iii) Normaliza la imagen ajustando variables como el brillo y el contraste,
- (iv) Segmenta los caracteres aislando cada uno de ellos,
- (v) Aplica técnicas de reconocimiento (OCR) sobre los caracteres aislados,
- (vi) Recompone el conjunto leído,
- (vii) Incorpora imagen a la base de datos junto con imágenes adquiridas,
- (viii) 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 SCGCU-CR.

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

5.2.6 Información a Adquirir por las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CU-CR

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.

5.2.6.1 Identificación Informática de Placas (matrículas)

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

5.2.6.2 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.

5.2.6.3 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.

5.2.6.4 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.

5.2.6.5 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.

5.2.6.6 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.

5.2.6.7 Lectores de Radiofrecuencia RFID (Radio Frequency Identification)

Se podrán incorporar a las estacione 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.

5.2.6.8 Funcionamiento Operativo de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y Barreras de Entrada y Salida

Secuencialmente con la circulación del vehículo, su funcionamiento será:

- a) 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,
- b) 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,
- c) El Subsistema de Identificación y Control analizará la información recibida,
- d) Si la información registrada - placa del vehículo es correcta - enviará ésta al Subsistema de Almacenamiento y Consulta,
- e) Éste subsistema consultará al SCGP sobre la situación del vehículo y generará dos eventos, asociados a (i) condición correcta o (ii) incorrecta,
- f) 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 el CU-CR,
- g) 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.

- h) 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.

5.3 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.

5.3.1 Intercambio de Datos entre Sistemas (IDS)

El objetivo del sistema es permitir un adecuado intercambio de datos entre los organismos de ambos países, en particular para las operaciones integradas que se realicen en el CU-CR, el mismo debería cumplir 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

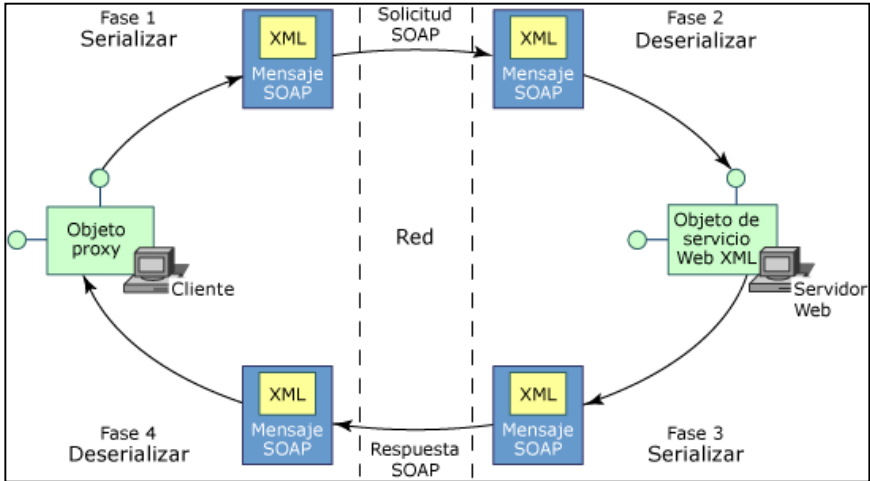
La idea es basar el modelo en la construcción de una **“autopista virtual”** informática (backbone de servicios) que permita el intercambio de información con las siguientes características.

- 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 le 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



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 CU-CR 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.

5.3.2 Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) y Control de acceso y seguridad en los CU-CR

Teniendo en cuenta que gran parte del flujo de personas en la frontera de Sixaola, es el generado por los pobladores de la ciudad y por los trabajadores que diariamente acceden a sus lugares de trabajo en ambos lados de la frontera, 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 costarricenses 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 portador¹⁰.

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 SCGCU-CR y su sistema el sistema de registro y verificación del TVFN será un módulo complementario del SCGCU-CR, 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.).



¹⁰ Como se indicara en el capítulo 3, punto 2.2. y sucesivos

La utilización de esta tarjeta o pase podría estar circunscripta al actual puente, donde se prevé el paso de transeúntes entre ambas ciudades, dada la cercanía de este a los centros urbanos y el hecho de que el nuevo puente y las instalaciones del CU-CR se encontrarán distantes de las ciudades.

Como soporte de identificación para el TVFN 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 Sixaola lo aconsejable sería asociar el sistema con molinetes los que se accionarían una vez que el sistema de SCGCU-CR verifique que la información contenida en la tarjeta es igual a la almacenada en la base de datos del módulo de TVFN del SCGCU-CR.

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 TVFN 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 TVFN 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 del CU-CR , para las tarjetas de los conductores de MTs y para la implementación de un modelo de validación rápida en los CU-CRs de los medios de transporte locales (taxis y busetas).

5.3.3 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 CU-CR, 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 instalaciones , mostrar información acerca de situaciones especiales que involucren alertar a los conductores en forma anticipada sobre las mismas y generar indicaciones internas en el CU-CR como el lugar de estacionamiento de los vehículos de carga o la casetas libres para las vías de control.

Dentro del CU-CR, estarán instalados en los Arcos de Derivación para cargas (11) y en las plumas de ingreso de cargas (03-1) y de pasajeros (03-2) donde indicarán a los MTs donde a que zona de las instalaciones deben dirigirse en función a lo determinado por el SCGCU-CR.

5.3.4 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.

Se propone que se permita a los buses completar el rol de pasajeros en forma electrónica y remitirlo en forma anticipada a las agencias del paso de frontera para que 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.

5.3.5 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 o en el cuarto de control reconozcan los incidentes que puedan suceder en el corredor y dentro de las instalaciones y tomar las medidas apropiadas para la resolución de estos.

El subsistema proveerá a los funcionarios 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, y sus instalaciones (CU-CR 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 particular en las áreas de control de pasajeros de las instalaciones, a los supervisores de las diferentes agencias determinar el pasaje a canal rojo o revisión exhaustiva 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 o cuarto de control 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.

5.3.6 Portal WEB de Sixaola

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 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 internos de las instalaciones, 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.

5.3.7 Control de Tránsitos en Rutas Fiscales

La instalación de un conjunto de Estaciones de Gestión en Sixaola 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 Costa Rica, en particular en ambos sentidos entre Sixaola, Peñas Blancas y entre Sixaola y el futuro paso de Las Tablillas.

Para ello resulta necesario incorporar Estaciones de Gestión similares a las de Sixaola al ingreso y egreso de Peñas Blancas y Las Tablillas, 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 Sixaola 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 de ingreso y paso de egreso de Costa Rica – permitan generar un mayor control y trazabilidad de los MT en la ruta.

6.INFRAESTRUCTURA

6.1 INTRODUCCIÓN

En el presente Capítulo se describen los elementos fundamentales de las infraestructuras soporte físico del Complejo

Inicialmente, se hace una descripción funcional básica sobre el predio que va a ser soporte de la Cabecera de Pasajeros y los condicionantes que debe tener el predio soporte de la Cabecera de Carga.

Seguidamente se presenta una descripción general de la infraestructura: las soluciones viarias que requiere, y la descripción de sus usos y de sus flujos internos.

Posteriormente se expone el criterio seguido para dimensionar la infraestructura, para después pasar a describir las calidades tipo de las construcciones que se van a presupuestar.

Por último se describe el método utilizado para estimar los costos de inversión que requiese la propuesta y se expone el antepresupuesto de la infraestructura.

Adicionalmente, 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.

6.2 INFRAESTRUCTURA DEL PASO DE FRONTERA

6.2.1 PREDIO SOPORTE DE LA INFRAESTRUCTURA. EMPLAZAMIENTO. PREMISAS DE PARTIDA.

El emplazamiento de cualquier complejo de grandes dimensiones en Sixaola está determinado por la ubicación del nuevo puente, aún por decidir. El emplazamiento de dicho puente determina la localización, accesos viales, expropiaciones, etc de una infraestructura que, en el menor de los casos, está siempre por encima de 1 Ha de superficie.

En la actualidad existen dos puentes en funcionamiento:

- ⇒ **Puente antiguo.** Es un puente ferroviario metálico de vía única de tres arcos construido por las empresas “*Bocas Fruit Company*” para traslado de sus mercancías en 1908. Con el abandono de estas empresas de la explotación de la banana quedó en desuso. A partir de ese momento se empezó a usar por vehículos y peatones sin mediar adaptación alguna. Hasta 2012 era el único puente en servicio sobre el río y soportaba el paso de medios de carga con solicitudes muy superiores a las que estaba destinado por cálculo. Actualmente sólo soporta el tránsito peatonal.
- ⇒ **Puente Bailey.** Construido en 2012 como solución provisional dado el mal estado en el que se encontraba el puente antiguo para seguir soportando el paso de medios de carga. Este puente será desmontado cuando entre en funcionamiento el Puente Nuevo.

- ⇒ **Puente Nuevo.** En 2008 la CAF presentó un informe con un estudio de alternativas para la óptima ubicación de un nuevo puente sobre el Río Sixaola. Este informe concluía afirmando que la mejor ubicación para el nuevo puente era entre 400 y 600m aguas abajo del puente viejo.

Ante la ausencia de avance en cuanto al emplazamiento del nuevo puente, se decide hacer una propuesta con dos cabeceras en la que la cabecera de cargas se encuentra sin emplazamiento determinado:

Cabecera Única de Pasajeros (CUP) ubicada junto a los Puentes existentes: Dará soporte para la atención a todos los pasajeros y a los procesos de migración de los chóferes de los vehículos de carga. Su ubicación es la plataforma que actualmente existe en la prolongación de los dos puentes en funcionamiento. Esta cabecera se plantea de manera que intente aprovechar al máximo las instalaciones ya existentes, rehabilitándolas o ampliándolas, según el caso. Una vez definida la localización final de la CUP, las instalaciones que se proponen podrán utilizarse para el control de los flujos de pasajeros vecinales y eventualmente para los turistas que arriban al paso en buses locales

Cabecera Única de carga (CUC) sin emplazamiento determinado: Dará soporte a todos los procesos de carga (a excepción del migratorio mencionado anteriormente). **Su ubicación será teórica debido a la ausencia de certidumbres acerca de eventuales inversiones en infraestructuras en la zona:**

- Ubicación del Puente Nuevo
- Viarios de conexión con dicho puente
- Medidas de protección del cauce del Río Sixaola

Este emplazamiento teórico para el CUC deberá cumplir en la medida de lo posible con los siguientes condicionantes:

- ⇒ **Compatibilidad con el emplazamiento del puente nuevo propuesto por el Estudio de la CAF:**
 - Ubicación supuesta entre 400m a 600m aguas abajo del puente viejo.
 - Predio lo suficientemente alejado del margen del río como para poder asumir la probable (e indefinida) diferencia de cota entre el CUC y la plataforma del puente nuevo.
- ⇒ **Mínima afección a construcciones preexistentes.** El emplazamiento escogido deberá no afectar ninguna construcción preexistente. El viario propuesto para la conexión de la CUC con la actual ruta que llega al puente viejo y al Bailey debería aprovechar pasillos vacíos de cualquier tipo de constructo.
- ⇒ **Ubicación relativa con respecto a los 2 Kilómetros de Dominio Público administrados por el IDA.** La situación óptima de emplazamiento para el CUC es dentro de esta franja de dominio público. Esta situación debiera facilitar la recuperación de predios ocupados o concesionados, para su uso institucional como Paso de Frontera. El IDA arrienda los predios por contratos de 5 años, debiendo para su recuperación pagar las mejoras realizadas por el concesionario y, en caso de revertir dicho arriendo antes del período de caducidad antes mencionado, pagar además una compensación por ello. En cualquier caso, dada la titularidad pública del suelo, no es necesaria compra ni expropiación alguna de suelo.

