



PASOS DE FRONTERA

Estrategia Logística Norte Grande

MÓDULO
“Experiencias Internacionales e Integración”



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**

Contenido

1. Introducción.....	4
2. Caracterización general de los Pasos de Frontera Internacional (PFI).....	5
2.1 Definiciones	5
2.2 Rasgos Principales de los Pasos de Frontera en Argentina	7
3. Esquema regulatorio y principales actores.....	8
3.1 Normativa Internacional	8
3.2 Normativa Nacional	10
3.3 Requerimientos para el transporte internacional de Cargas.....	10
3.4 Actores intervinientes en pasos de frontera y transporte internacional.....	11
4. Diagnóstico del Desempeño de los Pasos de Frontera del Norte Grande ...	15
4.1 Descripción general de los Pasos en la región.....	15
4.2 Flujos de carga y de vehiculos en los PFI del Norte grande	42
4.3 Proyectos Ejecutivos relevados	44
4.4 Desempeño de los PFI de la Región Norte Grande	45
5. PRINCIPALES DESAFÍOS IDENTIFICADOS	47
5.1 Infraestructura y Equipamiento.....	47
5.2 Red de conectividad digital	48
5.3 Control y fiscalización:	48
5.4 Normativa Mercosur	50
5.5 Ausencia de Información oficial y sistemática de la operatoria en los pfi	50
5.6 Demoras en los tiempos de traspaso	51
5.7 Deficiencias en materia de Seguridad	52
5.8 Problemáticas específicas.....	52
6. Propuestas de intervención según escala institucional.....	54
6.1 Escala Internacional	54
6.2 Escala Nacional	55
6.3 Escala Provincial	58
8. ANEXO	59
8.1 Listado de Pasos de Frontera Internacional Norte Grande.....	59
8.2 Normativa.....	61
8.3 Entrevistas Realizadas	62

Gráfico Nº 1: Esquema Paso de Frontera, Complejo Fronterizo y Centro de Control de Frontera.	7
--	---

Tabla Nº 1: Organismos públicos que intervienen en los PFI.	14
Tabla Nº 2: Agentes privados que intervienen en los PFI.	15
Tabla Nº 3: Cantidad de Pasos de Frontera localizados en el Norte Grande, según provincia y país limítrofe.	17
Tabla Nº 4: Cantidad de Pasos de Frontera localizados en el Norte Grande, según provincia y país limítrofe	18
Tabla Nº 5: Principales Indicadores Paso San Francisco (AR) -San Francisco (CH)	20
Tabla Nº 6: Principales Indicadores Paso de los Libres (AR)- Uruguayana (BR)	21
Tabla Nº 7: Principales Indicadores Paso Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR)	23
Tabla Nº 8: Principales Indicadores Paso Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)	25
Tabla Nº 9: Principales Indicadores Paso de Jama (RA) – San Pedro de Atacama (CH)	28
Tabla Nº 10: Principales Indicadores Paso La Quiaca (AR)-Villazón (BO)	31
Tabla Nº 11: Principales Indicadores Paso Paraje Jagüé (AR)- Paraje Los Loros (CH) / Pircas Negras	32
Tabla Nº 12: Principales Indicadores Paso Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR)	33
Tabla Nº 13: Principales Indicadores Paso Bernardo de Irigoyen (AR)- Dionisio Cerqueira (BR)	34
Tabla Nº 14: Principales Indicadores Paso Andresito (AR) – Capanema (BR)	35
Tabla Nº 15: Principales Indicadores Paso Posadas (AR) – Encarnación (PY)	37
Tabla Nº 16: Principales Indicadores Paso de Sico (AR) – San Pedro de Atacama (CH)	38
Tabla Nº 17: Principales Indicadores Paso Salvador Mazza (AR)-Yacuiba (BO)	40
Tabla Nº 18: Principales Indicadores Paso Aguas Blancas (AR)- Bermejo (BO)	41
Tabla Nº 19: Flujos de Cargas en camión en Aduanas del Norte Grande.	43
Tabla Nº 20: Flujos de vehículos y cargas en los principales PFI de la Región.	44
Tabla Nº 21: Síntesis principales atributos de los PFI seleccionados.	46
Tabla Nº 22: Problemáticas específicas de algunos PFI del Norte Grande.	53

Mapa Nº 1: Pasos de Frontera Internacional Localizados en el Norte Grande.	16
Mapa Nº 2: Paso de San Francisco (AR) - San Francisco (CH)	19
Mapa Nº 3:: Paso de los Libres (AR) - Uruguayana (BR)	20
Mapa Nº 4:: Paso de Santo Tomé (AR) – San Borja (BR)	23
Mapa Nº 5: Paso de Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)	25
Mapa Nº 6: Paso de Jama (AR) – San Pedro de Atacama (CH)	27
Mapa Nº 7: Paso de La Quiaca (AR) - Villazón (BO)	30
Mapa Nº 8: Paso de Paraje Jagüé (AR) – Paraje Los Loros (CH)	32
Mapa Nº 9: Paso de Puerto Iguazú (ar) – Foz de Iguazú (BR)	33
Mapa Nº 10: Paso de Bernardo de Irigoyen (AR) – Dionisio Cerqueira (BR)	34
Mapa Nº 11: Paso de Andresito (AR) – Capanema (BR)	35
Mapa Nº 12: Paso de Posadas (AR) – Encarnación (PY)	36
Mapa Nº 13: Paso de Sico (AR) - San Pedro de Atacama (CH)	38
Mapa Nº 14: Paso de Salvador Mazza (AR) - Yacuiba (BO)	39
Mapa Nº 15: Paso de Aguas Blancas (AR) - Bermejo (BO)	41

1. INTRODUCCIÓN

Los Pasos de Frontera Internacional (PFI) cumplen un rol central en el desempeño logístico de las cargas de comercio exterior de un país. Son un punto de inflexión del transporte internacional por carreteras y tienen, por lo tanto, un impacto directo sobre la competitividad del país. Sus características y desempeño son dispares, al tiempo que comparten problemáticas comunes que conviene abordar regionalmente. Su análisis propositivo resulta indispensable en el marco de una Estrategia Logística para el Norte Grande.

En la Región existen más de 70 PFI que vinculan la República Argentina con cinco países limítrofes y que concentran el 40% de los volúmenes de cargas que atraviesan las fronteras nacionales. Todas las provincias de la región, con excepción de Tucumán y Santiago del Estero, tienen al menos un PFI.

En este marco, el presente trabajo tiene como objetivo principal identificar problemas y desafíos que enfrentan los pasos de frontera situados en las provincias que conforman la Región del Norte Grande de la República Argentina, evaluar sus características y estado de situación, para luego sugerir intervenciones de política pública para potenciar su aporte a la mejora del desempeño logístico, la integración e inserción regional e internacional del país.

A tal fin, se ha relevado información primaria en territorio mediante múltiples visitas a Pasos de Frontera y entrevistas con transportistas y funcionarios nacionales y de países vecinos, que fueron realizadas entre en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2021 y junio de 2022. Además, se mantuvieron entrevistas con funcionarios provinciales relacionados con la operatoria de Pasos de Frontera en las provincias del Norte Grande, Organismos de Control y Fiscalización en fronteras, empresas que prestan servicios de transporte internacional y a cargadores, exportadores e importadores que los contratan. Asimismo, se ha hecho un relevamiento de fuentes estadísticas, información secundaria, antecedentes y normativa sobre PFI y transporte internacional.

En la primera sección de este documento se presentan una serie de definiciones y una caracterización general de los PFI en Argentina. En la siguiente sección, se sintetizan las principales regulaciones nacionales e internacionales que resultan de interés para el análisis de la operatoria de los pasos de frontera y seguidamente, se presentan los actores del sector público y privado que desarrollan actividades en estos ámbitos. En la cuarta sección se realiza un diagnóstico del desempeño de los PFI en la Región Norte Grande, donde además se abordan un conjunto de dimensiones de los principales PFI. En la quinta sección se recuperan las principales problemáticas identificadas en los distintos pasos, para luego, en la sexta y última sección, sistematizar un conjunto de propuestas de intervención de política pública, tendientes a mejorar el desempeño de los pasos de frontera de la Región Norte Grande.

2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LOS PASOS DE FRONTERA INTERNACIONAL (PFI)

Antes de avanzar en los objetivos definidos para este trabajo, resulta necesario introducir algunas definiciones relevantes para el abordaje de las problemáticas asociadas a los Pasos de Frontera Internacional en Argentina en general y en el Norte Grande en particular. Cabe señalar que todas estas categorías y conceptos han sido definidos a lo largo del tiempo, a través de diversas normas, decretos, leyes y tratados internacionales, considerándose aquí las empleadas por las máximas autoridades nacionales competentes en la materia, esto es, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Seguridad de la Nación¹.

2.1 DEFINICIONES

En primer lugar y en términos generales, los PFI son los espacios habilitados por las autoridades competentes para cruzar las fronteras desde un país hacia otro.

En ese sentido, de acuerdo con el Ministerio de Seguridad de la Nación, un PFI *“es todo punto de entrada y salida de personas, mercaderías y medios de transporte, que vincula de manera directa, por medios fluviales o terrestres, la República Argentina con los países vecinos. Quedan exceptuados de esta definición el puerto de Buenos Aires, todos los Aeropuertos, los puertos ubicados sobre la Hidrovía y los puertos marítimos.”*²

Es decir, es el espacio físico que demarca los límites entre un país y otro, por el cual está habilitado el traspaso de personas, vehículos y bienes.

En 1980, mediante la Ley 22.352, se crearon los **Centros de frontera**, definidos como el complejo que reúne, en un área delimitada y próxima a un paso internacional habilitado, a los organismos nacionales cuya misión es el control del tránsito de personas, transportes y mercaderías, desde y hacia el país. También incluye a todos los servicios auxiliares, playas de carga y descarga, y de estacionamiento de transportes³.

Por otra parte, la Disposición 5088/2014 de la Dirección Nacional de Migraciones del Ministerio del Interior, define como **Complejo Fronterizo** al predio en el que se emplazan uno o varios recintos y equipamientos, tanto organizativos como de procedimientos, públicos y privados, destinados a la vigilancia y control de personas, bienes transportados y medios de transporte que cruzan los límites entre la Argentina y alguno de los países vecinos, previo cumplimiento de los requisitos impuestos por las autoridades nacionales de cada uno de ellos.

¹ Véase: <https://www.argentina.gob.ar/seguridad/pasosinternacionales/seccion/definiciones>.

² Res. Min Seguridad 482/2020.

³ Res. Min Seguridad 482/2020.

El complejo fronterizo puede estar situado en las proximidades del PFI, sobre el límite internacional o a cierta distancia de estos, en función de la topografía del lugar⁴. Más aún, pueden existir Pasos de Frontera que no cuenten con Complejo Fronterizo

Luego, existen los denominados **Centros de Control de Frontera (CCF)** que son los complejos que reúnen a los servicios. Esto es, organismos dedicados al control del tránsito de personas, transportes y mercancías que ingresan o salen del país, pero incluye también a todos los servicios auxiliares vinculados al tránsito entre países tales como: playas de carga y descarga, estacionamientos, sanitarios, cajeros automáticos, etc. No todos los PFI cuentan con CCF.

Por otra parte, en la década del 90 y en el marco de los acuerdos del Mercosur, se constituyeron **las Áreas de Control Integrado (ACI)**, que comprenden la parte del territorio de un país donde se realiza el control de la operatoria por parte de los funcionarios de los dos países limítrofes⁵, encontrándose coordinado por uno de ellos.

Se denomina país sede al territorio donde se afinsa el Área de Control Integrado y, por lo tanto, las autoridades de control de los dos países. El país sede es el que se ocupa de la administración general y de la seguridad del PFI. Cuando el ACI se establece en un país vecino, las fuerzas de seguridad argentinas pueden estar allí, como resultado de alguna función delegada, por ejemplo, de parte de SENASA o CNRT. En este mismo caso, las fuerzas nacionales garantizan la seguridad en el camino de acceso del lado argentino.

⁴ Disposición 5.088 del año 2012, de la Dirección Nacional de Migraciones

⁵ Conforme a lo establecido por el Consejo del Mercado Común (CMC) del MERCOSUR, Decisión N°2/99, a partir del Acuerdo de Recife (1993), y de los acuerdos con Bolivia y con Chile, incorporados por las leyes 25.253 y 25.229

Gráfico N° 1: Esquema Paso de Frontera, Complejo Fronterizo y Centro de Control de Frontera.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

2.2 RASGOS PRINCIPALES DE LOS PASOS DE FRONTERA EN ARGENTINA

La Dirección Nacional de Control de Fronteras e Hidrovías (DNCFH) reconoce la existencia de 158 PFI habilitados en Argentina, que se distribuyen a lo largo de los casi 9.800 km de límites internacionales del país.

Existen Pasos que son permanentes, otros que son de carácter temporal y otros cuya apertura es ocasional o excepcional. Los de apertura permanente son los que muestran las infraestructuras dedicadas más robustas, los servicios más completos y el paso de pasajeros y cargas más denso.

De los 158 PFI habilitados en Argentina, 14 son Centros de Frontera y 20 son Áreas de Control integrado⁶.

⁶ También existen puntos de traspaso de personas y cargas en la frontera no habilitados, algunos incluso en las cercanías de otros que sí lo están.

Las fuerzas de seguridad que se encuentran en el PFI son la Gendarmería Nacional Argentina si se trata de un Paso terrestre (100 PFI) o la Prefectura Naval Argentina si se trata de un Paso fluvial (58 PFI).

La Dirección Nacional de Control de Fronteras e Hidrovías (DNCFH), del Ministerio de Seguridad es responsable de 144 PFI. Los restantes 14, que se constituyen como Centros de Control de Frontera (CCF) y que cuentan con infraestructura y equipamiento de relevancia, son dependientes del Ministerio del Interior.

La totalidad de los PFI tienen conexión vial por rutas nacionales y en menor medida provinciales, aunque su calidad y capacidad es heterogénea. De los principales 20 PFI del país, solo dos no están conectados directamente por rutas nacionales (Andresito, en Misiones y Puerto Bermejo, en Chaco).

Específicamente en el Norte Grande se encuentran habilitados 74 PFI, que vinculan a la República Argentina con 5 países: Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. De ese total, 6 son Centros de Frontera (de los 14 existentes en todo el territorio nacional) y 10 son Áreas de Control Integrado. Aproximadamente el 40% de los volúmenes de carga que atraviesan las fronteras nacionales lo hacen a través de PFI del NG.

En la sección 4 de este trabajo se analizan los principales PFI de la Región Norte Grande en forma pormenorizada. Antes de eso, conviene realizar un breve racconto del esquema regulatorio vigente, de los actores que intervienen en la operatoria y de los procedimientos y documentación asociados a ello.

3. ESQUEMA REGULATORIO Y PRINCIPALES ACTORES

El esquema regulatorio asociado a los PFI es amplio y reúne una multiplicidad de normas de orden nacional e internacional a las que debe atenerse su operatoria. Se rescatan aquí las principales junto a un breve resumen de su alcance, presentándose en el Anexo a este documento un listado más extenso.

3.1 NORMATIVA INTERNACIONAL

A partir de los acuerdos internacionales suscriptos por Argentina, el ATIT y la normativa comunitaria Mercosur son el marco al que deben subordinarse las regulaciones nacionales, provinciales y locales.

- **Acuerdo de Transporte Internacional (ATIT)**

Si bien existen diversos antecedentes desde los años 50 y particularmente desde la década del 60 del siglo pasado, cuando se acelera el desarrollo del transporte carretero, el eje principal de la actividad es el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), firmado en 1989, como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de

ALADI y vigente desde enero de 1990. Sus Disposiciones Generales, Anexo I “Aspectos Aduaneros”, Anexo II “Aspectos Migratorios”, Anexo III “Aspectos de Seguros” y el Anexo IV “Régimen de Sanciones y Penalidades”, constituyen la base de toda negociación entre los 7 países signatarios: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

El ATIT fue tomado como base de las negociaciones en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N°5 (“Transporte”) del Mercosur y en ese marco se trabaja con el objetivo de armonizar asimetrías y agilizar el transporte entre los Estados Parte. Dicho acuerdo fue internalizado por la República Argentina mediante la Resolución 263/90⁷, que además estableció como Organismo de Aplicación del ATIT (Disposición 263/90), a la Subsecretaría de Transporte Automotor, dependiente de la Secretaría de Gestión de Transporte, del Ministerio de Transporte de la Nación.