Conviene señalar, no obstante, que **toda la franja de 2Km de propiedad estatal es inundable**. Costa Rica no cuenta en la actualidad con las medidas de protección del cauce que sí existen en el lado panameño. Para la puesta en funcionamiento de cualquier complejo de Paso de Frontera en esta franja es obligatorio hacer frente al problema de las inundaciones periódicas provocadas por las subidas del Río Sixaola sobre territorio costarricense.

En caso de que la decisión acerca de la ejecución de este complejo llegue antes que la toma de decisiones acerca de una eventual obra de protección del cauce del río, deberá considerarse como un subóptimo el emplazamiento del CUC más allá de la franja de 2Km de protección administrativa, aún a costa de tener que comprar el terreno del complejo y de sus accesos.

En caso de que la decisión acerca de la ejecución de este complejo llegue antes que la toma de decisiones acerca de una eventual obra de protección del cauce del río, deberá considerarse como un subóptimo el emplazamiento del CUC más allá de la franja de 2Km de protección administrativa, aún a costa de tener que comprar el terreno del complejo y de sus accesos.



Emplazamiento Cabecera CUP junto a ambos puentes en servicio

6.2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.

6.2.2.1 FUTURO FUNCIONAMIENTO DEL PASO DE FRONTERA

Se asume que la CUC que se plantea en este informe va a funcionar desde el año 1 con su configuración final, esto es, como Cabecera Única de Cargas en el lado costarricense. No ocurre lo mismo con la CUP, cuyo futuro es más incierto una vez que Panamá tenga capacidad de hacer eventuales inversiones, ya que el actual emplazamiento de los Organismos de control en Costa Rica (que es el propuesto para emplazamiento de la CUP) no es el óptimo debido a su excesiva proximidad al puente, la presión urbana a la que está sometida, y su escasez de espacio que imposibilita futuras ampliaciones.

Por tanto, se plantea la CUC como una construcción con vocación permanente, mientras que la CUP se plantea como una construcción de mínimos para su correcto funcionamiento a corto plazo, a la espera de otra solución más capaz para el control a los pasajeros.

6.2.2.2 ESCALA DE INTERVENCIÓN EN FUNCIÓN DE LA DEMANDA DEL PASO

El Paso de Sixaola tiene una muy baja demanda de uso. En las proyecciones a 2032 se sigue observando que los flujos que lo atraviesan son muy bajos. Por este motivo se han diseñado unas cabeceras que intenten contener el tamaño de la infraestructura con el objeto de que la inversión sea acorde con la demanda real del paso.

Para ello se han adoptado las siguientes decisiones:

- ⇒ **En la CUP se reutilizan las construcciones actuales de Migraciones y MAGFOR**, y se adecúa la plataforma que se encuentra frente a estas construcciones como prolongación de los dos puentes en servicio.
- ⇒ **La CUP es una intervención de mínimos**. Por tanto se asume que no procede plantear extensiones en superficie de la misma (mediante recuperaciones de espacios arrendados) o construcciones que no sea de una escala básica.
- ⇒ **Canal de procesos para carga en CUC con los funcionarios de todos los Organismos en recinto único**. De esta manera desaparece el desarrollo longitudinal de este pasillo de controles cuando se realiza con el vehículo en movimiento, con su consiguiente ahorro en superficie de viario. Los conductores de los vehículos de carga deberán estacionar, bajar para hacer los trámites y volver a subir al vehículo para salir de la CUC.
- ⇒ **Edificio de servicios para transportistas incorporado a la Terminal de Cargas**. El criterio habitual es separar ambos usos para marcar distancias entre el uso institucional de la Terminal de Cargas (con funcionarios públicos realizando las tareas de control) y el de servicios al transportistas (donde hay transportistas y agentes aduanales). La escasa superficie requerida en este caso no amerita un edificio independiente y se ha preferido, siguiendo el criterio expuesto de control de la inversión, en incorporar este uso a la Terminal de Carga como un módulo más.

6.2.2.3 ESQUEMA GENERAL DE FUNCIONAMIENTO

En cuanto al funcionamiento general de la CUC, se planifica bajo un esquema de acceso y salida única, favoreciendo el sentido de migración PN-CR. El sentido contrario accederá y saldrá del complejo mediante sendos giros a la izquierda que deberán de estar resueltos en sus conexiones con la ruta.

⇒ **Control de Cargas**

El control de cargas se realiza en la teórica Cabecera de Cargas, de manera paralela a la ruta, de forma que los recorridos de los medios de carga sean siempre lo más cortos posibles.

Cuenta con un carril de salida directa desde el estacionamiento sin pasar por zona de revisión, zona de estacionamiento, edificio Terminal de Carga (que alberga de manera unificada todos los usos necesarios para los usuarios), dos dársenas de revisión especializadas, e instalaciones de servicio al complejo.

El proceso migratorio de los conductores de los vehículos de carga se realiza en la CUP, con el objeto de no duplicar personal de control migratorio dado el muy bajo flujo de carga. Se habilitan dos plazas de estacionamiento en la plataforma de maniobras de esta cabecera para que los vehículos de carga migrando en ambos sentidos puedan permanecer detenidos sin interrumpir el flujo del resto de vehículos, mientras sus chóferes realizan el control migratorio.

La CUP se planifica como una plataforma de maniobras para movimiento de todos los vehículos, y con acceso y salida al puente Bailey. Todos los controles de los pasajeros se realizan descendiendo de sus vehículos, previamente estacionados en la plataforma.

⇒ **Control de Buses y Vehículos Ligeros**

Los vehículos ligeros y buses realizan sus trámites en la Cabecera Puente. Se habilita la plataforma de maniobras con 10 plazas de estacionamiento para ligeros y 4 plazas para buses internacionales. Se construye una marquesina que cubre toda la zona de estacionamiento con el actual edificio de migraciones, que hará de Terminal de Pasajeros de un modo genérico una vez rehabilitado.

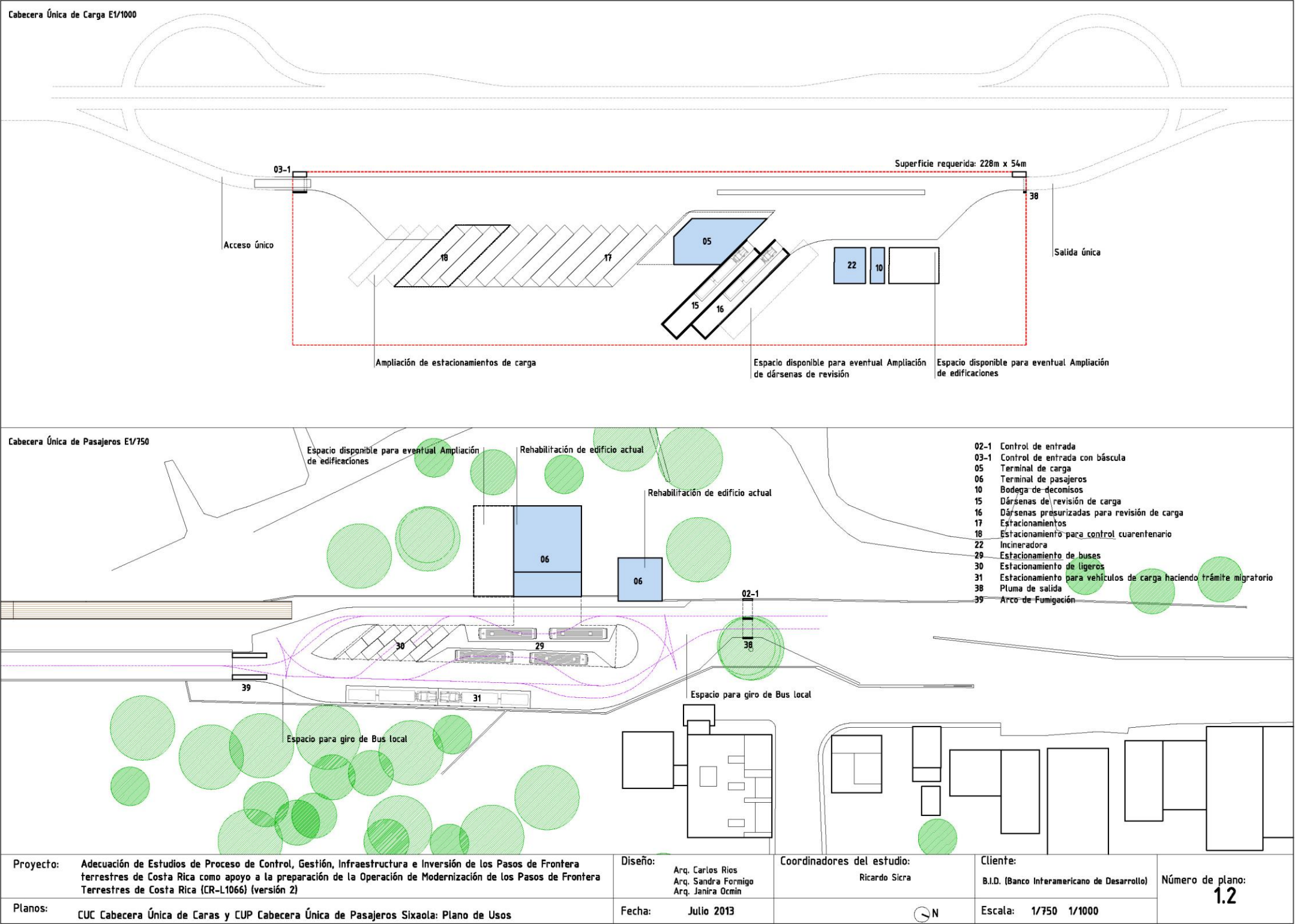
Los buses locales y taxis desde Panamá podrán dar la vuelta alrededor de esta zona de estacionamiento para dejar a sus pasajeros y retornar a Panamá. De manera análoga, los buses locales y taxis desde Costa Rica podrán hacer el mismo giro para regresar a territorio costarricense.

El arco de fumigación se coloca entre la plataforma de maniobras y el núcleo de Sixaola, junto al árbol que hace de límite Sur de la zona de maniobras.

⇒ **Control de Peatones**

Los peatones seguirán pasando por el puente viejo, y realizarán sus controles en la Terminal de Pasajeros, junto al resto de usuarios de vehículos ligeros, buses locales y buses internacionales.

Esquema de zonificación

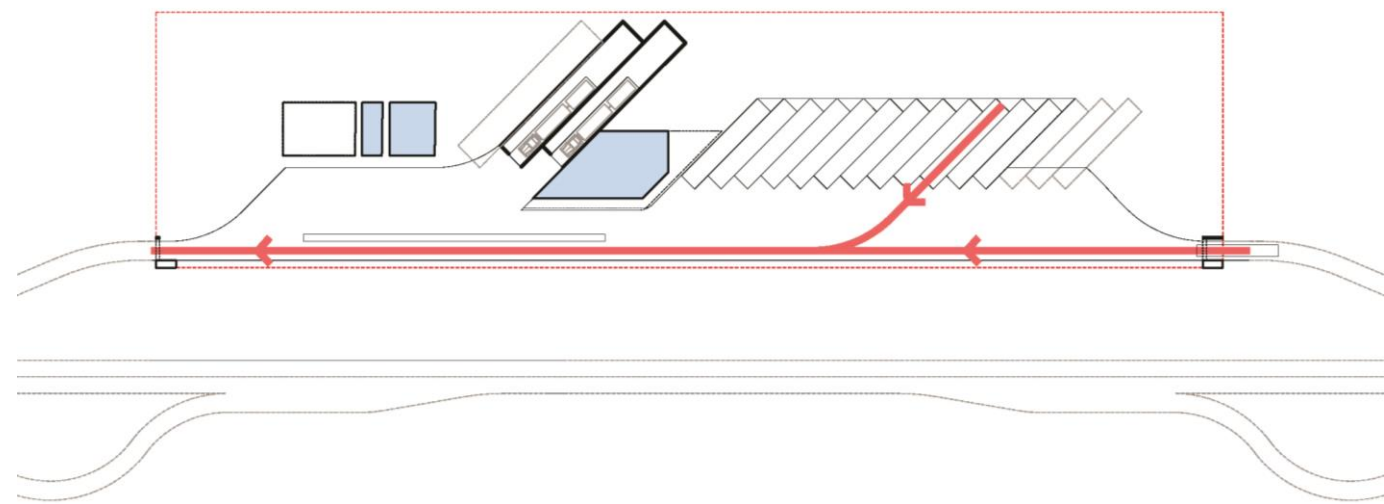


6.2.2.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS

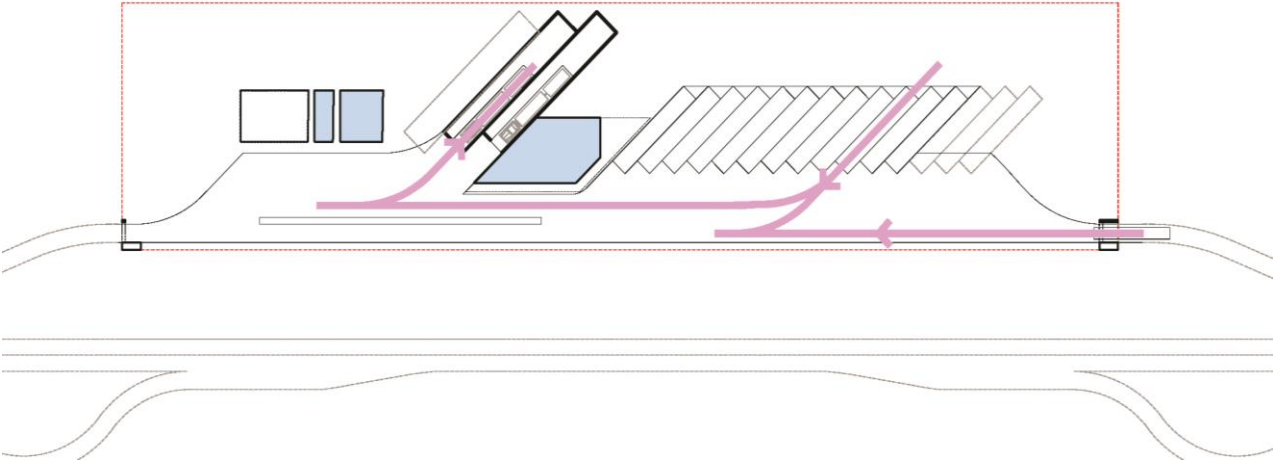
La organización de los flujos en la CUC se base únicamente en la separación de las trayectorias seguidas por los vehículos en función de si van o no a la zona de revisión. El planteamiento de la cabecera con acceso y salida únicas simplifica mucho las trayectorias internas de

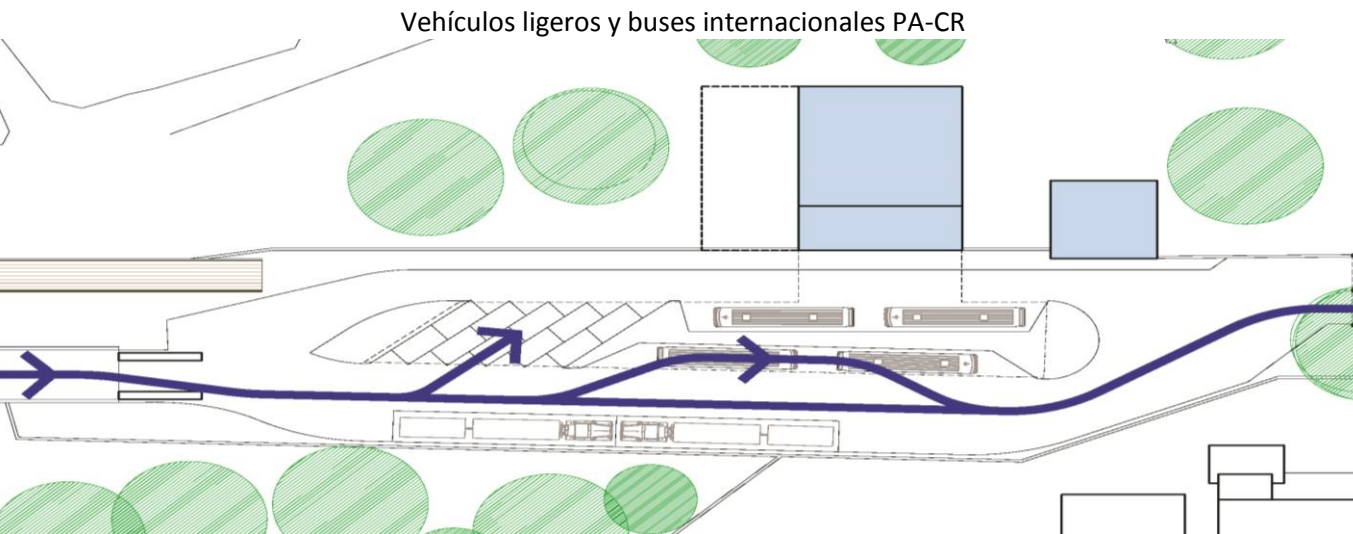
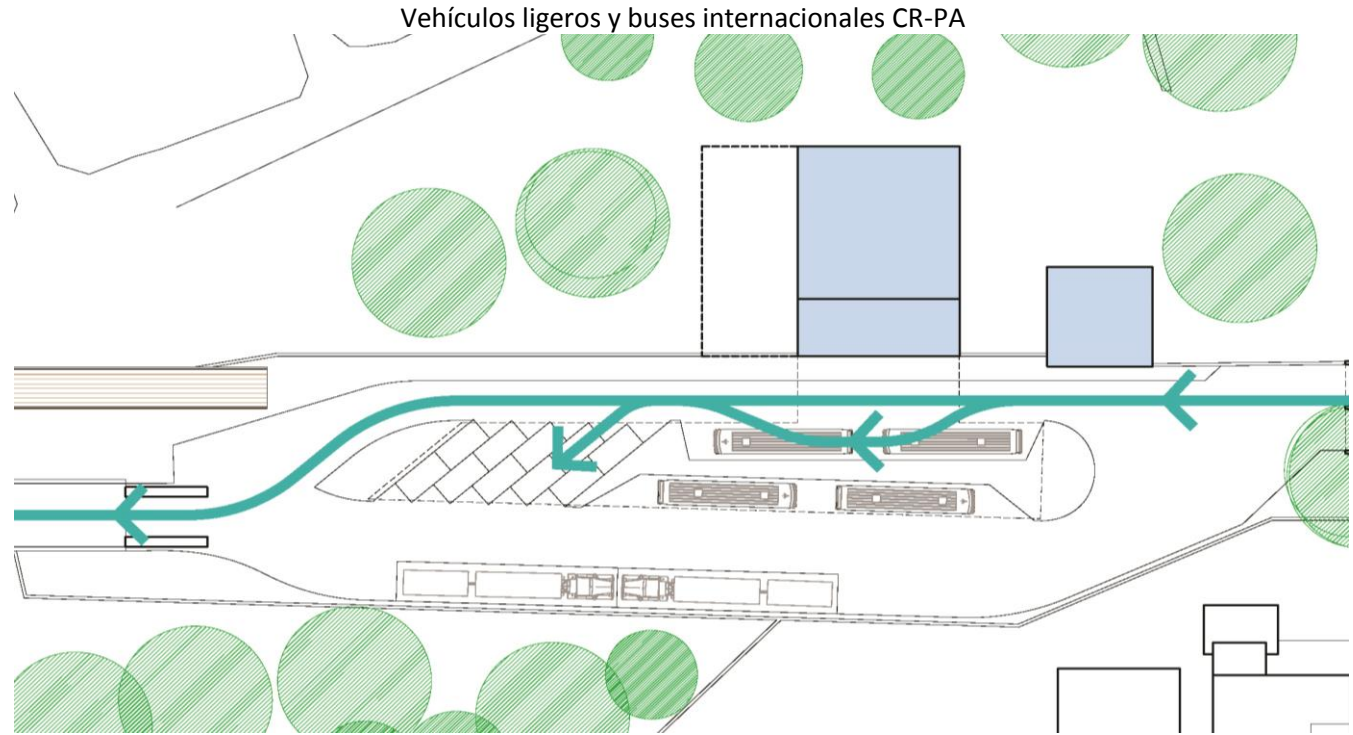
En la CUP las muy reducidas dimensiones de la plataforma de maniobras que hace de soporte de los estacionamientos obligan a un planteamiento mucho más fino. Los estacionamientos de vehículos ligeros y buses internacionales se ubican en la espina central de la plataforma. Alrededor de esta espina de estacionamientos se articula la circulación de los vehículos por sendos viarios. Los buses locales panameños y costarricenses realizan un circuito alrededor de los estacionamientos para poder girar 180º y retornar por el punto de entrada. Para cada uno de estos dos giros de 180º hay habilitada una zona de maniobra que garantiza este movimiento.