El transporte internacional de cargas debe cumplir con las normas de tránsito correspondientes en cuanto a la documentación requerida (Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24449/94 y sus modificatorias posteriores), y simultáneamente cuenta con normativa comunitaria MERCOSUR relativa a “Documentos de Porte Obligatorio”: Resolución GMC 34/19 y la Adenda de 2020, así como toda la normativa específica vinculada al Transporte de Mercancías Peligrosas y la documentación requerida para ese tipo de cargas⁸.

Es dable señalar que el ATIT, como la normativa comunitaria MERCOSUR, es la que establece la regulación vigente en materia de transporte internacional terrestre, por sobre normas de orden interno nacional o provincial. En virtud de ello, los vehículos de transporte internacional y todos los aspectos vinculados a él (asuntos aduaneros, seguros, control sanitario, infracciones y sanciones) se rigen por lo allí establecido y sólo son alcanzados por normas internas en materia de “tránsito” y no de “transporte” y por el Derecho Laboral con relación a los conductores.

- **Acuerdos y Compromisos - MERCOSUR**

Al formalizarse el MERCOSUR comenzó a plasmarse una visión orientada a la integración física de los pasos de frontera, en distintas variantes (Única Cabecera para los dos países, Doble cabecera con el criterio país de entrada país sede de los controles.)

- **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**

⁷ <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-263-1990-20787>

⁸ https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/82668_RES_043-2020_ES_Modif%20Res%2034-19%20Docs%20Porte%20Obligatorio.pdf

En 2000, comenzó un proceso de desarrollo de metodología y análisis exhaustivo de los PFI de la región, identificándose sus características actuales y deseables en materia de infraestructura, integración y funcionamiento.

3.2 NORMATIVA NACIONAL

- **Ley 22.352 de 1980**

Crea los Centros de Frontera, definidos como el complejo que reúne en un área delimitada y próxima a un paso internacional habilitado, a los organismos nacionales cuya misión es el control del tránsito de personas, transportes y mercaderías, desde y hacia el país. También incluye a todos los servicios auxiliares, playas de carga y descarga, y de estacionamiento de transportes.

- **Decreto 68/2017**

Crea la Comisión Nacional de Fronteras, en el ámbito de la Jefatura de Gabinete de Ministros como organismo regulador y coordinador del funcionamiento de los PFI y Centros de Frontera que vinculan a nuestro país con los

Además, define a 14 de los 158 PFI como Centros de Fronteras y determinó que la administración de éstos fuera competencia del Ministerio del Interior a través de la Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Frontera (DNATF), aunque la seguridad estuviese a cargo del Ministerio de Seguridad de la Nación.

- **Resolución 482/2020 del Ministerio de Seguridad**

Denomina "Centro de Control de Frontera (CCF)" a dichos 14 PF a la vez que aprueba el Reglamento Operativo para la Coordinación de los Pasos de Fronteras Internacionales.

3.3 REQUERIMIENTOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

En tanto que se trata de un ámbito en el cual tienen lugar una serie de etapas de control de personas, vehículos y mercancías, se listan seguidamente los documentos requeridos y los procedimientos involucrados en el traspaso de cargas en un PFI.

3.3.1 Documentación

- DNI (físico)
- Licencia de conducción del conductor del vehículo
- MIC DTA (digital)
- Certificados Sanitarios
- Certificados Carga Peligrosa

- Autorización de empresa y habilitación del vehículo para realizar tráfico internacional
- Certificado de póliza única de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados
- Certificado de póliza única de seguros de responsabilidad civil por daños a la carga transportada
- Certificado de inspección técnica vehicular
- Carta de porte internacional
- Manifiesto internacional de carga/Declaración de tránsito aduanero internacional (MIC/DTA)
- A raíz de la pandemia por el Covid 19 se exige certificación de aplicación de 2 dosis de la vacuna. En el caso de Chile se siguen exigiendo testeos.

Los documentos de porte obligatorio pueden ser exhibidos en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos -siempre que incluyan un medio de verificación electrónico-, en la medida en que ello sea acordado en forma bilateral o multilateral por los Estados Parte involucrados.

Vale la pena resaltar en este punto que la falta de conectividad digital es un obstáculo recurrente para avanzar en la digitalización.

3.3.2 Procedimientos

- Control de Peso Bruto Total de la unidad, el que no debe ser superior a 45 toneladas
- Control de Transporte
- Controles Sanitarios
- Verificación Aduanera según canal
- Control Migratorio del conductor y acompañante

Según se ha verificado, el chequeo del cumplimiento de cada uno de los pasos no está digitalizado. Por ejemplo, pudo constatarse que en el Paso de Jama, Gendarmería verifica el cumplimiento de cada uno de los controles en un formulario de papel al que se denomina *Passbanding*.

3.4 ACTORES INTERVINIENTES EN PASOS DE FRONTERA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL.

Por su forma de inserción en el territorio y el marco regulatorio que los alcanza, una multiplicidad de actores interviene en los PFI.

A nivel internacional se destacan ALADI, dado que allí se inscribe el Acuerdo de Transporte Internacional (ATIT) y Mercosur, por ser el ámbito regional en el cual se negocia la normativa comunitaria que luego debe internalizar cada país.

En la operatoria asociada al flujo de personas y mercancías en los pasos de frontera intervienen organismos con competencia específica en la materia y una multiplicidad de instituciones de control y fiscalización de carácter transversal en todo el territorio argentino.

Entre las áreas con competencia específica se destaca la **Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Fronteras (DNATF)**, dependiente del **Ministerio del Interior**, cuya función es coordinar la administración de los complejos fronterizos que se encuentran en la cabecera argentina de las ACI, así como los de los Centros de Control de Frontera, según lo establecido en el Decreto 68/2017.

En segundo lugar, la **Dirección Nacional de Centros de Fronteras e Hidrovías (DNCFH)**, de la **Secretaría de Seguridad y Política Criminal, del Ministerio de Seguridad**, tiene la función de coordinar la administración de los complejos fronterizos. Desde su creación mediante la Decisión Administrativa 335/2020, es el organismo responsable de atender las cuestiones de seguridad, vigilancia y control de las fronteras nacionales en su condición de Coordinador General de Pasos Internacionales; a la vez que debe entender en la dirección, coordinación y supervisión de todas las actividades administrativas desarrolladas en los Pasos Internacionales, Centros de Control de Frontera y Áreas de Control Integrado.

Por lo tanto, la DNCFH se constituye en la Autoridad Superior de Coordinación en 144 PFI con la misión de coordinar con los diferentes organismos de control las tareas orientadas a la administración del buen funcionamiento y óptimo equipamiento e infraestructura de los complejos fronterizos a su cargo. No obstante, quedan exceptuados los 14 Centros de Control de Frontera (CCF), determinados por el Decreto 68/2017, cuya administración recae en la Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Fronteras (DNATF) del Ministerio del Interior, según lo establecido en la Decisión Administrativa 1184/2020.

Es decir, existe una división de competencias sobre los PFI entre el **Ministerio de Seguridad** y el **Ministerio del Interior**. El primero tiene la administración de los Centros de Control de Frontera, lo que alcanza a 144 PFI; el segundo cuenta bajo con 14 de los 158 pasos de frontera que existen en Argentina. Por su parte, la Secretaría de Seguridad y Política Criminal del Ministerio de Seguridad cuenta con el Programa "Sistema de Información de las Fronteras Argentinas" (SIFA) cuyo objetivo es "articular diferentes fuentes de información para producir indicadores de gestión para las Fronteras Argentinas"⁹.

⁹ <https://www.argentina.gob.ar/seguridad/intervencion/sifa>

En este marco, la **Jefatura de Gabinete de Ministros** tiene la función de coordinar el resto de los organismos intervinientes de acuerdo con Res. 68/2017, aunque en la práctica, se visualizan problemas en este aspecto que serán retomados más adelante.

Finalmente, **Gendarmería Nacional** tiene a su cargo el control de transporte por delegación del Ministerio de Transporte y de la CNRT.

En el siguiente cuadro se sintetizan los ámbitos de control, de jurisdicción Nacional y provincial, de carácter específico y transversal que tienen injerencia en los PFI.

Tabla N° 1: Organismos públicos que intervienen en los PFI.

Organismo	Función
Ministerio del Interior. Dirección Nacional de Asuntos Técnicos de Fronteras	Administración de 14 PFI
Ministerio de Seguridad. Dirección Nacional de Centros de Fronteras e Hidrovías	Administración de los Centros de Control de Fronteras. Administración de 144 PFI
Gendarmería Nacional Argentina	Seguridad en PFI terrestres
Prefectura Naval Argentina	Seguridad en PFI fluviales
Administración Federal de Ingresos Públicos. Dirección General de Aduanas	Control documental aduanero y físico de la mercadería según canal aduanero (verde, naranja, rojo)
Dirección Nacional de Migraciones	Control documental migratorio
Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria SENASA	Control sanitario de las mercaderías que así lo requieran (control verde o rojo)
Ministerio de Transporte. Comisión Nacional de Regulación del Transporte	Control de transporte
Registro Nacional de Precursores Químicos	Control de precursores químicos
Ministerio de Salud. Dirección de Sanidad de Fronteras.	Control de testeos y/o certificados de vacunas anti COVID 19.
Dirección Nacional de Vialidad	Control de pesos y mantenimiento de accesos nacionales viales
Direcciones Provinciales de Vialidad	Administración de accesos provinciales viales y de conexión con redes viales nacionales de acceso
Policías provinciales	Seguridad en los entornos de los PFI

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Tabla N° 2: Agentes privados que intervienen en los PFI.

Institución / Actor	Función
Despachantes de Aduana	Gestión de trámites aduaneros de empresas
Agentes de Transporte Aduanero (ATA) (Argentina es el único país que establece la figura de un ATA)	Auxiliar de las empresas de transporte
Apoderados de las empresas. Representante legal en frontera	Resuelve situaciones conflictivas, falta de documentación, multas, subsana errores
Conductores de camiones	Tareas de conducción, trámites generales del tránsito internacional
Dependientes varios (changanines, ayudantes del conductor)	Ayudantes en distintas operaciones en los Pasos

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

4. DIAGNÓSTICO DEL DESEMPEÑO DE LOS PASOS DE FRONTERA DEL NORTE GRANDE

4.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS PASOS EN LA REGIÓN

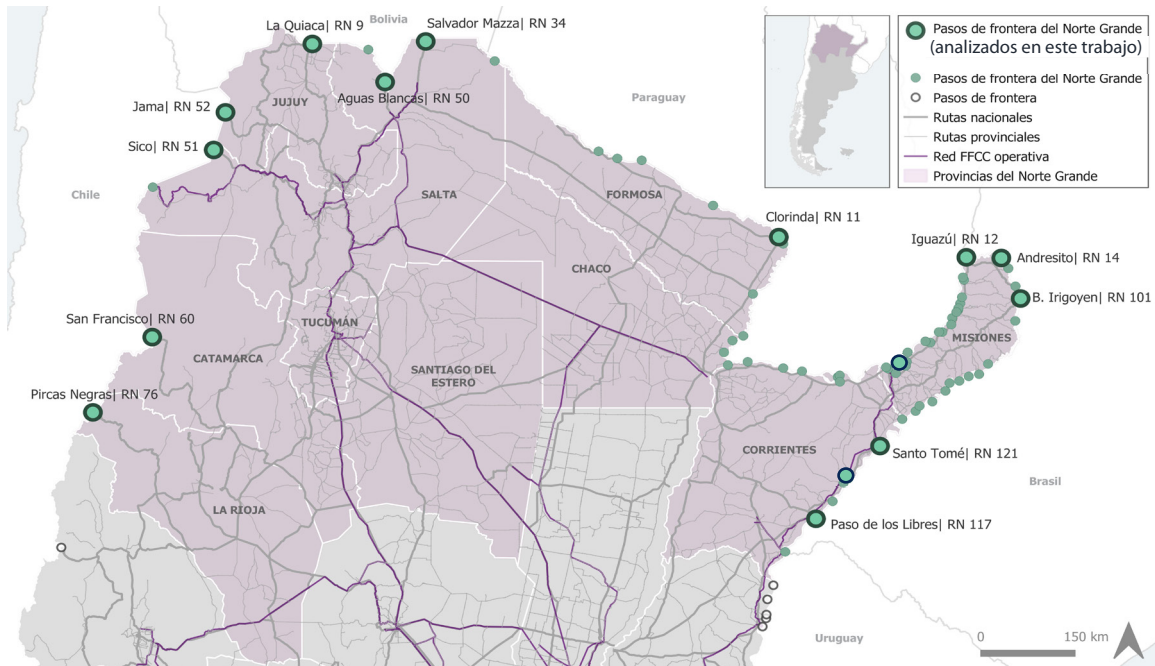
En el Norte Grande se encuentran localizados 74 PFI, que vinculan a la República Argentina con cinco países: Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. De ese total 6 son Centros de Frontera (de los 14 existentes en todo el territorio nacional) y son ACI¹⁰.

En esta sección se presenta una serie de dimensiones de los principales PFI del Norte Grande, considerando su trascendencia desde el punto de vista del transporte y la logística de cargas en la región, así como su proyección internacional.

En particular, y en virtud de los objetivos pautados para este trabajo, se analizarán: la localización, los horarios, los flujos, la agilidad en la operatoria, el estado y la calidad de la infraestructura y su conectividad, haciendo hincapié en las dificultades y desafíos que presentan para mejorar su desempeño.

¹⁰<https://www.argentina.gob.ar/interior/asuntos-tecnicos-de-fronteras/areas-de-control-integrado>.

Mapa N° 1: Pasos de Frontera Internacional Localizados en el Norte Grande.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE AL MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD, DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, Y NORMATIVA MERCOSUR.

Tabla N° 3: Cantidad de Pasos de Frontera localizados en el Norte Grande, según provincia y país limítrofe.

Provincia	Cantidad de PFI	Países limítrofes
Catamarca	1	Chile
Chaco	2	Paraguay
Corrientes	13	Brasil (6), Paraguay (6) y Uruguay (1)
Formosa	9	Paraguay
Jujuy	4	Bolivia (1) y Chile (3)
La Rioja	1	Chile
Misiones	36	Brasil (16) y Paraguay (20)
Salta	8	Bolivia (4), Chile (3) y Paraguay (1)
Total NG	74	

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD; ACUERDO DE RECIFE. ACUERDO PARA LA APLICACIÓN DE LOS CONTROLES INTEGRADOS DE FRONTERA ENTRE LOS PAÍSES DEL MERCOSUR, RES.GMC 1/93; DEC.CMC 5/93; RES.GMC 8/94; DEC.CMC 2/99; DEC.CMC 4/00; ACE 35 MERCOSUR+ CHILE (1996); ACE 36 MERCOSUR+ BOLIVIA (1995).

Para analizar los principales atributos e identificar intervenciones necesarias para mejorar su desempeño, se seleccionaron los 15 PFI más importantes de la región, en función de sus flujos de carga y la relevancia estratégica asignada por las autoridades provinciales. Todos ellos son pasos por ruta, con excepción de Alvear – Itaquí que se incluye por su relevancia en el tráfico de arroz.

De los 15 pasos seleccionados, 14 tienen acceso mediante rutas nacionales y solo Andresito a través de una ruta provincial; con escasa participación en el comercio internacional. A su vez, 10 tienen ACI, de los cuales 6 son CCF con habilitación permanente, tal como se sintetiza en el siguiente cuadro.