Carga a Estacionamiento y Salida

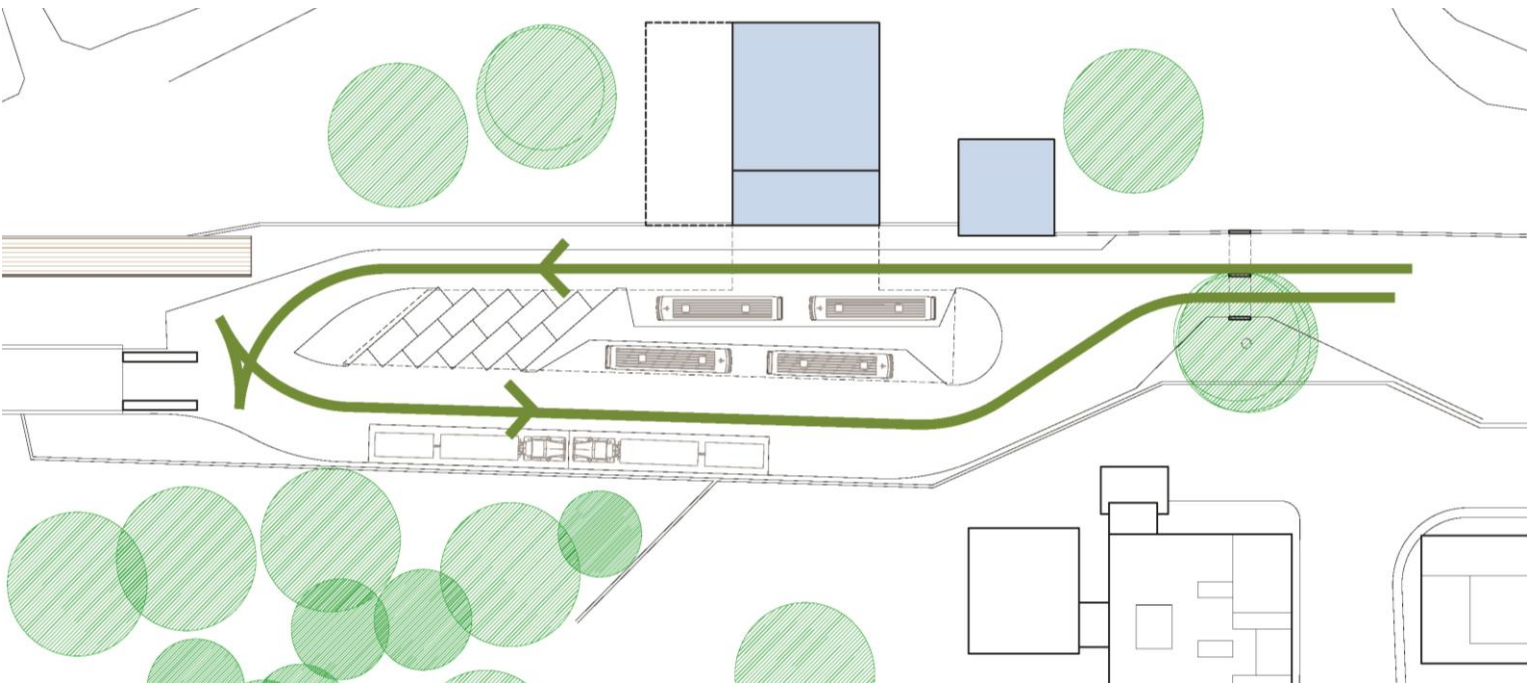


Carga a Estacionamiento y Revisión

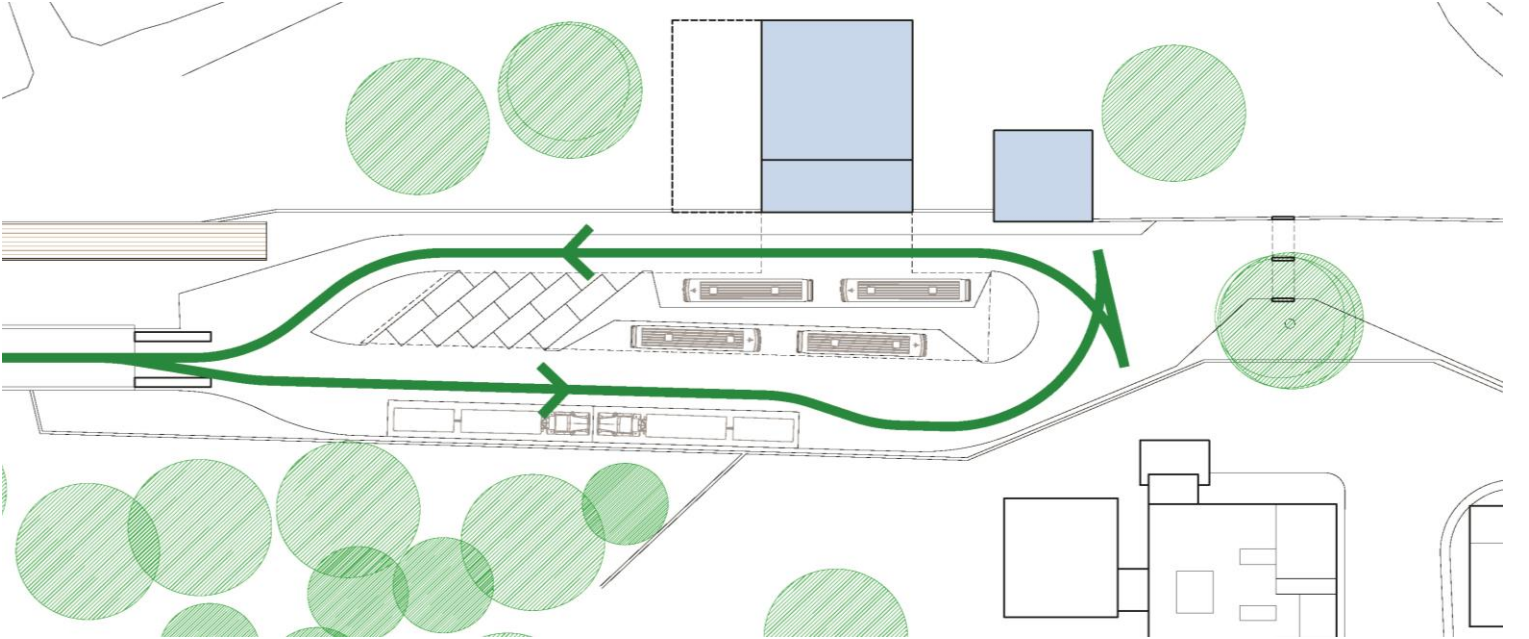




Recorrido buses locales Costa Rica



Recorrido buses locales Panamá



6.2.2.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS

Las áreas funcionales más relevantes del paso de Frontera son:

⇒ **Zona de Estacionamiento (ubicado en la CUC):** Estacionamiento genérico para vehículos que están haciendo sus trámites en la Terminal de Carga y para aquellos vehículos de carga que no se encuentran en condiciones de salir de la CUC.

Se ubica antes de la Terminal de Carga y de la zona de revisión de carga y en paralelo al sistema de acceso a los controles sentido PN-CR.

⇒ **Zona de revisión de carga (ubicado en la CUC):** Es la zona que alberga los elementos necesarios para la revisión segura de los vehículos de carga: reserva de espacio para escáner de carga, 2 dársenas de revisión especializadas con capacidad de crear ambientes con sobrepresión o subpresión para revisiones de tipo sanitario.

Alberga también incinerador, bodega de decomisos y espacio adicional para eventuales ampliaciones

La edificación es compacta y anexa a la Terminal de Carga, con el objeto de compartir con ésta espacios de servicio, instalaciones, etc.

⇒ **Terminal de carga (ubicado en la CUC):** Cuenta con área administrativa y de procesos con oficinas para los Organismos de ambos países de Migraciones, Aduanas, Sanidad (incluyendo bodega y laboratorios de aflatoxinas), Policía y Coordinación General. Además, está equipada con los servicios comunes habituales: almacén, archivos, SSHH., instalaciones.

En este Paso de Frontera, debido a su bajo flujo de mercancías no hay, edificio independiente para Servicios a los Transportistas en la Zona de Estacionamiento Previo. En sustitución de este último, se incorpora un pequeño módulo para transportistas dentro de la Terminal de cargas, que incorpora:

- Puestos para agentes privados aduaneros
- Puntos de acceso a Internet
- Máquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros automáticos.
- Servicio Higiénicos y vestuarios

⇒ **Terminal de Pasajeros (ubicado en la CUP):** Se configura básicamente con un edificio de control equipado con estacionamientos para vehículos ligeros y para buses, y dos estacionamientos para vehículos de carga

Se ha presupuestado una partida a modo de rehabilitación de las edificaciones actuales, una partida de demolición de algunos elementos (marquesina y acceso al actual edificio de Migraciones, Arco de fumigación, etc), y una partida adicional de construcción de edificación de nueva planta para reconstruir el acceso al edificio de Migraciones, nuevo arco de fumigación y arreglos menores.

⇒ **Viviendas:** Los distintos Organismos de Costa Rica han expresado la necesidad de contar con un número de espacios para la residencia de sus funcionarios cuando se encuentren trabajando en el Paso de Frontera. Se ha

dotado al Paso de Frontera 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.)

Dicho edificio se ha presupuestado con los requerimientos en superficie calculados a partir de las solicitudes de los distintos Organismos. Sin embargo, no se encuentra emplazado en ninguna de las dos cabeceras. Esto es debido a que la pertinencia de su ubicación final dependerá del emplazamiento que finalmente se adopte para la Cabecera de Cargas, pudiendo ser éste el mejor emplazamiento, o en su defecto, una nueva construcción en el núcleo de Sixaola.

La configuración de la edificación es similar a un residencial colectivo compacto en dos alturas. Se adjunta una planta esquemática de un tramo tipo de la edificación. En el acápite de “Dimensionamiento de las Instalaciones de Control Incorporadas” de este capítulo de Infraestructuras se desagrega la superficie estimada por cada unidad habitacional para 2 funcionarios.



6.2.2.6 DIMENSIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE CONTROL INCORPORADAS

6.2.2.6.1 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 buses) y a las cargas (y medios de transporte asociados), en los Centros de Control Únicos de Cargas y Pasajeros del paso Sixaola – Guabito, ambos ubicados en territorio de CR.

Asimismo, con base en información recabada en estudio la Fase I del trabajo Optimización de Pasos de Frontera en el Corredor Pacífico de la RICAM (2011) desarrollado en este Paso se cuantifican las superficies requeridas para viviendas de los funcionarios costarricenses.

Como se mencionara, el CCI de cargas, no cuenta aun con referencia concreta de localización. Se ubicará sobre la ruta de acceso al paso, e internado respecto al borde fronterizo en terrenos planos que no se encuentren afectados por las crecidas del Río Sixaola.

Respecto a pasajeros, se ha decidido implantar la Cabecera única, en forma contigua al viejo puente ferroviario y la actual vinculación fronteriza, dado que los controles a este segmento de usuarios deben – a fin de preservar su integridad - ser desenvueltos en las cercanías del borde fronterizo. Una vez construido el nuevo puente internacional, estas instalaciones quedarán operativas para atender el flujo vecinal fronterizo y eventualmente a los viajeros que arriba al paso, o parten del mimos en buses locales cruzando el puente internacional como peatones.

Dado el carácter provisional de las obras referidas al CUP, el diseño y dimensionamiento propuesto apunta a minimizar las inversiones de las instalaciones previendo su adaptación a la futura y definitiva configuración

El objeto de la estimación, apunta a mensurar las superficies requeridas en los Centros Únicos de Control con el objeto de garantizar una operación eficiente de los controles que no redunde en tiempos ajenos a los inherentes al propio proceso de control.

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 sí 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 toman como referencia las características definidas por las buenas prácticas y las áreas de trabajo requeridas por la organización funcional propuesta para un desenvolvimiento adecuado del Paso de Frontera.

A partir de la identificación de las áreas aludidas, se asigna a cada una de ellas una determinada superficie expresada en módulos de idéntica superficie, estimados como necesarios para cada área de trabajo. A esta cantidad así determinada se le aplica un porcentaje estándar de factor de circulación para obtener la superficie total.

El área de control **“variable”** de cargas surge de la organización funcional y los procesos propuestos y del objetivo de no generar colas que agreguen tiempos evitables a los necesarios para las tareas de control.

En materia de control de pasajeros se realiza una estimación de los puestos de trabajo necesarios, para la atención de los flujos proyectados al año 2032. 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 preliminar de esta parte de las instalaciones.

En materia de superficies para viviendas de funcionarios, la estimación descansó en el número de personal que requeriría esta facilidad, informado por cada agencia de control.

Seguidamente, se presentan para cada uno de los sectores los parámetros y premisas adoptados en el cálculo y los resultados obtenidos en cada caso.

6.2.2.6.2 Estimación del Área Fija para Cargas y Pasajeros.

Como se señalara, el criterio adoptado parte de la identificación de las áreas de trabajo y la asignación a las mismas de módulos equivalentes, simples (9 m2). La identificación y asignación de módulos toma en consideración las características definidas para el Paso de Frontera, las dotaciones de personal que actualmente se desempeña en el mismo y las entrevistas mantenidas con los responsables de los organismos de control que actúan en frontera o tienen cometidos parciales en las mismas.

El detalle de las áreas, por agencia o servicio concernido y la asignación de espacios para las configuraciones de los controles adoptada para este Paso de Frontera se muestran en la Tabla siguiente. Una vez encarado el diseño final de las obras podrán ajustarse los valores presentados y pueden resultar objeto de modificaciones menores que no impactarán significativamente en el monto estimado del proyecto.

Tabla 14. Superficies para cargas y pasajeros previstas para administración y servicios

| SIXAOLA Superficies adoptadas para CUC y CUP. En cantidad de módulos | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----|
| Agencia / Área | Área de trabajo | Módulos simples | |
| | | CUC | CUP |
| Aduana | Supervisor | 2 | |
| | Administración | 1 | |
| | Inspectores | 2 | 1 |
| | Retenciones | 1 | |
| | Archivo | 2 | |
| Migración | Supervisor | | 2 |
| | Administrador | | 1 |
| | Inspectores | | 2 |
| | Especiales | | 1 |
| | Archivo | | 2 |
| Sanidad | Supervisor | 1 | |
| | Administración | 1 | |
| | Inspectores | 1 | 1 |
| | Laboratorio V | 0,5 | |
| | Laboratorio R | 0,5 | |

| SIXAOLA Superficies adoptadas para CUC y CUP. En cantidad de módulos | | | |
|--|------------------|-----------------|-----|
| Agencia / Área | Área de trabajo | Módulos simples | |
| | | CUC | CUP |
| | Retenciones | 0,5 | |
| | Archivo | 1 | |
| Policía | Supervisor | | 1 |
| | Administración | | 1 |
| | Oficiales | | 1 |
| | Vigilantes | 1 | 0 |
| | Retenciones | 1 | 0 |
| | Calabozo | | 1 |
| Salud Pública | Consultorio | | 1 |
| | Adm./Espera | | 1 |
| Coordinación | Administrador | 1 | |
| | Aseo | 1 | 1 |
| | Mantenimiento. | 1 | 1 |
| | Removido | 0,5 | |
| | Materiales | 0,5 | 0,5 |
| | Salón | 1 | 1 |
| | Cómputos | 1 | |
| Servicios | SS Masc. | 1 | 1 |
| | SS Fem | 1 | 1 |
| | Tisanería | 1 | 1 |
| | Vest. Masc. | 1 | 1 |
| | Vest. Fem. | 1 | 1 |
| | Cajeros/tel | 0,5 | 0,5 |
| | Venta autom. | 1 | 1 |
| | Data Entry (ZEP) | 1 | |
| Turismo | | | 1 |
| TOTAL | | 29 | 27 |

Las instalaciones prevén el espacio necesario para el desenvolvimiento de las tareas de los funcionarios panameños. En la configuración propuesta, los módulos estimados equivalen a una superficie total de 504 metros cuadrados. Adicionando un factor de circulación de 1.2, esta cifra se eleva a **605 metros cuadrados**

6.2.2.6.3 Estimación del Área Variable de Cargas

El dimensionamiento de las instalaciones de control variable para cargas fue realizado con base a la organización física y funcional presentada para este Paso de Frontera, los tiempos medios por instancia de control estimados para el escenario con Proyecto y la demanda prevista para el día promedio, hora pico del mes pico de 2032.

Tanto la organización funcional, como el dimensionamiento toman en cuenta el, relativamente bajo, flujo de cargas proyectado para el paso.

Las instalaciones cuya cuantía se estima son: Puertas de acceso, Ventanillas de atención , Zona de Estacionamiento Previo (ZEP), dársenas de control físico y áreas de control de cabina y compartimiento de MT.

La línea de ventanillas estará conformada por puestos de atención aduanero y de control sanitario, con capacidad para albergar a los funcionarios de ambos países.

Se ha previsto un área de revisión de cabina y compartimientos de MT para el 100% de MT que ingresan a Costa Rica y el arco de fumigación respectivo.

La migración de los conductores de MT se realiza en la CUP. El escaso flujo proyectado permite adoptar este criterio que minimiza el costo operativo y maximiza – dada la internación de la CUC respecto al borde fronterizo – la integridad del control migratorio de este segmento de usuarios.

En la tabla que sigue se reseña el resultado de las estimaciones realizadas de forma tal de absorber los flujos previstos sin generación de colas. En los casos que estima pertinente se añade previsión de espacios adicionales ante cambios en la demanda estimada o en su conformación horaria

Tabla 15. Área variable de carga

| Paso Sixaola – Guabito - CUC Área variable de carga - Dimensionamiento requerido para demanda de día promedio mes pico de 2032 | | | |
|--|----------|--|--|
| Instalación | Estimado | C/margen de confianza por demanda o tecnología | Adoptado c/ margen de confianza y previsión de espacio |
| Puertas de acceso | 1 | 2 | 2 |
| Ventanillas de aduana | 2 | 2 | 3 |
| Dársenas de control físico | 2 | 3 | 3 |
| Área de control de cabina | 1 | 1 | 2 |
| ZEP | 6 | 10 | 12 |

Para la inspección propiamente dicha se dispondrá de andenes elevados para el atraque del medio de transporte, con disponibilidad para el control de mercadería Fito – zoo sanitaria y para productos que deban conservar la cadena de frío.

6.2.2.6.4 Estimación de Puestos de Trabajo y Recintos para Control de Pasajeros

El dimensionamiento de las instalaciones de control variable para pasajeros fue realizado con base a la organización física y funcional presentada para este Paso de Frontera, los tiempos medios por instancia de control estimados para el escenario con Proyecto y, si bien se trata de instalaciones a priori provisorias, la demanda prevista para el día promedio, hora pico del mes pico de 2032.

Los puestos de trabajo contemplan las necesidades de espacio para la tarea conjunta de funcionarios de ambos países.

Las instalaciones cuya cuantía se estima son: Ventanillas de Atención de Migraciones, Ventanillas de Aduana de Vehículo, de pagos de tasas, multas o declaraciones de menor cuantía, equipamiento de revisión no intrusiva y parqueos.

En tal sentido, se han adoptado las siguientes consideraciones o supuestos de borde:

- La demanda adoptada en la correspondiente al días promedio, hora pico del mes pico de 2032
- Los tiempos medios corresponden a los estimados por tipo de usuario y movilidad.
- Se han incorporado las facilidades para la realización de los trámites aduaneros inherentes a los vehículos, así como el pago de tasas, multas o declaraciones de menor cuantía
- La modalidad adoptada por CR es la de control de pasajeros con descenso de los vehículos y atención conjunta de pasajeros peatones, en buses o vehículos ligeros.
- Otros aspectos como Sanidad y Turismo han sido incorporados en el análisis de las áreas fijas.
- Los conductores de MT realizan su migración en la CUP, teniendo prioridad de atención.

Tabla 16. Área variable de pasajeros

| Paso Sixaola – Guabito - CUP | | |
|---|----------|---|
| Área variable de pasajeros - Dimensionamiento requerido para demanda de día promedio mes pico de 2032 | | |
| Instalación | Estimado | Adoptada con margen de confianza por variaciones no estimada de demanda |
| Puestos de Migración | 3 | 5 |
| Aduana de vehículo | 1 | 1 |
| Declaraciones de menor cuantía ¹¹ | 1 | 1 |
| Multas o pagos de tasas | 1 | 1 |
| Escáner de bultos acompañados | 1 | 1 |
| Estacionamiento (ligeros y buses) | 5 | 10 |
| Estacionamiento MT para migración de conductores | 2 | 2 |

Debe señalarse que la configuración propuesta tiene la capacidad de absorber sin colas la demanda que se generaría en el día pico del mes pico, aun con coincidencia de pico horario por sentido.