Tabla N° 4: Cantidad de Pasos de Frontera localizados en el Norte Grande, según provincia y país limítrofe

Provincia	Paso de Frontera	Tipo	País Limítrofe	Acceso Vial	Tipo	Control Integrado (ACI)*	CCF	Habilitación CCF
Catamarca	San Francisco (AR)- San Francisco (CH)	Pasajeros y Cargas	Chile	RN	PFI	NO	Sí	Permanente
	Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RN	PFI	Sí. Doble Cabecera Cargas	Sí	Permanente
Corrientes	Santo Tomé (AR) – San Borja (BR)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RN	PFI	Sí, única cabecera ARG	Sí	Permanente
	Alvear (AR) – Itaquí (BR) (es un paso de río)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RN	PFI	NO		
Formosa	Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)	Pasajeros y Cargas	Paraguay	RN	PFI	Sí. Doble Cabecera Cargas	No	
Jujuy	Paso de Jama (AR) – San Pedro de Atacama (CH)	Pasajeros y Cargas	Chile	RN	PFI	Sí, única cabecera ARG	No	
	La Quiaca (AR)- Villazón (BO)	Pasajeros y Cargas	Bolivia	RN	PFI	Sí, única cabecera ARG	No	
La Rioja	Paraje Jagüé / Pircas Negras (AR) – Paraje Los Loros (CH)	Pasajeros y Cargas	Chile	RN	PFI	Sí	Sí	Permanente
Misiones	Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RN	PFI	Sí	Sí	Permanente
	Bernardo de Irigoyen (AR)- Dionisio Cerqueira (BR)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RN	PFI	Sí	No	
	Andresito (AR) – Capanema (BR)	Pasajeros y Cargas	Brasil	RP	PFI	Sí	No	
	Posadas (AR) – Encarnación (PY)	Pasajeros y Cargas	Paraguay	RN	PFI	Sí	Sí	Permanente
Salta	Sico (AR)- San Pedro de Atacama (CH)	Pasajeros y Cargas	Chile	RN	PFI	ARG	No	
	Salvador Mazza (AR)- Yacuiba (BO)	Pasajeros y Cargas	Bolivia	RN	PFI	Sí	No	
	Aguas Blancas (AR)- Bermejo (BO)	Pasajeros y Cargas	Bolivia	RN	PFI	Sí	No	

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

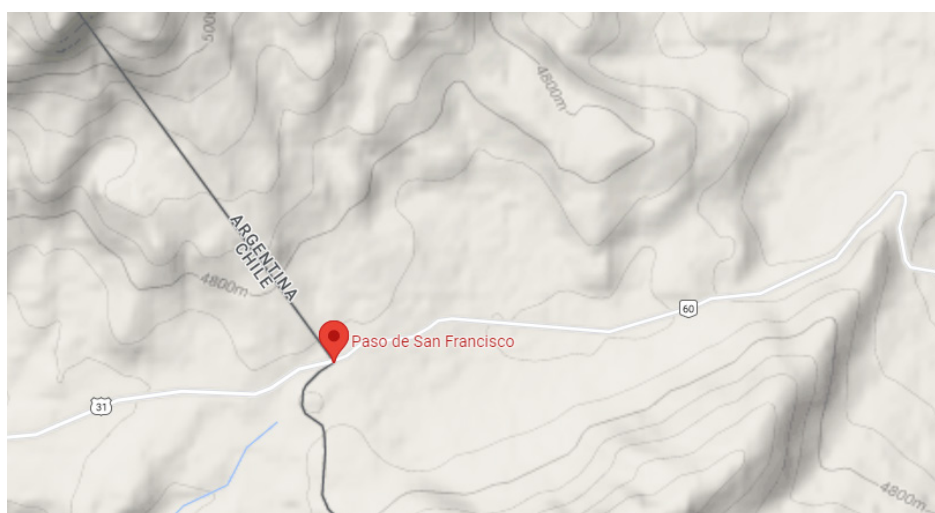
4.1.1 San Francisco (AR)- San Francisco (CH), provincia de Catamarca en Argentina y limita con la República de Chile

Es el único paso habilitado en la Provincia de Catamarca. Se sitúa en el centro-oeste del territorio provincia, y se accede del lado argentino por Las Grutas (RN60) y desde Chile por Copiapó (RN31).

La minería desarrollada en la región impulsa los principales productos que se exportan por este paso: oro, plata, cobre, y más recientemente, litio. El mosto es un producto con potencial para ser exportado por este paso.

Este Paso se direcciona a puertos de Chile con mayor calado (hasta 400.00 toneladas) para la salida de grandes volúmenes productivos.

Mapa N° 2: Paso de San Francisco (AR) - San Francisco (CH)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 5: Principales Indicadores Paso San Francisco (AR) -San Francisco (CH)

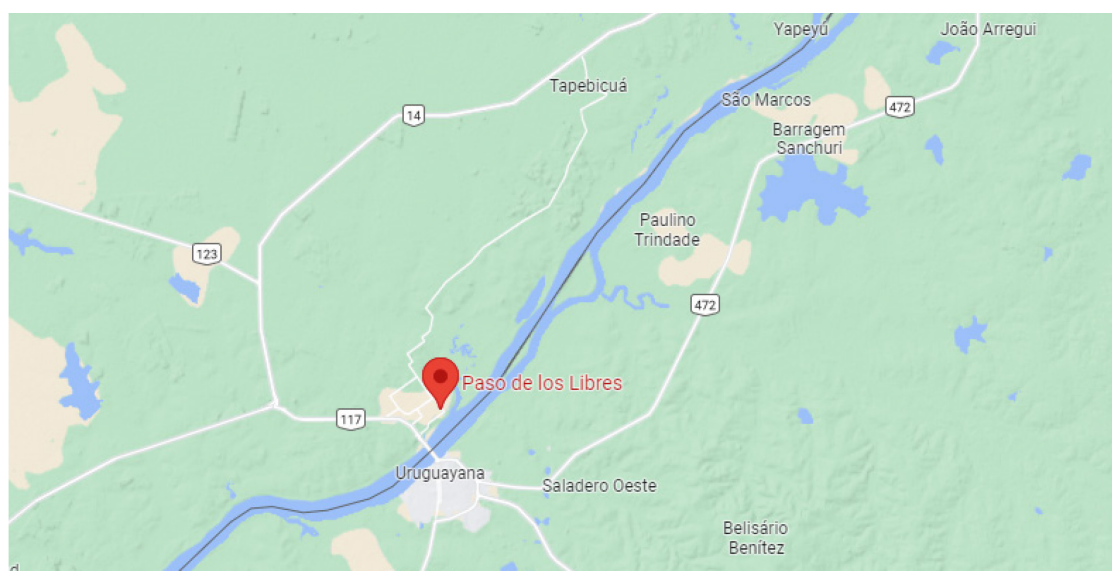
Dimensión	Situación Actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina
Aduana argentina	Puesto de control en Cortaderas Delegación permanente en Tinogasta
Especialización:	Principalmente minería
Horario de atención:	08:00 a 19:00 hs. con intermitencias Ingreso y egreso de camiones hasta las 17:00 horas
Acceso Vial:	RN 60 (AR) RN 31 (CH)
Altura:	4.726 msnm
Conectividad Digital:	Muy débil

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO Y ARTÍCULOS DE PRENSA.

4.1.2 Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR), provincia de Corrientes en Argentina y limita con la República Federativa del Brasil

El predio se encuentra al lado de la RN 117, por la cual se accede al Puente Internacional Agustín P Justo-Getulio Vargas. Cuenta con 2 ingresos y 2 egresos.

Mapa N° 3:: Paso de los Libres (AR) - Uruguayana (BR)



FUENTE: GOOGLEMAPS.

Tabla N° 6: Principales Indicadores Paso de los Libres (AR)- Uruguayana (BR)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina para pasajeros y tránsito vecinal fronterizo (TVF) Doble cabecera para cargas en Brasil
Aduana argentina	Complejo Terminal de Cargas (CoTeCar). Paso de los Libres
Flujo anual estimado de cargas	2.364.179 ton (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	Abierto las 24 horas. / Para cargas 07:00-23:00 hs con intermitencias por razones operativas. Tiempo de estadía entre 6 hs y 3 días para camiones
Especialización	Todo tipo de cargas
Acceso Vial:	RN 117
Conectividad Digital:	Con dificultades e interrupciones

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS REALIZADAS DURANTE LA VISITA AL PASO LOS DÍAS 25 Y 26 DE OCTUBRE DE 2021.

Fortalezas

- **Sistema Aduanero.** Aduana ha implementado el sistema SEGCO, que resulta una herramienta que contribuye a la eficiencia y eficacia de los procesos y a transparentar los flujos de camiones. Está destinado a todas las operaciones de importación que se realicen en el COTECAR.
- **Baja capacidad operativa.** El tiempo de cruce de camiones toma entre 6 horas y 3 días. Los usuarios consultados coinciden en que es insuficiente la dotación de personal de los organismos públicos. Esto se debe a que cada uno de estos puestos debe contar con 3 empleados (uno de migraciones, uno de control de documentación y otro de Aduana). En el caso de que no se encuentren los 3 juntos no se puede realizar la apertura del punto de acceso. Según la demanda de camiones que exista, es muy común que la fila de unidades llegue hasta el puente y bloquee el acceso a los buses y vehículos particulares. Los camiones realizan el control documental (por Gendarmería Nacional) e inician la fila para acceder al Complejo. Existen 4 puestos de acceso, pero sólo funcionan 2. El 80 % de los camiones requieren control por parte de este Organismo, que no cuenta con personal suficiente.
- **Infraestructura ociosa.** En el año 2013 se inauguraron nuevas instalaciones en el Complejo Terminal de Cargas (COTECAR), que sin embargo se encuentran cerradas casi en su totalidad.

- **Mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento operativo.** En el COTECAR los camiones estacionan de manera desordenada. Falta mantenimiento general, se reiteran situaciones de inseguridad, pueden verse cámaras fuera de servicio al igual que las 6 balanzas con las que cuenta el Paso y el escáner móvil se encuentra al aire libre, funcionando escasas horas por día.
- **Implementación integral del ACI.** Hay única cabecera para transporte automotor de pasajeros y tráfico vecinal fronterizo (del lado argentino); y doble cabecera para transporte de cargas (del lado brasileño). No se ha completado el traslado de funcionarios brasileños ni la infraestructura operativa necesaria para integrar y coordinar el área.
- **Conectividad y Servicios Básicos** y hay deficiencias en el abastecimiento energético y de comunicaciones (en particular internet)

Proyectos Identificados

- **FONPLATA:** Se encuentran en construcción 3 edificios de apoyo y pavimentación con el fin de reorganizar la circulación del tránsito. De acuerdo con información provista por representantes del sector público y privado del Paso, la obra debería haber sido hecha dentro del predio y no en las proximidades del puente.
- **Acceso a internet:** se están realizando trabajos para poder abastecer de conexión a internet el Complejo. Se espera conectar a ARSAT al cruce de fronteras.

4.1.3 Santo Tomé (AR) – San Borja (BR), provincia de Corrientes en Argentina y limita con la República Federativa del Brasil

Este paso localizado en el centro de la provincia de Corrientes, próximo al Río Uruguay que configura la frontera con Brasil y es uno de los más importantes de la Región en cuanto a su movimiento de cargas.

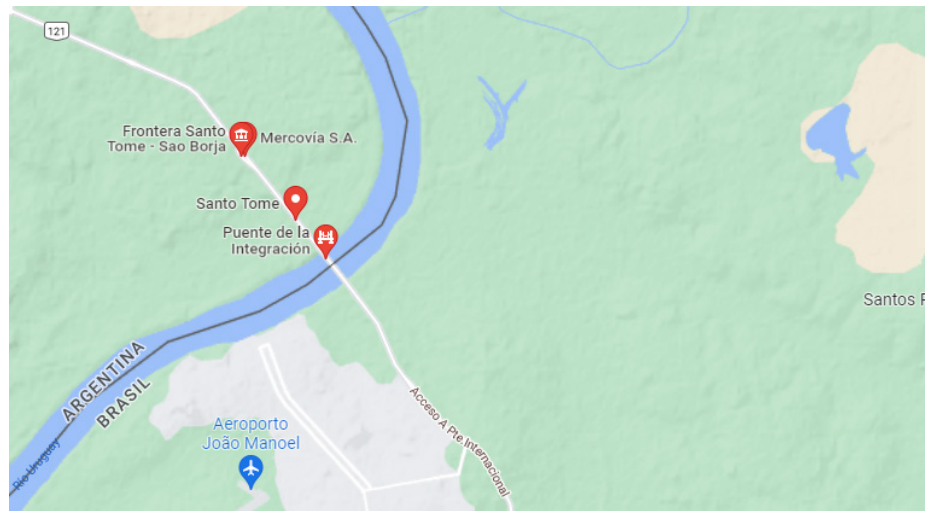
Sin embargo, su principal rasgo distintivo es que constituye un modelo innovador de administración por cuanto ésta se encuentra concesionada a la empresa MERCOVIA¹¹ desde 1995, por 25 años y fue el primer centro unificado de frontera del MERCOSUR.

Este paso funciona de manera totalmente integrada y cumple con todas las pautas establecidas en los Acuerdos de Recife de Controles Integrados de Fronteras del MERCOSUR (1993), Protocolo Adicional y normativa posterior al respecto.

¹¹ es un Consorcio integrado por las empresas IMPREGILO INTERNATIONAL INFRASTRUCTURES NV, NECON ARGENTINA S.A. Y JOSÉ J. CHEDIACK S.A.I.C.A.

En efecto, fue elegido por la OMA (Organización Mundial de Aduanas) y IIRSA (Iniciativa para la Integración regional Sudamericana) en un trabajo recomendado por el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), como la frontera que más se aproxima al ideal para América Latina.¹²

Mapa N° 4:: Paso de Santo Tomé (AR) – San Borja (BR)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 7: Principales Indicadores Paso Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina
Aduana argentina	Dentro del Complejo fronterizo COTECAR
Flujo anual estimado de cargas (ton):	762.021 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	Las 24 horas. Tiempo de estadía: entre 3 y 4 horas
Especialización	Todo tipo de cargas.
Acceso Vial:	RN 121 y RN 14
Conectividad Digital:	Relativamente normal

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS A TRANSPORTISTAS; ENTREVISTAS A REPRESENTANTES DE LA EMPRESA CONCESIONARIA MERCOVÍA S.A

Las condiciones para la operatoria vinculada al transporte internacional por carreteras han cumplido con los requisitos de eficiencia y agilidad requerida desde sus inicios.

¹² http://mercovia-sa.com/es/?page_id=175

Sin embargo, el costo asociado al peaje al momento de inauguración resultaba elevado y las empresas de transporte priorizaban el uso de otros pasos (en especial Paso de los Libres- Uruguayana), aun cuando eran claras las diferencias operativas a favor de Santo Tome -Sao Borja. Con el paso del tiempo, las empresas observaron que el impacto del monto del peaje sobre el costo total de las operaciones empezaba a disminuir cuando se lo comparaba con los notablemente menores tiempos de espera y las eficientes condiciones de operación que brindaba este paso con relación a otros.

Desde 2010 algunas empresas entrevistadas no sólo decidieron trasladar gran parte de su flota para operar por Santo Tomé-San Borja, sino también sus estructuras logísticas. Tres empresas de transporte internacional de cargas de primera línea, argentinas pero también con sucursales en Brasil, afirman que este proceso se fue afianzando, y la eficiencia y aporte a la competitividad que presenta Santo Tomé-San Borja se convirtió en un factor de impulso de los tránsitos en dicho paso.

Fortalezas:

- **Eficiencia operativa.** El tiempo de cruce es de entre 3 y 4 hs. Funciona las 24 hs, durante todo el año
- **Equipamiento moderno.** El Complejo cuenta con balanza digital de última generación

Desafíos

- **Vencimiento de la Concesión.** La concesión otorgada a Mercovía SA venció en 2021. Por el momento Argentina y Brasil han acordado una prórroga por un año con opción a dos, pero restan definiciones respecto de la continuidad.

4.1.4 Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY), provincia de Formosa en Argentina y limita con la República del Paraguay

Puente Internacional “San Ignacio de Loyola” (sobre el río Pilcomayo) y Pasarela “La Fraternidad”, unen la ciudad de Clorinda (provincia de Formosa) con las ciudades paraguayas de Asunción y Nanawa.

Mapa N° 5: Paso de Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)



FUENTE: GOOGLEMAPS.

Tabla N° 8: Principales Indicadores Paso Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Doble cabecera para pasajeros, TVF y cargas
Aduana argentina	Resguardo Jurisdiccional Puente Internacional San Ignacio de Loyola, se delimita como Zona Primaria Aduanera desde el pórtico-casilla de control ubicado sobre la Ruta Nacional N.º 11 hasta el límite sobre el Puente Internacional, abarcando las áreas y estructuras edilicias comprendidas dentro del alambre tejido perimetral que la circunda
Flujo anual estimado de cargas (ton):	1.290.891 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	Las 24 horas según información oficial Demoras de hasta 24 hs o más por dificultades operativas y de infraestructura para transporte de cargas
Acceso Vial:	RN 11
Conectividad Digital:	Débil

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS A EMPRESARIOS DE LA CÁMARA PARAGUAYA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (CAPATIT).