6.2.2.6.5 Viviendas para Funcionarios de las Agencias de Control

La estimación de la demanda de viviendas en el Paso, se basó en los requerimientos realizados por cada una de las agencias de control.

¹¹ Las declaraciones de menor cuantía y el pago de multas y tasas pueden operar en una sola ventanilla. No obstante se mantiene la configuración para incrementar el margen de confianza ante variaciones en la demanda o cambios en su conformación horaria

Para obtener dichos requerimientos se realizó una encuesta directa a los Organismos de control con mayor presencia en los Pasos de Frontera (Aduanas, Migraciones y Fito - zoosanitarios), con el siguiente formato:

Tabla 17. Modelo de encuesta directa a los Organismos de control

| PASO FRONTERIZO | PERSONAL QUE REQUIERE VIVIENDAS | | | |
|------------------------------|---------------------------------|----|-------------------|----|
| | Personal Directivo | | Personal de apoyo | |
| | Si | No | Sí | No |
| | (funcionarios/turno) | | | |
| Aduanas | | | | |
| Migración | | | | |
| Control Fito – zoo sanitario | | | | |
| Cantidad total | | | | |

Con los datos obtenidos¹² mediante estas consultas directas, se procedió a dimensionar en forma preliminar las superficies destinadas a viviendas en los Pasos de Frontera, siguiendo los siguientes criterios:

- Se propone un estándar de calidad único basado en una unidad habitacional por cada 2 funcionarios. Estarán dotadas de un baño completo por unidad, mientras que el resto de servicios serán compartidos. No habrá diferenciación por instituciones, y la administración del mismo estará a cargo de la Coordinación del Paso de Frontera.
- Todas las unidades habitacionales estarán integradas preferiblemente en edificaciones colectivas frente a construcciones dispersas, para evitar el consumo excesivo de suelo en la zona primaria y minimizar la superficie destinada a servicios comunes y espacio para circulación.
- Las unidades habitacionales funcionarán bajo un sistema de rotación por turnos, de manera que se optimice la inversión en viviendas.
- Las viviendas tipo tendrán la siguiente distribución de superficie por cada unidad de habitación (2 funcionarios):

Tabla 18. Distribución de superficie por unidad de vivienda

| Sixaola - Guabito : Distribución de superficie por unidad de vivienda | |
|---|------------|
| Ítem | Superficie |
| Superficie de habitación-dormitorio: | 17m2 |
| Superficie de servicios higiénicos: | 5m2 |
| Superficie repercutible de servicios comunes | 8m2 |

¹² Para la estimación se tomaron en cuenta las necesidades de los organismos que respondieron la consulta. En la fase siguiente del proyecto esta cuantificación deberá validarse con todas las instituciones presentes en Paso de Frontera, tanto las afectadas a las tareas de control como las que brindan seguridad.

| Sixaola - Guabito : Distribución de superficie por unidad de vivienda | |
|---|------------|
| Ítem | Superficie |
| Superficie repercutible de espacio para circulación | 6m2 |
| Superficie repercutible de espacio para almacenaje: | 3m2 |
| Superficie total por unidad de habitación: | 39m2 |

En la consulta directa a los Organismos presentes en el Paso de Frontera, se reportaron necesidades de viviendas para 28 personas en tres turnos, equivalentes a aproximadamente 546 metros cuadrados.

6.2.2.6.6 . Cuadros de Superficies

| 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 | | | | |
| | | Formación de colas control de equipajes (aduana) | | 1 | 40 | 40 |
| | | 2 nuevos escaneres (aduana) | 1 | 1 | 18 | 18 |
| | | Área post control de equipajes (aduana) | | 1 | 12 | 12 |
| | | Atención bancaria (1 oficinas de un puesto) | 1 | 1 | 8 | 8 |
| | | Zona de formación de colas ventanillas Migraciones | | 1 | 40 | 40 |
| | | Ventanillas Migraciones | 2 | 2 | 8 | 16 |
| | | Ventanilla multas y tasas | 1 | 1 | 8 | 8 |
| | | Salas de entrevistas | 1 | 1 | 10 | 10 |
| | | Almacenes de decomisos | | 1 | 8 | 8 |
| | | Máquinas de snacks, bebida... | | 2 | - | 10 |
| | | Cabinas telefónicas | | 2 | - | |
| | | Cajeros automaticos | | 2 | - | |
| | | Sala de espera | | 1 | 28 | |
| | | Servicios higienicos públicos | | 1 | 24 | 12 |
| | ZONA DE FUNCIONARIOS | Zona de funcionarios | | | | |
| | | Migraciones | 1 | 1 | 8 | 8 |
| | | Coordinación general | 3 | 3 | 12 | 36 |
| | | Sanidad | 1 | 1 | 8 | 8 |
| | | Vestuarios | | 2 | 8 | 16 |
| | INSTALACIONES | Administración | 1 | 1 | 8 | 8 |
| | | Instalaciones auxiliares | | | | 0 |
| | | Almacen | | 1 | 8 | 8 |
| | | Mantenimiento | | 1 | 7 | 7 |
| | | Instalaciones | | 1 | 7 | 7 |
| | POLICIA | Mesas de trabajo | 2 | 2 | 4.5 | 9 |
| | | Comandancia | 1 | 1 | 10 | 10 |
| | | Calabozos (2) | 1 | 1 | 10 | 10 |
| | | Archivo | | 1 | 8 | 8 |
| | | Zona de retención de menores | | 1 | 8 | 8 |
| ENFERMERÍA (EDIFICIO ANEXO) | ENFERMERÍA | Almacén | | 1 | 7 | 7 |
| | | boxes de atención | 0 | 2 | 16 | 32 |
| | ESPACIOS INTERSTICIALES | Escaleras, pasillos, descansillos... | 8% | | | 29.12 |
| TOTAL DE SUPERFICIE CONSTRUIDA | | | | | | 393.12 |

| TERMINAL DE CARGA | | | | | | |
|-------------------|--|--|--------------------|----------|-------------------------|-----------|
| PLANTA | ZONA | ESPACIO FÍSICO | PUESTOS DE TRABAJO | UNIDADES | SUPERFICIE ESTIMADA(m2) | TOTAL(m2) |
| | ADUANAS | Despacho | 2 | 2 | 8 | 16 |
| | | Puestos de aduanas | 2 | 2 | 7 | 14 |
| | | Archivo | 1 | 1 | 4 | 4 |
| | SANIDAD | Oficinas de administrativas fitosanitarios | 1 | 1 | 9 | 9 |
| | | Oficinas de supervisión fitosanitarios | 1 | 1 | 7 | 7 |
| | | Oficinas de inspección fitosanitarios | 1 | 1 | 7 | 7 |
| | | Oficina de trámite documental | 1 | 1 | 12 | 12 |
| | | Oficina para inspectores | 1 | 1 | 12 | 12 |
| | | Bodega | | 1 | 27 | 27 |
| | | Archivo | | 1 | 4 | 4 |
| | | Laboratorios | | 1 | 18 | 18 |
| | | Cuarto sucio de laboratorio | | 1 | 9 | 9 |
| | | Instalaciones | | 1 | 10 | 10 |
| | POLICIA | Despacho | | 1 | 10 | 10 |
| | COORDINACIÓN | Despacho | | 1 | 12 | 12 |
| | | Sala | | 1 | 20 | 20 |
| | | Servicios higiénicos para funcionarios | | 1 | 16 | 16 |
| | | Almacén | | 1 | 12 | 12 |
| | DÁRSENAS | Especializadas | | 2 | 225 | 450 |
| | MÓDULO DE SERVICIO PARA TRANSPORTISTAS | Oficinas para agentes adueneros | 1 | 1 | 10 | 10 |
| | | Teléfonos, conexión a Internet, | | | | 8 |
| | | Maquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros automático | | | | |
| | | Servicio higiénicos y vestuarios | | 1 | 18 | 18 |
| | | Instalaciones | | 1 | 8 | 8 |
| | ESPACIOS INTERSTICIALES | Escaleras, pasillos, descansillos... | | | 8% | 57.04 |
| TOTAL | | | | | | 770.04 |

6.2.2.7 CALIDADES DE REFERENCIA

Para la definición de **calidades mínimas de edificaciones** se ha usado el *Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva* del 2013 (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 de ambas cabeceras. Para aquellos capítulos no contemplados en la versión del 2013, se han tomado los de la versión 2011, y se han actualizado los precios según el IPC.

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 E004*

- 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 N105*

- 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 en sitio 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 parqueos.

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:

- ⇒ **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**
- 60 cm de materiales adecuados
 - 35 cm de zahorra artificial
 - 5 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.

6.3 ANTEPRESUPUESTOS

6.3.1 Consideraciones Previas

6.3.1.1 CARTOGRAFÍA

Conviene señalar que todos y cada uno de los metrajes comprendidos en este documento se han elaborado sobre diseños en CAD.

No se ha contado con cartografía digital de ningún tipo. Se han elaborado los diseños en CAD sobre fotos satélite escaladas a tamaño real, por lo que se pueden estar cometiendo errores geométricos cercanos al 5%.

6.3.1.2 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS

Los diseños de ambas cabeceras se encuentran desarrolladas a escala 1/1000, con los grados de detalle propios de este nivel de acercamiento. Adicionalmente, **cabe decir que la ausencia de emplazamiento para la Cabecera de Carga arroja cierto nivel de incertidumbre acerca de su cuantificación.** Para acotarlo, se han expresado en los acápite *“consideraciones específicas”* y *“Exclusiones en el Antepresupuesto”* de este capítulo todas las premisas que conviene tener en cuenta a la hora de asumir el costo obtenido

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.

6.3.1.3 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:

- ⇒ **Manual de Valores Base Unitarios, Órgano de Normalización Técnica de la Dirección General de Tributación.** Ministerio de Hacienda (2011, 2012 y 2013)
- ⇒ **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/>

6.3.2 Metodología

La Metodología que se ha seguido para la elaboración de los metrajes ha sido:

- ⇒ **Diseño del complejo 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.

6.3.3 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 de la CUC 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.**
- ⇒ **Ramales y viarios de conexión de la Cabecera de Carga con la ruta:** carriles de aceleración-deceleración, conexiones con la ruta, soluciones para posibilitar los giros a la izquierda de los vehículos de carga (rotondas, raquetas, etc). Todas estas obras viales no se pueden cuantificar sin tener un emplazamiento predefinido.
- ⇒ **Obras de infraestructura para protección de las crecidas del Río Sixaola**
- ⇒ **Coste de expropiación de terrenos,** en caso de utilizar un emplazamiento para la Cabecera de Carga que no sea Dominio Público.

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.**

6.3.3.1 **EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTE DE LA CUC**

Todo el suelo del Zona Primaria 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.

En la actualidad existe una propiedad con una vivienda y un constructo de orden menor ubicada junto a la ruta actual, que se vería afectada por la conexión del nuevo ramal y su correspondiente rotonda. El resto de terrenos afectados son plantaciones de banana.

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 Sixaola 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.

Si el emplazamiento de la Cabecera de Carga finalmente se ubica en la franja de protección, es previsible una cierta compensación a los arrendatarios de los predios. Esta compensación se ha estimado en 110.000\$. Es este importe el que se incluye dentro del Antepresupuesto. En caso de que la Cabecera de Carga se ubique en un lugar que no es de Dominio Público, el coste de expropiación deberá ser calculado en su momento.

6.3.4 **Desarrollo del Antepresupuesto de ambas cabeceras**

6.3.4.1 **Presupuesto de la infraestructura por partidas de obra:**

| TIPO | ACTIVIDAD Y DESGLOSE | | Unidad | subtotal | Precio Unitario US\$ | CANTIDAD | TOTAL |
|---|--|---|--------|----------|-------------------------|----------|--------------|
| | | | | US\$ | | | |
| 1 - Edificaciones | EDIFICIOS | EDIFICIO DE PASAJEROS NUEVA CONSTRUCCIÓN | m2 | 1,048.00 | 1048.00 | 91.00 | 95,368.00 |
| | EDIFICIOS | EDIFICIO DE PASAJEROS REHABILITACION | m3 | 350.00 | 350.00 | 302.00 | 105,700.00 |
| | EDIFICIOS | EDIFICIO DE CARGA | m2 | 677.00 | 677.00 | 770.00 | 521,290.00 |
| | VIVIENDAS | | m2 | 830.00 | 830.00 | 546.00 | 453,180.00 |
| | OTROS | OTROS | m2 | 492.00 | 492.00 | 190.00 | 93,480.00 |
| | | Marquesinas | m2 | 241.00 | 241.00 | 644.00 | 155,204.00 |
| 2 - Viales | VIALIDAD | | m2 | 9 | | | |
| | PAVIMENTO CARGAS | | m2 | | 90.12 | 4599.00 | 414,481.44 |
| | PAVIMENTO LIGEROS Y BUSES | | m2 | | 60.53 | 2218.00 | 134,263.03 |
| | OBRAS VARIAS | CUNETA MEDIA CAÑA | ml | | 19.33 | 0.00 | 0.00 |
| | TOPEs PARA VEHICULOS DE CARGAS | | Unidad | | 100.00 | 14.00 | 1,400.00 |
| | SEÑALIZACION VIAL VERTICAL, MARCOS INFORMACION | | global | | 48750.00 | 1.00 | 48,750.00 |
| | SEÑALIZACION VIAL HORIZONTAL (TERMOPLASTICA) | | ml | | 15.00 | 3660.00 | 54,900.00 |
| | CORDON Y CAÑO | | ml | | 23.87 | 1170.00 | 27,925.24 |
| | ACERA | espesor 7.5 cms base 12 cm | m2 | | 27.45 | 775.00 | 21,272.13 |
| | RAMPA MINISVALIDOS | Area 1,2 X 0,8 m. Reacondicioamiento rasante | U | | 41.17 | 10.00 | 411.72 |
| 3 - Otros | TAPIAS Y MUROS | TAPIA CONCRETO | ml | | 97.86 | 0.00 | 0.00 |
| | CERCAS | Alambre de puas | ml | | 12.42 | 0.00 | 0.00 |
| | MURO | Malla ciclòn | ml | | 44.36 | 563.00 | 24,972.00 |
| | | 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 | 460.00 | 1,350.54 |
| 4-Demoliciones, movimientos de tierras, expropiaciones... | DEMOLICIONES (EDIFICACIONES) | | m2 | | 55.00 | 45.00 | 2,475.00 |
| | DEMOLICIONES (PAVIMENTOS) | | m2 | | 30.00 | 0.00 | 0.00 |
| | MOVIMIENTO DE TIERRAS (vaciado de material inadecuado) | | m3 | | 20.00 | 8540.00 | 170,800.00 |
| | TERRAPLENES (Rellenos de ajuste) | | m3 | | 30.00 | 10878.00 | 326,340.00 |
| | EXPROPIACIÓN | | U | | | | 110,000.00 |
| 5-Instalaciones | PLANTA DE TRATAMIENTO Y SISTEMAS DE DRENAJE | | global | | 157500.00 | 1.00 | 157,500.00 |
| | SISTEMA PLUVIAL PAVIMENTOS Y EDIFICACIONES | | global | | 382500.00 | 1.00 | 382,500.00 |
| | SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE | | global | | 101250.00 | 1.00 | 101,250.00 |
| | CONECTIVIDAD ELECTRICA | | global | | 180000.00 | 1.00 | 315,000.00 |
| | TORRES DE ILUMINACION | | Unidad | | 20000.00 | 8.00 | 160,000.00 |
| | INTERNET, INTRANET, FIBRA OPTICA | | global | | 90000.00 | 1.00 | 90,000.00 |
| | ESCANER DE BULTOS | | Unidad | | 60000.00 | 1.00 | 120,000.00 |
| | BALANZAS | | Unidad | | 25000.00 | 1.00 | 50,000.00 |
| | SISTEMA CONTRA INCENDIO | | global | | 157500.00 | 1.00 | 245,000.00 |
| | ESTACIONES DE GESTIÓN | | global | | 55000.00 | 4.00 | 220,000.00 |
| | SUBTOTAL DIRECTOS | | | | SUBTOTAL DIRECTOS | | 4,604,813.10 |
| | Imprevistos | | | | | | 345,360.98 |
| | Honorarios | | | | | | 391,409.11 |
| | Gastos generales | | | | | | 460,481.31 |
| | Utilidad de empresa | | | | | | 460,481.31 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | TOTAL | 6,262,545.82 |

6.3.4.2 Presupuestos Anexos:

| ANEXO 1: EQUIPAMIENTOS | | | | | |
|------------------------|-------------------------------|--|--------|----------------------|----------|
| TIPO | ACTIVIDAD Y DESGLOSE | | Unidad | Precio Unitario US\$ | CANTIDAD |
| | OTROS EQUIPOS E INSTALACIONES | | | | |
| | SUBTOTAL DIRECTOS | | | SUBTOTAL DIRECTOS | |
| | | | | | |
| | | | | TOTAL | |

6.3.5 Costes de Operación y Mantenimiento

Se ha estimado el coste que supone la operación y el mantenimiento del complejo 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:

6.3.5.1 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 Firms de la Red de Carreteras de Andalucía*. En dicho documento, para el tipo de firme escogido para ambas cabeceras (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.

6.3.5.2 Mantenimiento de edificaciones

6.3.5.2.1 Alcances del Mantenimiento estimado

Se ha estimado el coste de mantenimiento de las edificaciones de las instalaciones 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.

6.3.5.2.2 Mantenimiento no incluido

En la estimación del coste de mantenimiento de la infraestructura 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.

6.3.5.2.3 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 de las dos cabeceras (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 este caso, la Superficie Equivalente en función de la cual se ha estimado el coste de mantenimiento por m2 es 1499m2. Se ha considerado un costo de mantenimiento de 11\$/m2.

6.3.5.3 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 imputable a las instalaciones informáticas propias de un edificio de oficinas: computadoras, cableado, servidores, comunicaciones, otros.

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.

6.3.5.4 Costo de Operación y Mantenimiento de la Infraestructura

| 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 | | | | | | | 38,920 | | | 18,542 | | | | | 62,033 | | | | | |
| Mantenimiento de edificaciones | 9,662 | 10,242 | 10,857 | 11,508 | 12,199 | 12,930 | 13,706 | 14,529 | 15,400 | 16,324 | 17,304 | 18,342 | 19,443 | 20,609 | 21,846 | 23,157 | 24,546 | 26,019 | 27,580 | 29,235 |
| Mantenimiento de instalaciones informáticas | 11,940 | 12,656 | 13,416 | 14,221 | 94,674 | 15,978 | 16,937 | 17,953 | 19,031 | 99,772 | 21,383 | 22,666 | 24,026 | 25,467 | 106,595 | 28,615 | 30,332 | 32,152 | 34,081 | 36,126 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO | 21,602 | 22,899 | 24,272 | 25,729 | 106,873 | 28,909 | 69,564 | 32,482 | 34,431 | 134,639 | 38,687 | 41,008 | 43,468 | 46,076 | 190,474 | 51,771 | 54,878 | 58,170 | 61,661 | 65,360 |

6.3.6 CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS

- ⇒ Se ha considerado el comienzo de las obras en Diciembre de 2013, y una duración aproximada de 12 meses. De esta manera las obras se podrían entregar provisionalmente a finales de Diciembre 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 compensación.
- ⇒ 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 13 meses, reservando la última certificación para después del mes que tendrá el contratista para el levantamiento de observaciones antes de la puesta en marcha de la Infraestructura.

Cronograma valorizado Sixaola:

| AÑO | | 2013 | 2014 | | | | | | | | | | | |
|------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| MES | DESEMBOLSO PREVIO | dic | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic |
| Desembolso | 501,409 | 1,152,227 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 | 384,076 |
| Acumulado | 501,409 | 1,653,636 | 2,037,712 | 2,421,788 | 2,805,864 | 3,189,940 | 3,574,015 | 3,958,091 | 4,342,167 | 4,726,243 | 5,110,318 | 5,494,394 | 5,878,470 | 6,262,546 |

Conclusiones:

- ⇒ Deberá desembolsarse el 26,5% del monto total de inversión en 2013, y el 73,5% restante en 2014.

7.TIEMPOS MEDIOS Y AHORROS DE TIEMPO CON PROYECTO

En este apartado se presentan los tiempos adoptados para el transporte de carga y de pasajeros en el escenario con proyecto y los ahorros de tiempo estimados en cada caso respecto a la situación actual.

Como se mencionara, el proyecto contempla la integración binacional de controles en sendas cabeceras de cargas y pasajeros, localizadas ambas en territorio costarricense

7.1 TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA

7.1.1 Transporte de cargas

A partir del diseño preliminar de los procesos para controles integrados y 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, en virtud de los bajos volúmenes de carga proyectados, la organización funcional y física de las instalaciones de control, en el caso de las cargas, prevén que los usuarios realicen los controles con descenso de la unidad, aunque reproduciendo la conformación funcional adoptada para Peñas Blancas y Paso Canoas.

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, se supuso que el tiempo que demandarán los nuevos procesos será similar al verificado en promedio en la actualidad. 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

¹³ 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.

estacionamiento contiguo al recinto de control hasta tanto hayan finalizado los trámites que los habiliten a ingresar al mismo.

Los tiempos de control en el CDE (aduanas, migración, sanidad y seguridad) se ubican en 10 minutos para el caso de controles integrados y en 5 en el caso de sólo controles nacionales.