Desafíos

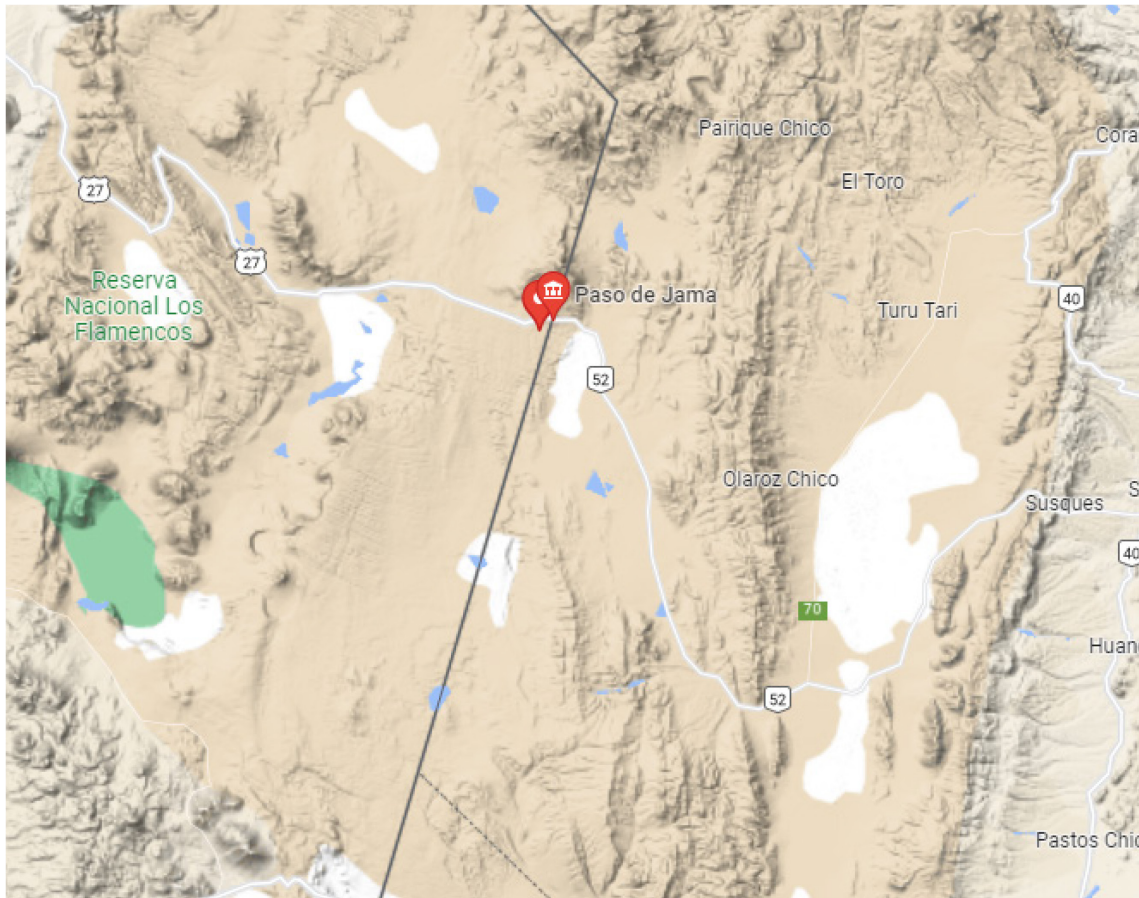
- **Congestión vías de acceso.** Las vías de acceso al paso generalmente se encuentran ocupadas con camiones estacionados en ambas banquetas a la espera de acceder a las instalaciones de control
- **Capacidad operativa restringida** por falta de infraestructura adecuada, particularmente del lado argentino, donde actualmente se realizan trabajos de construcción y reparación la estructura edilicia. De acuerdo con la información relevada en las entrevistas realizadas, entre 20 y 40 camiones quedan diariamente a la espera de los trámites correspondientes para el cruce internacional, lo cual evidencia demoras e ineficiencias operativas¹³.

4.1.5 Jama (RA)- San Pedro de Atacama (CH), provincia de Jujuy y limita con la República de Chile

Se encuentra localizado en el noroeste de la provincia de Jujuy, en el límite con Chile, a una altura de 4200 msnm. La infraestructura actual fue inaugurada en 2013 y el complejo cuenta con dos edificios: uno para control de pasajeros y otro para cargas.

¹³ Los datos sobre cantidad de camiones diarios que transitan por Posadas-Encarnación y Clorinda-Puerto Falcón fueron suministrados por directivos de CAPATIT (Cámara Paraguaya de Transporte Internacional)

Mapa N° 6: Paso de Jama (AR) – San Pedro de Atacama (CH)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 9: Principales Indicadores Paso de Jama (RA) – San Pedro de Atacama (CH)

Dimensión	Situación Actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única del lado argentino
Aduana argentina	Los trámites se realizan en el resguardo aduanero localidad de la Susques y resguardo aduanero localidad Pala.
Especialización:	Pasajeros y Cargas
Flujo estimado de cargas (ton):	42.178 (Fuente: Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención	08:00-13:00 15:30-19:30 en verano 09:00-18:00 en invierno
Acceso Vial:	RN 52 (AR) o por 27 (CH)
Altura:	4200 msnm
Servicios Básicos:	La electricidad del paso es provista por una usina a gas. El servicio de internet es satelital y es proporcionado por la empresa Noanet perteneciente a EJESA, proveedora del servicio eléctrico de la provincia de Jujuy.
Conectividad Digital:	Débil conexión a internet

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD, ENTREVISTAS REALIZADAS DURANTE LA VISITA AL PASO EL DÍA 9 DE MARZO DE 2022.

Se trata de un paso fronterizo que favorece el intercambio comercial del MERCOSUR, la Comunidad Andina y la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR).

Ventajas

- **Ubicación estratégica:** Presenta potencialidad para convertirse en el mediano y largo plazo en un nodo estratégico por la conexión entre el puerto de Santos (Brasil) sobre el Atlántico y los puertos de Iquique y Antofagasta (Chile) sobre el Pacífico.
- **Clima.** Desde el punto de vista climático también tiene aspectos positivos, ya que si bien es una zona muy ventosa, posee baja tasa de interrupción al tránsito porque no se ve afectado frecuentemente por nevada o viento blanco como otros pasos.

Desafíos

- **Conectividad.** Las dificultades de la altura y la aún incipiente conectividad (débil conexión a internet) lentifican el tránsito por esta vía.
- **Disponibilidad de espacios de atención al público.** Debe tenerse en cuenta que los Agentes de Transporte Aduanero, que representan a los dadores de carga, no cuentan con espacio propio para realizar su trabajo y utilizan el galpón que simultáneamente es utilizado para realizar la verificación física de la mercadería transportada.
- **Segmentación de las cargas.** El playón de cargas tiene una capacidad aproximada para 80 camiones, pero aún no hay sistematización de vehículos por tipo de cargas. Separar las cargas peligrosas y refrigeradas resultaría adecuado.
- **Control de Pesajes:** Existe una balanza privada con carácter fiscal y está en funcionamiento. La balanza de Vialidad Nacional está situada en la localidad de El Volcán, pero no está operativa.
- **Funcionamiento del Servicio Agrícola-Ganadero (SAG), Chile:** Este organismo cuenta con escaso personal para cumplir con todas las tareas requeridas en el paso y suele presentar medidas de fuerza del personal. Además, se encuentra a gran distancia, a 50 km del paso.

Proyecto en curso

En 2016, la República Argentina suscribió un Contrato de préstamo con el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), que tiene como objetivo incrementar la presencia del Estado en los complejos fronterizos de la frontera norte, para fortalecer el servicio de seguridad pública mediante obras de infraestructura, equipamiento, programas de capacitación y gerenciamiento de proyectos.

En 2017 el gobierno nacional solicitó el préstamo correspondiente para financiar parcialmente el costo del proyecto "Remodelación del paso fronterizo internacional Jama". En diciembre de 2019 la nueva gestión solicitó una prórroga, ya que el préstamo vencía en mayo de 2020. El 20 de noviembre de 2020 se dio inicio formal a la obra.

El Proyecto incluye la reorganización de la circulación y la ampliación de la playa de estacionamiento para 87 camiones, la creación de un sector de cargas de frío y de cargas peligrosas, la construcción de 10 cabinas para la atención de vehículos particulares, la separación de flujos en todos los procesos de control, la construcción de nuevos espacios destinados al control exhaustivo de vehículos, la construcción de un Centro de Control de Pesos y Dimensiones y la creación de espacios de monitoreo de seguridad. El tiempo estimado de la ejecución es de 18 meses.

También se incluyen obras para complejos habitacionales de funcionarios de AFIP-DGA, DNM, SENASA, Sanidad de Fronteras y Gendarmería Nacional.

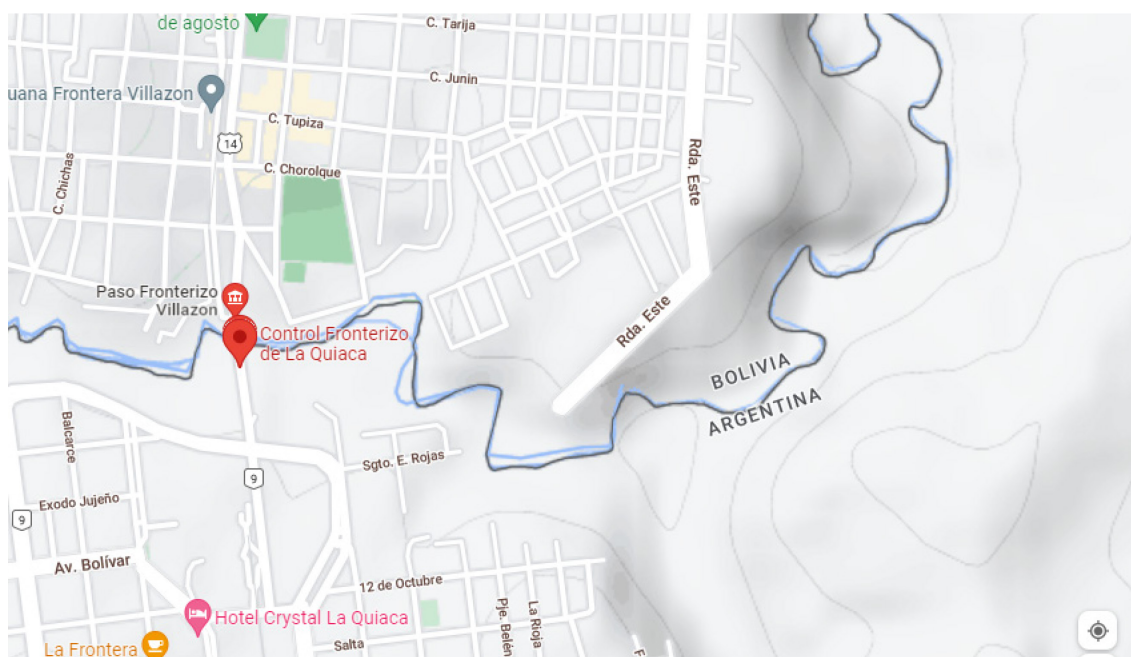
4.1.6 La Quiaca (AR)- Villazón (BO), provincia de Jujuy en Argentina y limita con el Estado Plurinacional de Bolivia

Se encuentra hacia el final de la RN 9, a la vera del río La Quiaca. El Puente Internacional Horacio Guzmán une a ambos países.

Es un paso que funciona con un sistema de control tradicional. Las categorías habilitadas son: turismo, tránsito vecinal fronterizo y cargas. Dentro de éstas últimas, las principales mercaderías transportadas: diésel, gasoil, hierro, harina, maquinarias, harina de soja

La playa de estacionamiento de camiones se encuentra antes de llegar al puente internacional. En paralelo al puente existe un corredor donde transitan los denominados “paseros”.

Mapa N° 7: Paso de La Quiaca (AR) - Villazón (BO)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 10: Principales Indicadores Paso La Quiaca (AR)-Villazón (BO)

Dimensión	Situación Actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina
Aduana argentina	Se encuentra al lado de puente internacional En este paso se realiza el denominado "tránsito de paseros"
Flujo anual estimado de cargas (ton):	258.030 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	07:00 a 24:00 hs con intermitencias
Especialización	Diesel, gasoil, hierro, harina, harina de soja, maquinarias
Acceso Vial:	RN 9
Altura:	3440 msnm
Conectividad Digital:	Débil e intermitente

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS REALIZADAS DURANTE LA VISITA AL PASO EL DÍA 11 DE MARZO DE 2022.

Desafíos

- **Saturación de capacidad.** Se observa una permanente saturación del paso en función del tránsito de personas (particular y peatonal), micros de líneas internacionales, vehículos particulares y tránsito pesado que deben realizar los trámites de control fronterizo antes de cruzar y generan un potencial colapso permanente y situaciones de inseguridad. Las ciudades fronterizas han crecido desordenadamente en torno a la infraestructura del paso fronterizo.
- **Conectividad digital.** Es indispensable mejorar la conectividad en el paso que hoy resulta insuficiente.

4.1.7 Paraje Jagüé (AR) – Paraje Los Loros (CH) Pircas Negras, provincia de La Rioja y limita con la República de Chile

Utilizado sólo para turismo por el momento, hay un proyecto provincial en marcha para su habilitación para el movimiento de cargas.

Mapa N° 8: Paso de Paraje Jagüé (AR) – Paraje Los Loros (CH)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 11: Principales Indicadores Paso Paraje Jagüé (AR)- Paraje Los Loros (CH) / Pircas Negras

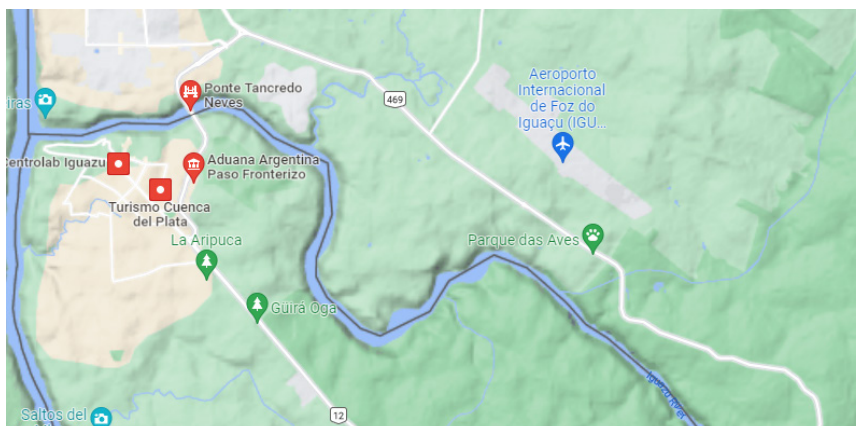
Dimensión	Situación actual
Horario de atención:	Sólo abierto entre noviembre y abril 08,30 a 13:00 horas
Especialización	Sólo turismo
Acceso Vial:	RN 76 (AR) RN 108 (CH)
Altura:	4164 msnm
Conectividad Digital:	Muy débil o inexistente

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO.

4.1.8 Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR), provincia de Misiones en Argentina y limita con la República Federativa del Brasil

Este paso es mayormente utilizado por empresas de las zonas cercanas de provincia de Misiones, Ciudad del Este y regiones cercanas y con vehículos de carga procedentes de Brasil.

Mapa N° 9: Paso de Puerto Iguazú (ar) – Foz de Iguazú (BR)



FUENTE: GOOGLMAPS

Tabla N° 12: Principales Indicadores Paso Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Doble cabecera para pasajeros, tránsito vecinal fronterizo (TVF) y cargas
Aduana argentina	Cabecera del puente Tancredo Neves
Flujo anual estimado de cargas (ton):	1.148.833 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	Las 24 hs para pasajeros y de 07:00 a 19:00 hs cargas (con demoras e intermitencias)
Acceso Vial:	RN 12 y 101
Conectividad Digital:	Insuficiente

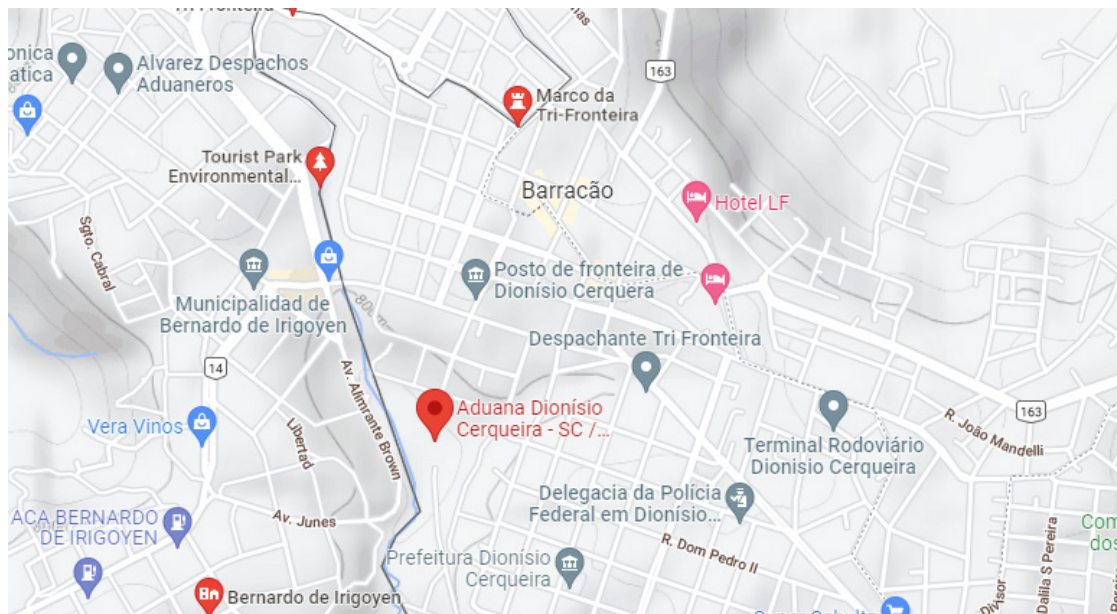
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS REALIZADAS DURANTE LA VISITA AL PASO EL DÍA 27 DE ABRIL DE 2022.

4.1.9 Bernardo de Irigoyen (AR)- Dionisio Cerqueira (BR), provincia de Misiones y limita con la República Federativa del Brasil

El PFI Bernardo de Irigoyen-Dionísio Cerqueira se encuentra en el noreste de la Argentina, en la provincia de Misiones, y comunica la localidad de Bernardo de Irigoyen con dos ciudades brasileñas, Dionísio Cerqueira del Estado de Santa Catarina, y Barracão del Estado de Paraná. Las tres ciudades están asentadas sobre la trama de drenaje del río Pepirí Guazú, afluente del río Uruguay.

Este paso es muy utilizado para el transporte de productos de la zona (cosechas estacionales)

Mapa N° 10: Paso de Bernardo de Irigoyen (AR) – Dionisio Cerqueira (BR)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 13: Principales Indicadores Paso Bernardo de Irigoyen (AR)- Dionisio Cerqueira (BR)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina para pasajeros y TVF. Cabecera única en Brasil para cargas
Especialización	Productos de cosechas estacionales de la zona
Acceso Vial:	RN 14 y RP 17
Conectividad Digital:	Débil

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD.

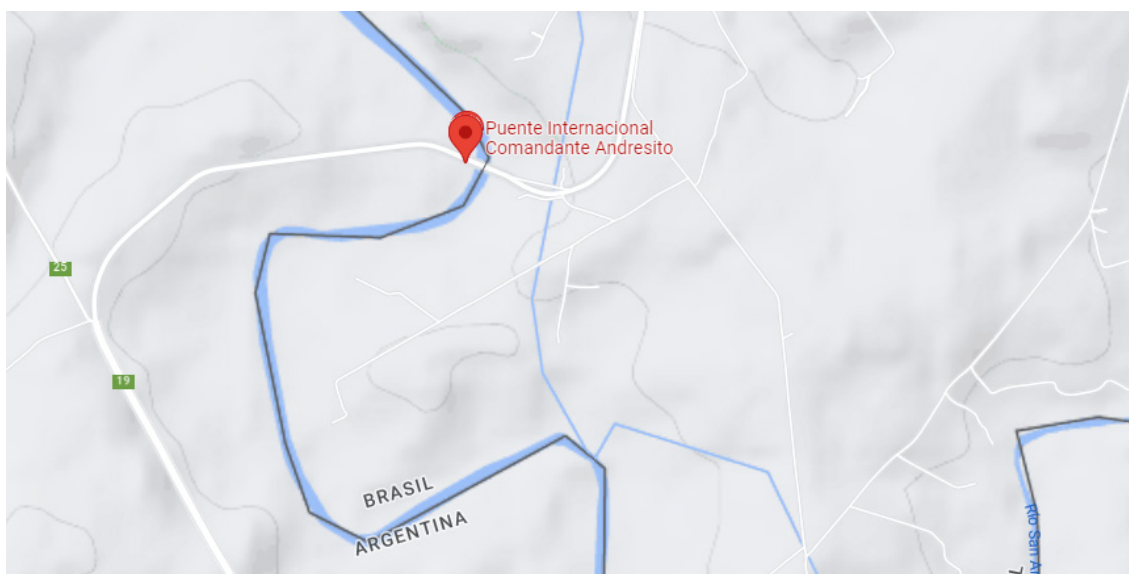
La principal característica del paso es que se trata de una frontera seca inserta en la extensa frontera hídrica argentino-brasileña. Sólo una calle ancha separa ambos países, haciendo que las tres ciudades sean de algún modo tres barrios de una misma urbe, tres ciudades que forman un conglomerado urbano único.

El complejo fronterizo está ubicado en la parte urbana de las tres ciudades. Funciona con cabecera única del lado argentino para el control migratorio de pasajeros y para el Tráfico Vecinal Fronterizo (TVF), y cabecera única del lado brasilero para el control

de cargas. Está habilitado en todas las categorías para el TVF, el transporte de carga internacional y el de pasajeros¹⁴.

4.1.10 Andresito (AR) – Capanema (BR), provincia de Misiones en Argentina y limita con la República Federativa del Brasil

Mapa N° 11: Paso de Andresito (AR) – Capanema (BR)



FUENTE: GOOGLEMAPS.

Tabla N° 14: Principales Indicadores Paso Andresito (AR) – Capanema (BR)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Brasil para pasajeros y TVF Cabecera única en Argentina para cargas
Especialización	Productos de la zona y de provincias de la región especialmente
Acceso Vial:	RP 19 (sin señalizar)

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD Y ARTÍCULOS DE PRENSA.

¹⁴ Ministerio de Seguridad de la Nación

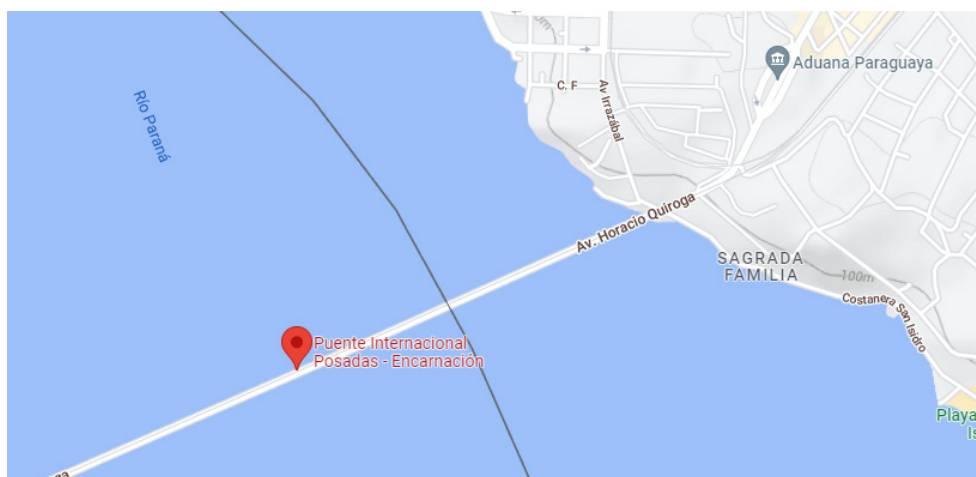
Desafíos

- **Infraestructura vial:** Se accede por RP 19 que, si bien se encuentra asfaltada, no está señalizada.

4.1.11 Posadas (AR) – Encarnación (PY), provincia de Misiones en Argentina y limita con la República del Paraguay

Puente Internacional “San Roque González de Santa Cruz”, sobre el río Paraná, (inaugurado en 1990), cuenta con infraestructura para el tránsito vial y ferroviario.

Mapa N° 12: Paso de Posadas (AR) – Encarnación (PY)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 15: Principales Indicadores Paso Posadas (AR) – Encarnación (PY)

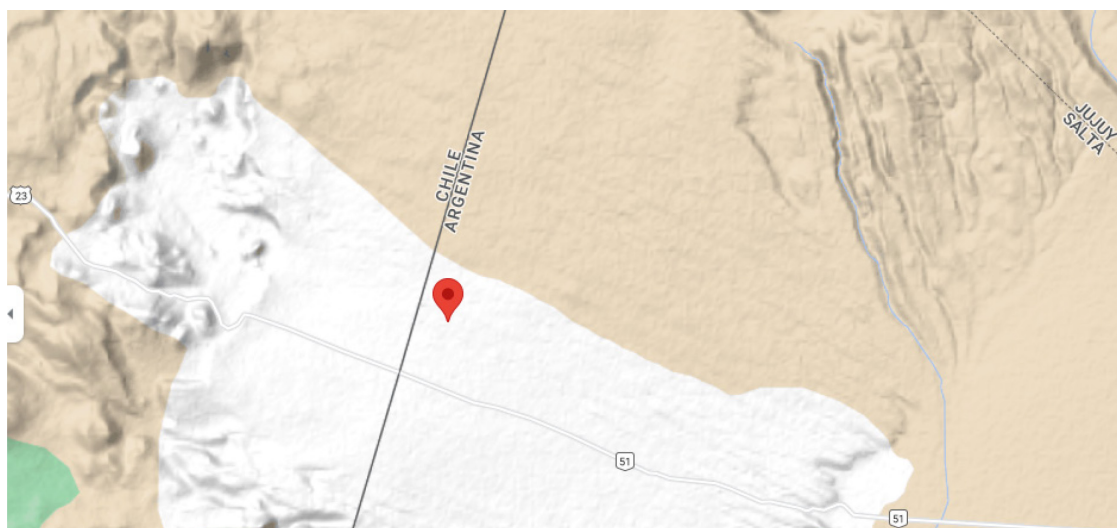
Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina para pasajeros y TVF Cabecera única en Paraguay para cargas
Aduana argentina	ZONA PRIMARIA ADUANERA CENTRO DE FRONTERA POSADAS- ENCARNACIÓN. Ubicada sobre la margen izquierda del Río Paraná, a la altura del Kilómetro N° 1.585, a aproximadamente MIL DOSCIENTOS (1.200) metros del límite internacional. El ingreso es por la Ruta Nacional N° 105
Flujo anual estimado de cargas (ton):	408.219 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	08:00 a 18:00 hs
Acceso Vial:	RN 12 y 105
Acceso Ferroviario:	El puente San Roque González de Santa cruz cuenta con infraestructura para tránsito ferroviario
Conectividad Digital:	Débil

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR; MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS A TRANSPORTISTAS DE LA CÁMARA DE EMPRESARIOS MISIONEROS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS (CEMAC)

4.1.12 Sico (AR)- San Pedro de Atacama (CH), provincia de Salta en Argentina y limita con la República de Chile

Este paso se utiliza fundamentalmente por demanda de los mineros de la zona Punta Angamos, Mejillones y Antofagasta (Norte Grande chileno)

Mapa N° 13: Paso de Sico (AR) - San Pedro de Atacama (CH)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 16: Principales Indicadores Paso de Sico (AR) – San Pedro de Atacama (CH)

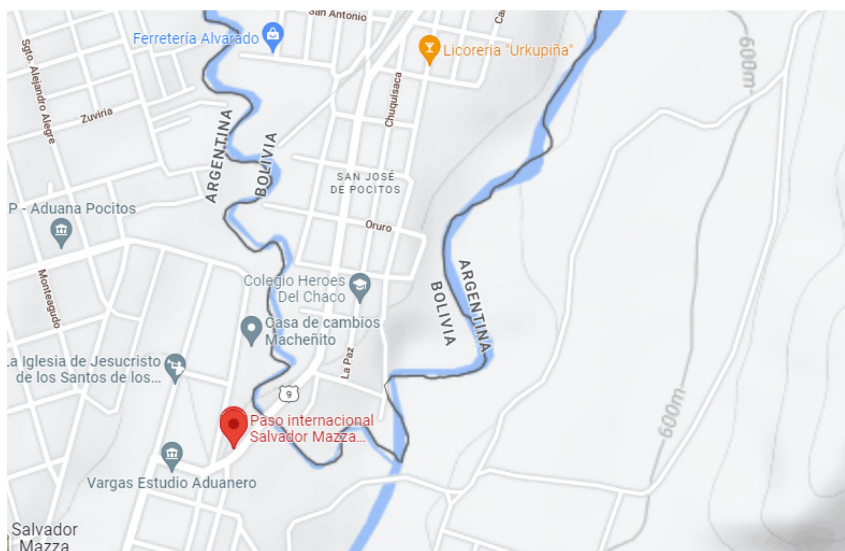
Dimensión	Situación Actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina
Aduana argentina	Km 278 de la RN 51 (a modo de prueba)
Especialización:	Pasajeros y Cargas. Principalmente minería
Horario de atención	08:00 a 20:00 hs.
Acceso Vial:	RN 51 (aún de ripio, en proyecto de pavimentación)
Altura:	4080 msnm
Servicios Básicos:	La electricidad es por paneles solares y a gas en el Complejo.
Conectividad Digital:	No hay conectividad. Sólo la red de internet estatal por satélite (argentino), pero es muy deficiente

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD, ENTREVISTAS A DESPACHANTES DE ADUANA Y TRANSPORTISTAS.

4.1.13 Salvador Mazza (AR)- Yacuiba (BO), provincia de Salta en Argentina y limita con el Estado Plurinacional de Bolivia

Es el principal corredor vial entre Argentina y Bolivia, empleado para el intercambio comercial de fertilizantes, gasoil, diésel, vidrio, frutas. Se destaca, además, por contar con operatoria internacional ferroviaria entre Argentina y Bolivia.

Mapa N° 14: Paso de Salvador Mazza (AR) - Yacuiba (BO)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 17: Principales Indicadores Paso Salvador Mazza (AR)-Yacuiba (BO)

Dimensión	Situación Actual
Área de Control Integrado (ACI)	Única cabecera en Argentina
Aduana argentina	Junto al puente internacional, en Pocitos
Flujo anual estimado de cargas (ton):	869.342 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	06:00 a 19:00 hs. con interrupciones por razones de organización de las cargas y problemas en infraestructura
Especialización	Fertilizantes, gasoil, diésel, vidrio, frutas
Acceso Vial:	RN 34 (AR), R 9 (BO)
Acceso Ferroviario:	Sí
Altura:	798 msnm
Conectividad Digital:	Insuficiente

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD; ENTREVISTAS A TRANSPORTISTAS Y REPRESENTANTES EN FRONTERA

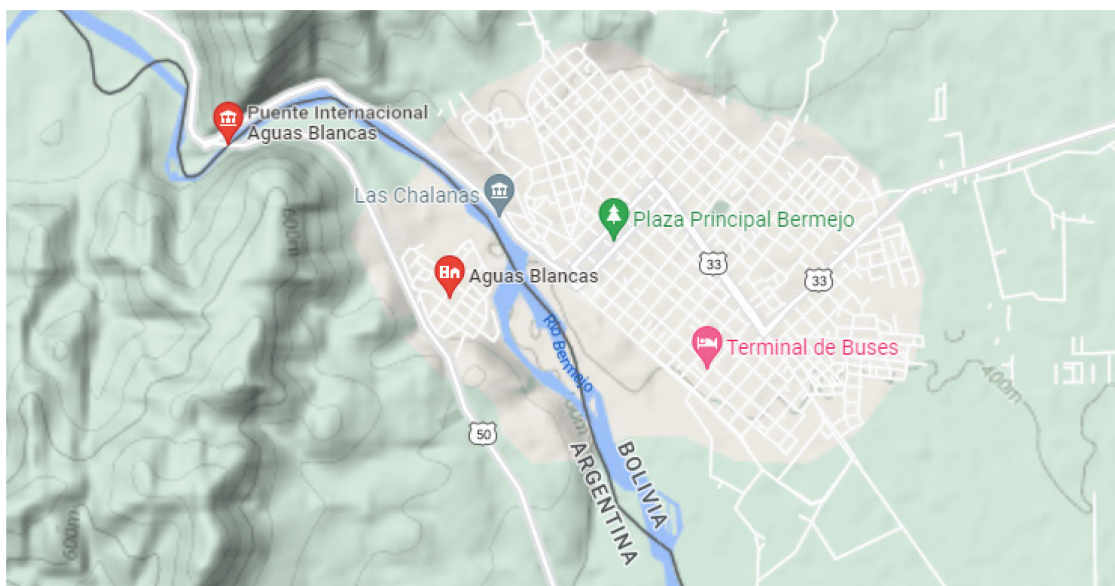
Desafíos

- **Atención por parte de organismos de control:** tienen horarios dispares. La Aduana no libera los camiones individualmente sino en tandas, una parte pasa después de las 20:00 hs y otra tanda después del mediodía.
- **Espacios para camiones.** Actualmente hay una playa en el sector este de la Aduana de ingreso desde Bolivia en reparación, lo cual redujo significativamente el espacio para la permanencia de camiones (hoy sólo entran 8 o 9). Hay demoras de hasta 2 días para pasar. Se necesita un espacio mayor en el Resguardo 2 de zona primaria aduanera (a unos 150 metros del paso de frontera). Esto permitiría atenuar la situación hasta la finalización de las obras.
- **Conectividad digital.** Es indispensable mejorar la conectividad en el paso que hoy resulta insuficiente.