Para los despachos que arriban a la frontera sin la documentación completa (por el tipo de despachos mayoritarios), se ha supuesto que a la fecha de implantación del proyecto su cuantía será de un 5% y se mantendrá constante para todo el horizonte del proyecto.

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 para ambos sentidos de marcha.¹³

Aplicando estos criterios, los tiempos medios máximos¹⁴ estimados para el transporte de carga por cabecera y estadio de integración de los controles, es el siguiente:

Tabla 19. Tiempos estimados transporte de carga con proyecto

| Paso SIXAOLA - GUABITO - Tempos unitarios y totales mes 2012 por cabecera - En horas | | | | |
|--|--|-----|--|-------|
| Sentido del Flujo | Tiempo medio unitario insumido en cada cabecera con proyecto | | Tiempo total en horas mes promedio 2012 por cabecera | |
| | CR | PA | CR | PA |
| Sentido PA - CR (Controles integrados) | 0,3 | n/a | 166,3 | n/a |
| Sentido CR - PA (Controles Nacionales) | 0,2 | n/a | 161,0 | n/a |
| Sentido CR PA (Controles integrados) | n/a | 0,3 | n/a | 227,1 |

El tiempo promedio por MT para el caso de los flujos que ingresan a CR (con controles binacionales integrados) alcanza, con el porcentaje de despachos incumplidos aludido, a 17.5 minutos, mientras que en sentido contrario solo con controles nacionales se ubica en torno a los 14 minutos

7.1.2 Transporte de pasajeros

¹⁴ Se aprecia que estos tiempos promedio podrían incluso ser inferiores

Al igual que en el caso del transporte de cargas, con base en la organización propuesta para el proyecto y el grado de integración de los controles, se estimaron los tiempos medios que insumirán los usuarios, discriminados por medio de transporte en el que se desplazan y por cabecera y estadio de integración binacional.

En materia migratoria, se mantienen en la situación con proyecto los muy buenos tiempos unitarios por pasajero que se verifican en la situación actual. Igual temperamento se adopta para la estimación de los tiempos medios de colas originadas en un arribo muy concentrado en el tiempo y con el control bultos con escáner, aunque en este caso la revisión se hace extensiva al equipaje de pasajeros que egresan de CR.

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. Los tiempos de bajada del equipaje del bus y su recolocación se han estimado en 5 minutos,

Adoptando estos parámetros el tiempo medio por pasajeros con prescindencia de la movilidad utilizada se ubica en torno de los 22 minutos

La tabla siguiente resume los tiempos medios estimados por tipo de movilidad utilizada por el pasajero para los flujos PA – CR con controles integrados.

Tabla 20. Tiempos unitarios pasajeros sentido PA – CR con proyecto por tipo de movilidad

| Sixaóla - Guabito: Pasajeros sentido PA - CR (controles integrados) - Tiempos unitarios por pasajero con proyecto en minutos por tipo de movilidad | | | | |
|--|-------------------|-----------|---------------|--------|
| Concepto | Tiempo en Minutos | Automóvil | Bus y minibus | Peatón |
| Control migratorio por pasajeros | 0,8 | 3,3 | 29,2 | 0,8 |
| Control físico de bultos p / pasajero | 0,3 | 1,2 | 10,5 | 0,3 |
| Control físico del auto | 1 | 1 | | |
| Control físico del bus | 3 | | 3 | |
| Aduana del vehículo y seguro | 3 | 3 | 3 | |
| Retiro y colocación de equipaje bus | 5 | | 5 | |
| Subtotal | | 8,5 | 50,7 | 1,1 |
| colas en pico | 5 | 5 | 5 | 5 |

| Sixaóla - Guabito: Pasajeros sentido PA - CR (controles integrados) - Tiempos unitarios por pasajero con proyecto en minutos por tipo de movilidad | | | | |
|--|-------------------|-----------|---------------|--------|
| Concepto | Tiempo en Minutos | Automóvil | Bus y minibus | Peatón |
| colas valle | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total temporada alta | | 13,5 | 55,7 | 6,1 |
| Total temporada baja | | 8,5 | 50,7 | 1,1 |

En el caso de los flujos de pasajeros con sentido CR – PA (sólo controles nacionales en la primera etapa) sólo varían los tiempos unitarios para el control migratorio y el trámite de aduana del vehículo, si correspondiere.

Tabla 21. Tiempos unitarios pasajeros sentido CR – PA con proyecto por tipo de movilidad

| Sixaóla - Guabito: Pasajeros sentido CR - PA (controles nacionales de CR) - Tiempos unitarios por pasajero con proyecto en minutos por tipo de movilidad | | | | |
|--|-------------------|-----------|---------------|--------|
| Concepto | Tiempo en Minutos | Automóvil | Bus y minibus | Peatón |
| Control migratorio por pasajeros | 0,5 | 2,0 | 17,5 | 0,5 |
| Control físico de bultos p / pasajero | 0,3 | 1,2 | 10,5 | 0,3 |
| Control físico del auto | 1 | 1 | | |
| Control físico del bus | 3 | | 3 | |
| Aduana del vehículo y seguro | 1,5 | 1,5 | 1,5 | |
| Retiro y colocación de equipaje bus | 5 | | 5 | |
| Subtotal | | 5,7 | 37,5 | 0,8 |
| colas en pico | 5 | 5 | 5 | 5 |
| colas valle | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total temporada alta | | 10,7 | 42,5 | 5,8 |
| Total temporada baja | | 5,7 | 37,5 | 0,8 |

7.2 ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO

Con base en las proyecciones de cargas y pasajeros realizadas en el capítulo 2 y los tiempos medios estimados para los escenarios con y sin proyecto, se estimaron los ahorros de tiempos que se obtendrían con la implantación de la propuesta.

7.2.1 Transporte de cargas

Con base en los tiempos estimados para la situación sin y con proyecto y las proyecciones de MT realizadas en el capítulo 2, en la Tabla siguiente se presenta la estimación de los ahorros de tiempo, en Horas / Año, que la implantación del proyecto generará en el transporte de cargas, bajo las variantes de integración de controles antes mencionada.

Tabla 22. Transporte de Cargas – Ahorros de tiempo estimados con proyecto

| Sixaola - Guabito: Cargas - Estimación de ahorros de tiempo en horas año | | | | | |
|--|----------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------------|
| Año | S/Proyecto ambas cabeceras | | Con Proyecto | | Ahorro en horas año |
| | Flujo PA - CR | Flujo CR - PA | Flujo PA - CR | Flujo CR PA | Ambos sentidos |
| 2013 | 8.699 | 21.383 | 1.384 | 2.023 | 26.675 |
| 2014 | 9.368 | 22.508 | 1.490 | 2.129 | 39.815 |
| 2015 | 10.038 | 23.634 | 1.597 | 2.236 | 41.975 |
| 2016 | 10.707 | 24.759 | 1.703 | 2.342 | 44.135 |
| 2017 | 11.376 | 25.885 | 1.810 | 2.449 | 46.294 |
| 2018 | 11.376 | 27.010 | 1.810 | 2.555 | 47.891 |
| 2019 | 12.045 | 29.261 | 1.916 | 2.768 | 51.648 |
| 2020 | 12.714 | 30.386 | 2.023 | 2.874 | 53.807 |
| 2021 | 13.383 | 31.512 | 2.129 | 2.981 | 55.967 |
| 2022 | 14.053 | 32.637 | 2.236 | 3.087 | 58.126 |
| 2023 | 14.722 | 33.763 | 2.342 | 3.194 | 60.286 |
| 2024 | 14.722 | 34.888 | 2.342 | 3.300 | 61.883 |
| 2025 | 15.391 | 37.139 | 2.449 | 3.513 | 65.639 |
| 2026 | 16.060 | 38.264 | 2.555 | 3.620 | 67.799 |
| 2027 | 16.729 | 39.390 | 2.661 | 3.726 | 69.958 |
| 2028 | 17.398 | 40.515 | 2.768 | 3.833 | 72.118 |
| 2029 | 18.068 | 41.640 | 2.874 | 3.939 | 74.278 |
| 2030 | 18.068 | 42.766 | 2.874 | 4.045 | 75.874 |
| 2031 | 18.737 | 45.017 | 2.981 | 4.258 | 79.631 |
| 2032 | 19.406 | 46.142 | 3.087 | 4.365 | 81.790 |

7.2.2 Transporte de pasajeros

En forma análoga a la comentada para el transporte de carga, la tabla siguiente da cuenta tiempos medios que demandaría el control de l flujo de pasajeros proyectados en los escenarios sin y con proyecto bajo dos variantes de integración de controles, expresados en horas / año.

Tabla 23. Pasajeros – Ahorros de tiempo estimados con proyecto

| Sixaola - Guabito: Pasajeros: Estimación de ahorros de tiempo en horas año | | | | | |
|--|------------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------------|
| Año | S/Proyecto - Ambas cabeceras | | Con Proyecto | | Ahorro en horas año |
| | Flujo PA - CR | Flujo CR - PA | Flujo PA - CR | Flujo CR PA | Ambos sentidos |
| 2013 | 98.003 | 107.540 | 33.165 | 36.392 | 135.986 |
| 2014 | 104.630 | 114.905 | 35.408 | 38.885 | 145.243 |
| 2015 | 111.256 | 122.268 | 37.650 | 41.376 | 154.498 |
| 2016 | 117.884 | 129.633 | 39.893 | 43.868 | 163.755 |
| 2017 | 124.510 | 136.997 | 42.135 | 46.361 | 173.011 |
| 2018 | 131.137 | 144.362 | 44.378 | 48.853 | 182.268 |
| 2019 | 137.763 | 151.726 | 46.620 | 51.345 | 191.524 |
| 2020 | 144.391 | 159.091 | 48.863 | 53.837 | 200.781 |
| 2021 | 151.017 | 166.455 | 51.105 | 56.329 | 210.037 |
| 2022 | 157.644 | 173.818 | 53.348 | 58.821 | 219.293 |
| 2023 | 164.270 | 181.183 | 55.590 | 61.313 | 228.549 |
| 2024 | 170.896 | 188.547 | 57.832 | 63.806 | 237.806 |
| 2025 | 177.524 | 195.912 | 60.075 | 66.298 | 247.063 |
| 2026 | 184.150 | 203.276 | 62.317 | 68.790 | 256.319 |
| 2027 | 190.777 | 210.641 | 64.560 | 71.282 | 265.576 |
| 2028 | 197.403 | 218.004 | 66.802 | 73.774 | 274.831 |
| 2029 | 204.031 | 225.368 | 69.045 | 76.266 | 284.088 |
| 2030 | 210.657 | 232.733 | 71.288 | 78.758 | 293.344 |
| 2031 | 217.284 | 240.097 | 73.530 | 81.250 | 302.601 |
| 2032 | 223.910 | 247.462 | 75.773 | 83.743 | 311.857 |