4.1.14 Aguas Blancas (AR)- Bermejo (BO), provincia de Salta en Argentina, y limita con el Estado Plurinacional de Bolivia

Corresponde al Puente Internacional del río Bermejo. Cuenta con un paso de frontera fluvial: infraestructura en la margen argentina del río Bermejo, con el nombre de Puerto Chalanas. El Centro de control ubicado sobre la ruta internacional, a mitad de camino entre la localidad de Aguas Blancas y la cabecera del Puente Internacional.

Mapa N° 15: Paso de Aguas Blancas (AR) - Bermejo (BO)



FUENTE: GOOGLMAPS.

Tabla N° 18: Principales Indicadores Paso Aguas Blancas (AR)- Bermejo (BO)

Dimensión	Situación actual
Área de Control Integrado (ACI)	Cabecera única en Argentina
Aduana argentina	Cabecera del puente
Flujo anual estimado de cargas (ton):	78.934 (Plan Belgrano, 2016)
Horario de atención:	Con limitación horaria
Acceso Vial:	RN 50
Altura:	562 msnm
Conectividad Digital:	Débil

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A MINISTERIO DEL INTERIOR Y MINISTERIO DE SEGURIDAD.

Ventajas

Es un paso con baja densidad de tránsito y puede ser alternativa a Salvador Mazza-Yacuiba y La Quiaca- Villazón cuando alguna ocasión lo haga imprescindible. Puede ser utilizado también por tránsitos que lo consideran conveniente por razones de logística, distancia de origen y destino o algún motivo comercial vinculado al transportista, al importador o al exportador.

Desafíos

- **Horario de atención:** El horario oficial es de 24 horas, pero los Organismos de Control no operan durante la jornada completa, sino con horarios limitados y con diferencias entre ellos.

Proyectos identificados

De acuerdo con la información aportada por la Provincia de Salta, en el marco de Jornada de Trabajo Interprovincial de Logística organizada por el CFI, se encuentra en marcha la licitación para la ampliación de la traza de la RN 50. El Plan de Obras se realiza en el marco del Programa de Desarrollo de Complejos Fronterizos de FONPLATA, gestionado por el Ministerio de Seguridad de la Nación¹⁵.

4.1.15 Pasos fluviales Provincia de Misiones

La Provincia de Misiones cuenta con pasos fluviales de carácter internacional que tienen importancia para la economía vecinal fronteriza (con Brasil), entre los que se destacan tres:

- Alba Posse- Porto Mauá
- San Javier- Porto Xavier
- El Soberbio- Porto Soberbo

En todos estos pasos se utiliza la balsa como medio de transporte para el cruce de pasajeros y cargas.

4.2 FLUJOS DE CARGA Y DE VEHICULOS EN LOS PFI DEL NORTE GRANDE

De acuerdo con las estadísticas sistematizadas por la Aduana Argentina, existen 20 jurisdicciones aduaneras con movimientos de carga registrados en el Norte Grande, por vía terrestre.

Entre 2016-2021 se movilizaron anualmente 5,2 millones de toneladas (unos US\$ 8.500 millones), a través de las aduanas de la región, considerando tanto carga de exportación como de importación. Estos valores representan un 31% de los volúmenes y 23% de los valores comerciados por el total del país con el resto del mundo por la vía carretera.

¹⁵ Información aportada por la Provincia de Salta.

De total regional, las primeras cinco aduanas explican el 80% de las cargas, de las cuales el 72% es movilizado través de tres aduanas de NEA: Paso de los Libres, Clorinda, Iguazú y Santo Tomé, correspondiendo el 8% restante a Pocitos, en el NOA.

Tabla N° 19: Flujos de Cargas en camión en Aduanas del Norte Grande.

Provincia	Aduana de Salida	Principales Pasos /Puertos Asociados	Toneladas	Part. % en volumen	Miles de USD	Part. % en valor
CORRIENTES	PASO DE LOS LIBRES	Paso de los Libres; Paso Alvear	1.552.348	29,7%	3.876.426	45,7%
	SANTO TOME	Santo Tome	508.748	9,7%	1.853.427	21,8%
	CORRIENTES	Itatí	4.372	0,1%	4.656	0,1%
	GOYA	Goya, Bella Vista, Lavalle	94	0,0%	574	0,0%
MISIONES	IGUAZU	Puerto Iguazú	757.396	14,5%	687.957	8,1%
	BERNARDO DE IRIGOYEN	Bernardo de Irigoyen	274.016	5,2%	204.835	2,4%
	SAN JAVIER		152.046	2,9%	140.118	1,7%
	POSADAS	Posadas (AR) – Encarnación (PY); Ituzaingó (Corrientes)	60.888	1,2%	89.304	1,1%
	OBERA		201	0,0%	324	0,0%
FORMOSA	CLORINDA	Clorinda, Pilcomayo	940.070	18,0%	749.660	8,8%
	FORMOSA	Formosa, Bermejo	1.358	0,0%	874	0,0%
CATAMARCA	TINOGASTA	Única aduna provincial.	6.933	0,1%	10.384	0,1%
CHACO	BARRANQUERAS	Única aduna provincial.	853	0,0%	971	0,0%
SALTA	POCITOS	Pocitos	452.773	8,7%	400.862	4,7%
	ORAN		37.032	0,7%	32.689	0,4%
	SALTA		34.461	0,7%	57.230	0,7%
JUJUY	LA QUIACA	La Quiaca, Yavi	275.328	5,3%	115.628	1,4%
	JUJUY	Jama (Susques)	138.622	2,7%	219.187	2,6%
SANTIAGO DEL ESTERO	SANTIAGO DEL ESTERO	Única aduna provincial	298	0,0%	1.714	0,0%
TUCUMAN	TUCUMAN	Única aduna provincial	28.554	0,5%	37.259	0,4%
	Total Norte Grande		5.226.391	100%	8.484.077	100%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INDEC.

Es menester puntualizar que las jurisdicciones aduaneras no coinciden unívocamente con un PFI, es por eso por lo que, para aproximar con mayor exactitud la cuestión, es necesario acceder a información complementaria. La falta de estadísticas oficiales y sistemáticas de flujos de cargas, vehículos y personas es una fuerte limitante para la formulación y evaluación de impacto de políticas públicas en esta materia.

En el siguiente cuadro se sintetiza la información de flujos de carga y de camiones que se ha podido recabar a través de entrevistas y de lo sistematizado oportunamente por el Plan Belgrano para el año 2016. Cabe apuntar que los datos no resultan consistentes entre sí.

Tabla N° 20: Flujos de vehículos y cargas en los principales PFI de la Región.

PASO DE FRONTERA INTERNACIONAL		Camiones		Toneladas
		Promedio Diario	Total Anual 2016	Total Anual 2016
Provincia	Paso Internacional	Fuente: Entrevistas realizadas en los PFI durante 2021-2022	Fuente: Plan Belgrano 2016	
Catamarca	SAN FRANCISCO (AR)- SAN FRANCISCO (CH)		13	113
Corrientes	PASO DE LOS LIBRES (AR) – URUGUAYANA (BR)	1.100	124.000	2.364.179
	SANTO TOMÉ (AR) – SAN BORJA (BR)	400	38.100	762.021
	ALVEAR (AR) – ITAQUI (BR)	-	4.400	112.000
Formosa	CLORINDA (AR) – PUERTO FALCÓN (PY)	110	72.000	1.290.891
Jujuy	JAMA (AR)- SAN PEDRO DE ATACAMA(CH)	100	32.287	429.178
	LA QUIACA (AR) –VILLAZÓN (BO)	80	16.105	258.030
La Rioja	PARAJE JAGÜÉ (AR) -PARAJE LOS LOROS (CH) (Pircas Negras)	80	16.105	258.030
Misiones	PUERTO IGUAZÚ (AR) – FOZ DE IGUAZÚ	-	58.000	1.148.833
	BERNARDO DE IRIGOYEN (AR)- DIONISIO CERQUEIRA	-	19.000	354.909
	ANDRESITO (AR) – CAPANEMA (BR)	-	-	-
	POSADAS (AR) – ENCARNACIÓN (PY)	160 (no incluye lastres)	29.000	408.219
Salta	SICO (AR)- SAN PEDRO DE ATACAMA (CH)	300 (vehículos menores/camionetas)	-	-
	SALVADOR MAZZA (AR) –YACUIBA (BO)	150/200	51.933	869.342
	AGUAS BLANCAS (AR) –BERMEJO (BO)	-	4.848	78.934

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS DE IIRSA (2000 Y 2005), PLAN ESTRATÉGICO BELGRANO (2016); ADUANA DE CHILE (2019); SISCOMEX BRASIL (2019) Y ENTREVISTAS A INFORMANTES CLAVES DE LOS PFI.

4.3 PROYECTOS EJECUTIVOS RELEVADOS

4.3.1 En ejecución

- **REMODELACIÓN DEL PASO FRONTERIZO INTERNACIONAL JAMA.** Incluye la reorganización de la circulación y la ampliación de la playa de estacionamiento para 87 camiones, la creación de un sector de cargas de frío y de cargas peligrosas, la construcción de 10 cabinas para la atención de vehículos particulares, la separación de flujos en todos los procesos de control, la construcción de nuevos espacios destinados al control exhaustivo de vehículos, la construcción de un Centro de Control de Pesos y Dimensiones y la creación de espacios de monitoreo de seguridad. También se incluyen obras para complejos habitacionales de funcionarios de AFIP-DGA, DNM, SENASA,

Sanidad de Fronteras y Gendarmería Nacional. El tiempo estimado de la ejecución es de 18 meses, inicio en noviembre 2020. Financiamiento FONPLATA.

- **AGUAS BLANCAS – BERMEJO** De acuerdo con la información aportada por la Provincia de Salta, se encuentra en marcha la licitación para la ampliación de la traza de la RN 50. Financiamiento Programa de Desarrollo de Complejos Fronterizos de FONPLATA.
- **PASO DE LOS LIBRES –URUGUAYANA** Se encuentran en construcción 3 edificios de apoyo y pavimentación con el fin de reorganizar la circulación del tránsito. Financiamiento FONPLATA.
- **PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA:** se están realizando trabajos para poder abastecer de conexión a internet el Complejo. Se espera conectar a ARSAT al cruce de fronteras.

4.3.2 En etapa de proyecto sin financiamiento

- **PASO SAN FRANCISCO – CATAMARCA** (existen dos proyectos en jurisdicción nacional. MOP y Min. Interior)
- **PASO PIRCAS NEGRAS – LA RIOJA**

4.4 DESEMPEÑO DE LOS PFI DE LA REGIÓN NORTE GRANDE

4.4.1 Principales Atributos

A modo de síntesis en el siguiente cuadro se presenta una evaluación general del desempeño de cada uno de los PFI analizados, en función de una serie de atributos relevantes: estado de la infraestructura del complejo; disponibilidad de servicios básicos; disponibilidad y estado de los accesos viales, calidad de la conectividad digital, eficiencia en los controles aduaneros y en el resto de los controles.

Tabla N° 21: Síntesis principales atributos de los PFI seleccionados.

Provincia	Paso Fronterizo	Infraestructura Complejo (1)	Servicios Básicos (2)	Accesos Viales (3)	Conectividad Digital	Control Aduanero	Resto de Controles
Catamarca	San Francisco (AR) - San Francisco (CH) (Las grutas) - (Copiapó)	Regular	Regular	Buena	Mala	Regular	Regular
Corrientes	Paso de los libres (AR) - Uruguayana (BR)	Buena	Regular	Buena	Regular	Buena	Regular
	Santo Tomé (AR) - San Borja (BR)	Muy Buena	Muy Buena	Muy Buena	Buena	Muy Buena	Muy Buena
	Alvear (BR) - Itaquí (BR) *	Regular	Regular	Buena			
Formosa	Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PY)	Buena	Regular	Regular	Regular	Buena	Regular
Jujuy	Jama (AR) - San Pedro de Atacama (CH)	Buena	Buena	Buena	Regular	Buena	Buena
	La Quiaca (AR) - Villazón (BO)	Regular	Regular	Regular	Regular	Buena	Regular
La Rioja	Paraje Jagué (AR) - Paraje los loros (CH) (Pircas negras)			Regular	Mala		
Misiones	Puerto Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR)	Buena	Regular	Muy Buena	Regular	Buena	Buena
	Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR)	Buena	Regular	Buena	Regular	Buena	Regular
	Andresito (AR) - Capanema (BR)	Regular	Regular	Regular	Regular		
	Posadas (AR) - Encarnación (PY)	Muy Buena	Buena	Buena	Regular	Buena	Buena
Salta	Sico (AR) - San Pedro de Atacama (CH)	Regular	Mala	Regular	Mala	Regular	Regular
	Salvador Mazza (AR) - Yacuiba (BO)	Regular	Regular	Buena	Regular	Regular	Regular
	Aguas Blancas (AR) - Bermejo (BO)	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular

(1) Infraestructura del complejo: Estado edificio, playas de camiones, cerco perimetral, etc.

(2) Servicios Básicos: agua, cajeros automáticos, vestuarios, etc.

(3) Accesos Viales del lado argentino

* No fue visitado, relevamiento según fuentes secundarias.

Nota: la tipificación (muy buena, buena, regular y mala) fue definida a partir de visitas a los pasos. Se elaboró con el objeto de aportar una aproximación útil para la identificación de prioridades en el diseño de políticas públicas.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

4.4.2 Rasgos distintivos del diagnóstico

No se ha avanzado al ritmo previsto en materia de coordinación binacional o regional para la aplicación de Criterios de Gestión de Control ni de centralización en la administración de los Pasos de Frontera.

En contrapartida, sí ha mejorado la eficiencia operativa y la calidad en el control de los PFI a partir de la introducción de tecnologías de fiscalización aduanera (i.e. scanners) y de la construcción de nuevos complejos fronterizos con infraestructura para que el personal de los organismos pueda desempeñar sus funciones.

Sobre esta base, persisten desafíos vinculados a la agilidad de procesos, conectividad digital, gerenciamiento centralizado de cada PFI, infraestructura y equipamiento adecuados para la estadía y acceso por parte de camiones y pasajeros, así como de los trabajadores.

En las secciones que siguen se sistematizan los principales desafíos que enfrentan los PFI en la Región Norte Grande, así como propuestas de intervención para mejorar su desempeño.

5. PRINCIPALES DESAFÍOS IDENTIFICADOS

5.1 INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

- **Insuficientes espacios físicos para estacionamiento y control para camiones.** playas de camiones que no satisfacen la demanda, por falta de espacio disponible.

Esta problemática se ha presentado en prácticamente en todos los pasos de frontera y se hace más notable en aquellos donde hay mayor tránsito de personas y vehículos. Algunos ejemplos para mencionar son: Paso de los Libres-Uruguayana, Salvador Mazza-Yacuiba; La Quiaca-Villazón, Jama-San Pedro de Atacama; Gualaguaychú-Fray Bentos. Esta situación se repite en pasos menos transitados en períodos especiales como la cosecha de cultivos regionales, que son exportados por sus pasos más cercanos. Situaciones como estas se observan en Bernardo de Irigoyen-Dionisio Cerqueira o Andresito-Capanema, por ejemplo.

- **Falta de segmentación de cargas según tipología**, en particular a cargas peligrosas y refrigeradas, que requieren una ubicación separada de las cargas generales, sea por cuestiones sanitarias o de seguridad. Esta demanda ha sido identificada en prácticamente todos los pasos analizados, con excepción de Santo Tomé-San Borja donde se cumple el requerimiento. En Paso de los Libres se han finalizado las obras de cámaras

refrigeradas para este tipo de cargas pero aún no se encuentran operativas. Los camiones de cargas peligrosas se estacionan a cierta distancia de los de otro tipo de cargas, pero sólo como una decisión de ordenamiento interno del Complejo.

- **Espacios Insuficientes para la atención al público.** Esto es especialmente grave en pasos localizados en la cordillera de los Andes, donde las condiciones climáticas son adversas.
- **Insuficiencia en el nivel de servicios en los Complejos Fronterizos.** Por ejemplo en Paso de los Libres hay un complejo parcialmente construido sin habilitar. En el Paso de Jama existen problemas en ciertos servicios (agua y fumigación, entre otros)
- **Cercos perimetrales inexistentes o incompletos**
- **Espacios insuficientes para la recepción y adecuación de la documentación por parte del público.** Las oficinas para el control obligatorio de cada Organismo son insuficientes para desarrollar las tareas requeridas en la mayoría de los pasos fronterizos, y en muy pocos de ellos se cuenta con espacio apropiado para el desempeño de las actividades realizadas por despachantes de aduanas, agentes de transporte aduanero, dependientes y otros empleados que realizan tareas accesorias pero necesarias para el procedimiento de autorización del tránsito de vehículos por los pasos fronterizos.
- **Como excepciones a esta caracterización puede mencionarse: Santo Tomé-San Borja; Colón-Payasandú y Concordia-Salto.**
- **Deficiencias de equipamiento.** En ciertos pasos faltan balanzas y scanners; en otros casos no funcionan.

5.2 RED DE CONECTIVIDAD DIGITAL

Existen fuertes deficiencias en la conexión a internet . Es un elemento de alta demanda insatisfecha por las dificultades de acceso en zonas de frontera, mientras que simultáneamente es un requisito cada vez más exigido para cumplir con las formalidades de los procedimientos de control tanto por parte de los funcionarios como por los usuarios de los pasos (incluso la exigencia de portar el certificado de vacunación de COVID 19 a través de la aplicación Mi Argentina requiere este servicio).

5.3 CONTROL Y FISCALIZACIÓN:

- **No existe un órgano único de control nacional de pasos de frontera.** Hay 14 PFI a nivel nacional que están bajo la órbita del Ministerio de Interior y el resto bajo el Ministerio de Seguridad. Esta realidad propicia heterogeneidad de criterios.
- **Superposición de controles.** Más de un organismo solicita la misma información en el PFI (CNRT, SSTA, ANSV, etc.). El transporte internacional

por carreteras está sujeto a distintos tipos de control y fiscalización, que dependen de diversos criterios vinculados a: jurisdicciones transitadas, tipo de carga transportada y documentación de porte obligatorio por parte del conductor.

Esta actividad se encuentra bajo jurisdicción nacional y por lo tanto las autoridades de control y fiscalización son: Gendarmería Nacional Argentina, Prefectura Naval Argentina y Policía Aeroportuaria (estas dos últimas, en los casos que corresponda), por delegación de las autoridades del Ministerio de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Por su parte, las autoridades locales tienen jurisdicción en materia de tránsito.

Sobre esta base, suelen existir controversias en el control y fiscalización, fundamentalmente en rutas y accesos a ciudades y pueblos, pero no es común encontrar esta problemática en los pasos de frontera donde es escasa la presencia de fuerzas de seguridad locales o provinciales, y se encuentra de manera permanente la Gendarmería Nacional.

Por otra parte, tal como se ha mencionado anteriormente, una serie de Organismos de control documental de personas, bienes y vehículos y fiscalización física de las mercaderías (cuando sea requerido por el canal aduanero correspondiente o por la autoridad sanitaria) toman intervención directa en los tránsitos por pasos de frontera.

La escasa coordinación entre todos ellos, tanto dentro del mismo país, como entre países, en cuanto a horarios, infraestructura, dotación de personal, entre otras causas, dificulta la agilidad de los tránsitos que, sumada a otras razones (errores en la documentación del sector privado por ejemplo) redundan en demoras en fronteras.

- **Deficiencias en los controles de peso en el ingreso y salida del país.** La ubicación de las balanzas al final de la secuencia de los procedimientos de control implica un inconveniente cuando el vehículo está excedido de peso porque la carga ya realizó aduana de salida. La balanza debería estar al comienzo de las operaciones de control y no al final.
- **Sobrepeso de camiones de Transporte Internacional.** La falta de balanzas en los PFI no permite detener los tránsitos con exceso de peso. En los pasos de fronteras del Norte Grande se observan similares características a otros pasos fronterizos de la República Argentina con sus países vecinos: no existe un control sistemático de pesos y dimensiones de los vehículos y las balanzas en muchos casos no se encuentran operativas. La consecuencia es el tránsito de gran cantidad de vehículos (particularmente de cargas), con exceso de pesos o de medidas, violando la normativa vigente al respecto.

- **Errores de control de carga peligrosa**
- **Falta de coordinación de horarios** entre los organismos nacionales entre sí y de ambos países
- **Incremento de costos logísticos por “horarios de habilitación”**
Los tiempos de espera en pasos de fronteras encuentran un paliativo parcial denominado “horario de habilitación”. Esta opción permite al conductor mediante un pago por trabajo en “horario extraordinario” recibir la atención correspondiente para continuar con el tránsito internacional por parte de la Aduana. Sin embargo, y además del extra costo que esta opción implica (entre \$ 765 y \$ 4400), el otro inconveniente que se debe afrontar es que, generalmente una vez resuelto el control aduanero dentro del horario extraordinario, no se cuente con la presencia de funcionarios de otros Organismos (SENASA, por ejemplo, si la carga requiriera control sanitario), y consecuentemente el camión no podrá avanzar hasta el día siguiente, aun habiendo pagado el horario de habilitación aduanera.

5.4 **NORMATIVA MERCOSUR**

Insuficiente armonización e internalización de normativa. Algunas normas no han sido internalizadas por todos los países. (Ej. Acuerdo para la facilitación del comercio en mercancías peligrosas y Documento de Porte Obligatorio para Cargas y Pasajeros por Carretera). Algunos Ejemplos son:

- **MERCOSUR/CMC/DEC 15/19:** Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, aún sin internalizar por los 4 Estados Parte;
- **MERCOSUR/GMC/RES 34/19 y 43/20:** Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Cargas y Pasajeros por Carreteras, recientemente internalizada por la República Argentina (Res 320/22)

5.5 **AUSENCIA DE INFORMACIÓN OFICIAL Y SISTEMÁTICA DE LA OPERATORIA EN LOS PFI**

No existen en nuestro país estadísticas oficiales sistemáticas, actualizadas y disponibles que permitan conocer la operatoria de cargas y vehículos de transporte internacional, para cada paso fronterizo. Esta es una problemática nacional y no específica de los PFI del Norte Grande.

Sólo es posible acceder a datos a través de organismos de países limítrofes como la aduana chilena o el sistema SISCOMEX de Brasil, o a través de información primaria obtenida mediante entrevistas, aunque en este caso la información será parcial, temporal y con el sesgo de los entrevistados.

Más difícil aún es obtener información desagregada por tipo o tamaño de vehículo, bandera, tipo de cargas o en lastre.

5.6 DEMORAS EN LOS TIEMPOS DE TRASPASO

En estrecha vinculación con las problemáticas previamente aludidas, las demoras y alta variabilidad (que dificulta la planificación) en los tiempos involucrados en la operatoria en los pasos de fronteras resulta un común denominador en todos los casos del Norte Grande.

Con excepción de Santo Tomé – San Borja, los tiempos operativos podrían disminuir, en base a trabajar en: una mejor preparación de los dadores de carga o transportistas, atenuar la ausencia de personal en ciertos controles, mejorar la protección contra condiciones climáticas adversas, revertir la mala conexión a internet, entre otros.

Los inconvenientes son variados y las causas diversas, pero prácticamente todos los pasos fronterizos de la República Argentina con sus países vecinos reflejan esperas para el cruce muy elevadas dentro de los márgenes de eficiencia esperable. Algunas razones esgrimidas por los usuarios son:

- **Falta de personal de los Organismos intervinientes** y las limitaciones que dejó la modalidad laboral durante la pandemia, entre otros aspectos, dificultan alcanzar una mayor agilidad en las tareas que les son propias.
- **Cese de actividades durante el almuerzo** significa al menos 2 horas de inactividad dentro de la franja horaria en que el paso se encuentra operable y representa muchas veces entre un 30 y un 40 % del tiempo de actividad de los Organismos.
- **Debilidad de los sistemas de conexión a internet y acceso a wifi** produce demoras cotidianas y de resolución incierta en cuanto a los tiempos de reconexión, siendo este un punto neurálgico en las demoras de tramitación en frontera que se repite en todos los pasos.
- **La inadecuada infraestructura** es claramente también un factor que impacta negativamente sobre los tiempos de tramitación y la posibilidad de reducirlos para lograr una operatoria más eficiente.
- **Preparación de los dadores de carga.** Los actores del sector privado (conductor, despachante de aduana, representante de las empresas, entre otros), deben cumplir con los requisitos normativos vigentes, presentando la documentación requerida por cada uno de los Organismos en tiempo y forma, los vehículos dentro de los parámetros de pesos y dimensiones

correspondientes y procurar no permanecer en las áreas de control por más tiempo que el imprescindible para perfeccionar las tramitaciones solicitadas.

5.7 DEFICIENCIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD

Los usuarios han manifestado que se reiteran hechos de inseguridad en diversos pasos de frontera. Muchos de ellos vinculados a la falta de cercos perimetrales del Complejo de frontera, o cercos en condiciones precarias, escasa iluminación, falta de cámaras de seguridad u otros mecanismos de control.

Se producen robos de cargas, neumáticos y otros elementos de los camiones o pertenencias de los choferes, en las largas filas de vehículos que se acumulan para acceder a los controles y consecuentes cuellos de botella (dentro y fuera de los Complejos fronterizos), o discusiones entre los conductores por los turnos para realizar los controles correspondientes o por precarias condiciones de infraestructura o sanitarias en el paso. Estas situaciones se observan en Paso de los Libres-Uruguayana o en los pasos fronterizos con Bolivia donde parecen existir mayores dificultades que en otros pasos.

Esta problemática requiere un abordaje integral e interdisciplinario que contemple todos los escenarios que allí pueden desencadenarse.

5.8 PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS

En el cuadro que sigue se enumera una breve sistematización de los principales problemas identificados por provincia y a nivel región Norte Grande:

Tabla N° 22: Problemáticas específicas de algunos PFI del Norte Grande.

Provincia	Paso	Principales Problemáticas Identificadas
Jujuy	Jama	Requiere adecuación de la infraestructura para mejor atención al público considerando la altura y las condiciones climáticas en las que opera el paso. El servicio agrícola ganadero de Chile se encuentra a 50 km del ACI y tiene problemas de funcionamiento
Jujuy	La Quiaca – Villazón	Importantes niveles de informalidad.
Salta	Aguas Blancas-Bermejo	
Catamarca	San Francisco	Infraestructura insuficiente. La altura es un problema importante
Corrientes	Paso de los Libres-Uruguayana	Mal estado del Puente Internacional, requiere tareas de mantenimiento de la estructura. Baja capacidad operativa. El cruce puede tomar entre 6 horas y 3 días. En 2013 se inauguraron instalaciones nuevas en COTECAR pero se encuentran cerradas. Pendiente implementación de ACI en Argentina.
Corrientes	Santo Tomé-San Borja	Finalización de la concesión. Se encuentra vigente la opción de prórroga del segundo año, de acuerdo al compromiso tomado en 2021. Se requiere perspectiva de largo plazo.
Formosa	Clorinda	Requiere avances en obras de mejora en las instalaciones de los organismos de control. Mejoras en la seguridad. Se observa gran cantidad de motos sobre el puente (realizan trámites diarios)
Misiones	Andresito – Capanema	Falta de señalización en la RP 19

6. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN SEGÚN ESCALA INSTITUCIONAL

A pesar del notable desarrollo normativo en materia de agilización fronteriza y controles integrados, durante los primeros 20 años de vida del MERCOSUR; de su implementación, total o parcial en los Estados Parte, y de cierta modernización de los procesos burocráticos, las demoras e inconvenientes en los pasos de fronteras continúan.

Se observan deficiencias de infraestructura, combinadas con problemas de organización, dotación y calificación de personal, conectividad digital, superposición normativa y falta de coordinación. Esta falta de organización no sólo se observa entre los Organismos de dos países a ambos lados de las fronteras, sino dentro de un mismo país entre Organismos nacionales.

Estos factores, además de implicar un costo extra, impiden concretar el objetivo esencial de agilizar la circulación de mercancías en el territorio, y, simultáneamente erosionan la competitividad del país. s.

Una activa participación del sector privado, en tanto usuarios del sistema, y actores relevantes en la dinámica del transporte internacional de cargas por carreteras, es también una herramienta central que incorpora información para la toma de decisiones.

Existen problemas comunes a todos los pasos de fronteras y otros que reflejan la particularidad de cada uno de ellos. Sin embargo, es fundamental contar con información precisa, actual y sistematizada y coordinar el proceso de toma de decisiones e implementación de las mismas a través de acciones y procedimientos simples y eficientes.

En esta sección se formulan una serie de propuestas de intervención de política pública, tendientes a mejorar el desempeño de los PFI en el Norte Grande. Dada la especificidad del tema y los distintos ámbitos institucionales involucrados, las iniciativas se clasifican según sean de escala internacional, nacional o provincial.

6.1 ESCALA INTERNACIONAL

6.1.1 Avanzar en la implementación de sistemas de control compartidos.

La implementación de sistemas compartidos entre los países, tales como SINTIA (Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero, que ha permitido el intercambio electrónico de información), y del Sistema INDIRA (intercambio de información internacional en línea) y hacerlo extensivo a otros organismos de control. Ver iniciativas vigentes o a impulsar a través de VUCE.

6.1.2 Instrumentar un sistema de información regional

Es preciso contar con un sistema para la publicación y actualización de estadísticas de actividad (pasajeros, vehículos y cargas); así como también servicios a los usuarios (horarios de trabajo de los Organismos, estado de la infraestructura, etc)

6.1.3 Impulsar el Cumplimiento de la Normativa Comunitaria Regional ATIT y Mercosur.

La agenda es múltiple:

- Evitar la aplicación de normas locales a tránsitos internacionales (ej. Pesos y dimensiones).
- Bregar por la digitalización de procesos.
- Dotar a los pasos de frontera priorizados por la Argentina y sus países vecinos de Áreas de Control Integrado que cumplan con los requisitos necesarios para realizar las tareas de control por parte de cada uno de los Organismos y/o actualización de aquellos aspectos que así lo requieran, en función de lo estipulado en el Acuerdos de Recife y en el MERCOSUR
- Dar continuidad del trabajo sobre los temas de agenda en los procesos de negociación sobre pasos de fronteras, participación en reuniones políticas y técnicas sobre todos los aspectos que tengan impacto sobre asuntos fronterizos
- Ejecutar tareas pendientes entre cada una de las reuniones periódicas que den tratamiento a la temática de los pasos a fin de dar cumplimiento efectivo a cada etapa.

6.1.4 Definición de principios para la operatoria y gestión de SANTO TOMÉ –SAO BORJA

Se requiere resolver en negociación bilateral con Brasil, según lo acordado por ambos países en 2021, cuando se estipuló una prórroga de la concesión por un año con opción a dos. Posteriormente, se deberá alcanzar una solución a largo plazo que otorgue certidumbre institucional a la administración de este Paso de frontera, atento al muy satisfactorio desempeño logrado durante la concesión.

6.2 ESCALA NACIONAL

6.2.1 Creación de una Agencia Nacional de PFI.

Se requiere un organismo nacional que coordine el accionar y articule las políticas de las múltiples partes intervinientes.

Un primer elemento a considerar para dar un abordaje comprehensivo y estructural al tema de los Pasos de Fronteras, es la necesidad de contar con una instancia clara y precisa de coordinación, con mayor jerarquía en el organigrama administrativo y

político del Estado que los actores intervinientes en el control y fiscalización del transporte de pasajeros y cargas. En el año 2017 se intentó este camino, a través del Decreto 68/17 que creó la Comisión Nacional de Fronteras, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros. En particular estableció la creación de la Comisión Nacional de Fronteras, en el ámbito de la Jefatura de Gabinete de Ministros, como organismo regulador y coordinador del funcionamiento de los pasos internacionales y centros de frontera que vinculan a la República Argentina con los países limítrofes, a fin de armonizar su funcionamiento desde una perspectiva interministerial que aumente la integración fronteriza, facilite el tránsito de personas, agilice el comercio internacional y prevenga el delito transnacional.

Sin embargo, en la práctica, esta iniciativa no prosperó y la comisión no funciona en la práctica. La norma incorporó algunos aspectos interesantes y propuestas a tener en cuenta, aunque no condujo a una mayor armonización del funcionamiento de los pasos de fronteras ni a dinamizar el rol de los actores que allí se desempeñan.

El establecimiento una instancia de coordinación de todos los organismos, actividades y funciones de los pasos de fronteras de la República Argentina parece ser una condición central para avanzar en el objetivo de modernizar, agilizar y hacer más eficiente la operatoria de los mismos. Coordinar y unificar criterios en el orden interno y desde allí concertar las tareas pertinentes con los países vecinos.

Sería importante retomar dicha iniciativa desde el Poder Ejecutivo Nacional incorporando actores relevantes (públicos y privados), o bien diseñar un abordaje moderno y dinámico del tema para su implementación en el corto plazo.

Perfeccionar esta idea implica también considerar un trabajo coordinado y periódico, que contenga a los Organismos del Estado y el sector privado representado por sus Instituciones (transportistas, despachantes de aduanas, cámaras de comercio exterior, un representante de la provincia fronteriza, sindicatos, entre otros)

Una agencia de gobierno que coordine el accionar de todas las partes intervinientes y controle la implementación de las acciones correspondientes a cada una de ellas en las tareas de control y sistematización del movimiento de personas, comercio y servicios por los pasos de fronteras, podría ser un instrumento que contribuya a mejorar la competitividad de las empresas argentinas y tener un impacto positivo sobre el logístico total

6.2.2 Inversiones en infraestructura para conectividad digital.

La conexión digital es uno de los principales obstáculos en todos los PFI del NG.

6.2.3 Incorporación de tecnología e integración de sistemas.

Esta cuestión tiene varias aristas de abordaje:

- **Modernización de los sistemas de gestión y control.** El uso de tecnología en la operatoria de los organismos públicos en todos sus estamentos, la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el sistema de Operador Económico Autorizado (OEA) por parte de la Aduana, pero con adhesión de todos los Organismos de control, son herramientas indispensables que pueden contribuir no sólo a agilizar las operaciones de transporte y comercio exterior sino también a coordinar las acciones nacionales, provinciales y locales.
- **La Incorporación instrumentos modernos de control de pesos y dimensiones,** como por ejemplo balanzas dinámicas. Estos equipos no restan tiempos ni provocan demoras en el tránsito de los vehículos para realizar los debidos controles técnicos de acuerdo con la normativa vigente en el MERCOSUR. En Paso de los Libres, por ejemplo, hay 6 balanzas dentro del Complejo fronterizo, pero todas están fuera de funcionamiento).
- **Implementación de cámaras de seguridad, drones y sistemas modernos de iluminación** en el interior y exterior de los Complejos, para atender problemáticas diversas de seguridad. en los pasos de fronteras y zonas aledañas.
- **Introducción de nuevas tecnologías e ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte)** para dotar de mayor agilización y eficiencia a los pasos de fronteras.

6.2.4 Reorganización de los sistemas de Control de peso.

Están al final del proceso siendo muy engorrosa su reversión ante incumplimientos.

En la mayoría de los pasos de fronteras el control de peso se encuentra al final de los procedimientos de control de cada Organismo. Esto significa un inconveniente importante ya que cuando el control de peso se realiza al final de todos los controles, significa que ya se ha realizado la salida del camión desde el punto de vista aduanero. En caso de resultar positivo el exceso de peso, la solución a esta problemática es muy compleja ya que las opciones son “desaduanar” o “trasbordar” para que el camión pueda retornar al territorio argentino. Sería importante contemplar que el control de peso se realice en algún punto anterior del orden actualmente establecido, o bien, implementar algún mecanismo de subsanación formal de este inconveniente.

6.2.5 Implementación de un sistema de Turnos.

Un sistema de turnos para los organismos dentro del horario habilitado para el paso, constituiría una herramienta de previsibilidad tanto para los usuarios como para la planificación de actividades y dotación de personal administrativo.

6.2.6 Creación de un sistema de información de los PFI.

Implementar un sistema público sistemático y actualizado con información de flujos (pasajeros, cargas y vehículos), horarios, estado del paso, etc., tal como existe en los países vecinos.

6.2.7 Establecer KPIs de funcionamiento de los PFI.

Para poder detectar problemas o necesidades de mejora

6.2.8 Implementar mesas permanentes de articulación Público Privada.

Que incluyan a todos los organismos nacionales, pero también provinciales y a representantes del sector privado usuario de los PFI.

6.3 ESCALA PROVINCIAL

6.3.1 Fortalecer los controles de tránsito.

En rutas provinciales, en consonancia con lo dispuesto en la normativa regional ATIT y Mercosur, mejorar los procedimientos de control de transporte en rutas cercanas a los pasos.

6.3.2 Formar parte de las mesas de Coordinación de los PFI

Es indispensable la participación activa de las provincias en las mesas de coordinación que suelen ser nacionales.

6.3.3 Trabajar en forma directa en el mejoramiento de los entornos de los PFI y al de los servicios:

Esto es: accesos viales, áreas para privados que trabajan en los PFIs, conexión digital, gas, electricidad, etc.

6.3.4 Elaborar Proyectos Ejecutivos sobre intervenciones críticas.

Avanzar en proyectos con presupuestos estimados de ejecución, para presentar al Gobierno Nacional en los requerimientos de financiamiento nacional y externo, con criterios para su jerarquización.

6.3.5 Aportar al Sistema Nacional de Información de PFI.

Colaborar con la sistematización y actualización de la información vinculada a los PFI de cada provincia.

8. ANEXO

8.1 Listado de Pasos de Frontera Internacional Norte Grande

Nombre	Provincia	País limítrofe	Tipo
Jama	Jujuy	Chile	Ruta
La Quiaca – Villazón	Jujuy	Bolivia	Ruta
Aguas Blancas – Bermejo	Salta	Bolivia	Ruta
El Condado - La Mamora	Salta	Bolivia	Ruta
Misión La Paz - Pozo Hondo	Salta	Paraguay	Ruta
Puerto Chalanas - Bermejo	Salta	Bolivia	Ruta
Salvador Mazza - Yacuiba	Salta	Bolivia	Ruta
Sico	Salta	Chile	Ruta
Socompa	Salta	Chile	Ruta
San Francisco	Catamarca	Chile	Ruta
Pircas Negras Paraje Jagüé – Paraje Los Loros	La Rioja	Chile	Ruta
Clorinda - Puerto José Falcón	Formosa	Paraguay	Ruta
El Remanso - La Verde	Formosa	Paraguay	Ruta
General Belgrano - General Bruguez	Formosa	Paraguay	Ruta
Isleta - Paraje Rojas Silva	Formosa	Paraguay	Ruta
Lamadrid - Misión San Leonardo	Formosa	Paraguay	Ruta
Pasarela La Fraternidad	Formosa	Paraguay	Ruta
Puerto Colonia Cano - Puerto Pilar	Formosa	Paraguay	Río
Puerto Formosa - Puerto Alberdi	Formosa	Paraguay	Río
Puerto Pilcomayo - Puerto Ita Enramada	Formosa	Paraguay	Río
Puerto Bermejo - Puerto Pilar	Chaco	Paraguay	Río
Puerto Las Palmas - Puerto Humaita	Chaco	Paraguay	Río
Andresito - Capanema	Misiones	Brasil	Ruta
Aurora - Pratos	Misiones	Brasil	Ruta
Bernardo de Irigoyen - Dionisio Cerqueira	Misiones	Brasil	Ruta
Iguazú - Foz de Iguazú	Misiones	Brasil	Ruta
Integración - Planalto	Misiones	Brasil	Ruta
Paso de la Barca - Porto Xavier	Misiones	Brasil	Río
Pepiri Guazú - Sao Miguel	Misiones	Brasil	Ruta
Posadas - Encarnación	Misiones	Paraguay	Ruta
Puerto Alba Posse – Porto Maua	Misiones	Brasil	Río
Puerto Barra Bonita - M bigua	Misiones	Brasil	Río

Nombre	Provincia	País limítrofe	Tipo
Puerto Candelaria - Campichuelo	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Colonia Alicia - Porto San Antonio	Misiones	Brasil	Río
Puerto Colonia Aurora - Porto Pratos	Misiones	Brasil	Río
Puerto El Soberbio - Porto Soberbo	Misiones	Brasil	Río
Puerto Eldorado - Puerto Mayor Julio Otanio	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Garuhape - Puerto 3 de Mayo	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Iguazu - Puerto Meira	Misiones	Brasil	Río
Puerto Iguazu - Puerto Tres Fronteras	Misiones	Brasil	Río
Puerto Leoni - Puerto Triunfo	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Libertad - Puerto Domingo Martínez de Irala	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Mado - Puerto Lomas Valentinas	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Mani - Puerto Bella Vista Sur	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Montecarlo - Puerto Ape Aime	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Oasis - Capitan Meza	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Panambi - Porto Vera Cruz	Misiones	Brasil	Río
Puerto Paranay - Colonia Alborada	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Pinares - Carlos Antonio Lopez	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Piray - Puerto 7 de Agosto	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Posadas - Puerto Pacu Cua	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Rico - Puerto Triunfo	Misiones	Paraguay	Río
Puerto San Ignacio - Puerto Paraiso	Misiones	Paraguay	Río
Puerto San Isidro - San Isidro	Misiones	Brasil	Río
Puerto Santa Ana - Puerto Samuhu	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Santa María - Colonia Florida	Misiones	Brasil	Río
Puerto Victoria - Capitan Urbina	Misiones	Paraguay	Río
Puerto Wanda - Puerto Ita Vera	Misiones	Paraguay	Río
San Antonio - Santo Antonio	Misiones	Brasil	Ruta
Puente Paso de los Libres - Uruguayana	Corrientes	Brasil	Ruta
Puerto Alvear - Itaqui	Corrientes	Brasil	Río
Puerto Garruchos - Garruchos	Corrientes	Brasil	Río
Puerto Ita Ibate - Panchito Lopez	Corrientes	Paraguay	Río
Puerto Itati - Puerto Ita Cora	Corrientes	Paraguay	Río
Puerto Ituzaingo - Puerto Ayolas	Corrientes	Paraguay	Río
Puerto La Cruz - Puerto Itaqui	Corrientes	Brasil	Río
Puerto Monte Caseros - Bella Union	Corrientes	Uruguay	Río
Puerto Paso de la Patria - Paso de la Patria	Corrientes	Paraguay	Río

Nombre	Provincia	País limítrofe	Tipo
Puerto San Antonio de Apipe - Puerto Ayolas	Corrientes	Paraguay	Río
Puerto Yahape - Puerto Cerrito	Corrientes	Paraguay	Río
Puerto Yapeyu - Puerto San Marcos	Corrientes	Brasil	Río
Puente Santo Tomé - Sao Borja	Corrientes	Brasil	Ruta
Represa de Yacyreta Ituzaingo-Ayolas	Corrientes	Paraguay	Ruta

Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/seguridad/pasosinternacionales>

8.2 NORMATIVA

Pasos de Frontera Internacional

- Ley 22.352 del año 1980 y decreto Reglamentario [Decreto Nº 1012/1981 - Reglamentación de la Ley Nº 22.352](#)
- [Creación de la Comisión Nacional de Fronteras](#)
- [Resolución 2756/2015 - Equipamiento Mobiliario](#)
- [Resolución 761/2013 - Asiento de los Pasos Internacionales](#)
- [Resolución 162/2013 - Habilitación Ocasional de Pasos Internacionales](#)
- [Resolución 140/2011 - Bienes retenidos en Pasos Internacionales](#)
- [Resolución 057/2010 - Reglamento Operativo Interno Coordinadores](#)
- [Resolución 865/2010 - Procedimientos Tramitación actividades ajenas al paso](#)
- [Resolución 497/2009 - Unificación de la denominación de los Pasos Internacionales](#)
- Decreto 7/2019
- DEC. ADM 335/2020 ANEXO II
- Decreto 253 del año 2018
- Decreto 68 del año 2017
- Resolución 482/2020 Reglamento Operativo para la Coordinación de Pasos de Fronteras Internacionales

Transporte Internacional: regional en el marco de ALADI, MERCOSUR y de la República Argentina

- **Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT)**, ALADI, Montevideo, 1989 www.aladi.org
- Resolución 263/90¹⁶ de la Subsecretaría de Transporte Automotor que internaliza el ATIT:
- Acuerdo de Recife de Controles Integrados de Frontera de 1993 y toda la normativa complementaria posterior al respecto. <http://www.saij.gob.ar/1-internacional-acuerdo-recife-acuerdo-para-aplicacion-controles-integrados-frontera-entre-paises-mercosur-rmr1993000001-1993-04-22/123456789>
- Régimen de Infracciones y Sanciones, Anexo IV; ATIT, Mar del Plata, 2004
- Resolución S.T 941/2006. Inspección Técnica Vehicular en el ámbito del MERCOSUR www.mercosur.org
- Resolución S.T 197/2010, Pesos y Dimensiones de los Vehículos en MERCOSUR
- Resolución General AFIP 2961/2010. Sistema SINTIA
- Resolución Conjunta 2903 AFIP y 183 S.T, PAUT
- Resolución General AFIP 2889/2010. Precinto Electrónico
- Síntesis sobre Tramitación de Permisos de Transporte Internacional de Cargas
- Texto sobre Documentación requerida para circular en el transporte internacional de cargas
- Acuerdo 1.76: MIC/DTA y CRT
- Decisión 399/97 CAN
- Resolución 300/99 CAN
- Decisión 837/2019 CAN

8.3 ENTREVISTAS REALIZADAS

Funcionarios Provinciales

- **Misiones:** Adolfo Safrán, Sebastián Oriozabala, José Zamora y Martín Ibarguren.
- **Corrientes:** Cesar Bentos
- **Catamarca:** Pedro Monferran, Tania Schönhals, Pablo Quiroga y Diego Molina Muscara.
- **La Rioja:** Federico Bazan, Tim Cummings y Ruben Galleguillo.
- **Salta:** Sergio Camacho y Laura Caballero; Martín de los Ríos y Nicolás Sibila.
- **Jujuy:** Pablo Palomares y Martín Rodríguez

Autoridades de Control de todos los pasos de Frontera Visitados

¹⁶ <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-263-1990-20787>

Funcionarios Nacionales

- Cancillería Argentina – Dirección de Límites y Fronteras
- Gendarmería Nacional
- Ministerio de Seguridad Argentina
- Dirección Nacional de Migraciones Argentina
- Dirección General de Aduana Argentina
- SENASA

Funcionarios Países Vecinos

- Migraciones - Chile
- Aduana Chile
- Sanidad Chile

Sector Privado

- Mercovía SA (Concesionaria Santo Tomé)
- CÁMARA DE EMPRESARIOS MISIONEROS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS (CEMAC)
- CÁMARA PARAGUAYA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (CAPATIT).
- Camioneros Argentinos en los pasos
- Camioneros Países vecinos en los pasos
- Despachantes de Aduana