PTLA – APUNTES REUNIÓN ADUANAS LOS ANDES 05-11-2026

Nov 5, 2026 · Álvaro Galarce

DATOS DE LA REUNIÓN

Estos apuntes resumen lo que Aduanas Los Andes describió como sus problemas actuales y lo que espera del estudio, y los cruzan con las Bases para separar lo que es alcance del contrato de lo que no.

- **Fecha y lugar:** jueves 05-11-2026, dependencias del SNA en el PTLA. Duró más de 3 horas e incluyó una visita al recinto.
- **Uso:** documento interno de TYPSA para los especialistas. No es un acta acordada con la DGC ni con Aduanas.

Institución	Asistentes y rol
DGC (MOP)	Germán Moncada, jefe del Departamento de Edificación y Nuevos Proyectos e Inspector Fiscal. Lo acompañó un profesional de la DGC.
IF operativa del PTLA	Óscar Troncoso, coordinador de transporte.
SNA – Dirección Regional Los Andes	Ángelo Vergara, director regional (saludo protocolar). Mariano Gómez, jefe de Fiscalización a Posteriori y ex administrador de la Aduana de Los Andes; titular de la mesa PTLA. Camilo Aguirre, jefe del Departamento de Administración; subrogante de la mesa. **Rodolfo Carloza**, jefe de Operaciones. **Cristian Vivanco**, jefe de Informática.
SNA – Dirección Nacional	Cristian Merino, Subdirección de Fiscalización. Genaro (apellido no registrado), Informática. Ana María Torres, arquitecta e interlocutora oficial del SNA ante la DGC; participó en la redacción de las Bases.
TYPSA y asesores	Alejandro Lagos (JP), Carlos Núñez, Marcelo Pérez (gestión), Á. Galarce y especialistas de TI, modelo de negocio, demanda, arquitectura, ambiental.

Aduanas formó una mesa permanente para el PTLA que se reúne todos los lunes. Revisa tres temas: la relicitación, el PTLA provisorio y el «PTLA 2». El SNA canalizará también los requerimientos del SAG y de la SEREMI de Salud, para que el consultor tenga un solo canal de información.

MENSAJES CLAVE DE LA DGC Y DE ADUANAS

La DGC no quiere «construir infraestructura por construir»: busca un puerto moderno y eficiente que equilibre infraestructura y reglas de operación, y que no agregue costo a la carga.

Germán Moncada (DGC)

- La concesión vigente termina en **agosto de 2029** y la nueva debe estar licitada antes. La DGC planificó la consultoría en **18 meses** y pide que se cumplan.
- El PTLA es el único puerto terrestre concesionado del país y servirá de modelo para .
- No cree que se necesite «espacio infinito para infinitos camiones». Las tarifas en cero de la concesión actual influyeron en cómo opera el puerto.
- Hay que resolver los camiones detenidos 5 a 15 días en la frontera que llegan todos juntos al abrirse el paso, y las externalidades: asados, necesidades en la vía, incivilidades y carga fuera del lugar de fiscalización.
- El proyecto es «tremendamente rentable». Pregunta abierta: usar esa rentabilidad para mitigar los problemas que genera el propio puerto, acortar el plazo de la concesión o compartir ingresos.
- Quiere un plan maestro por zonas y etapas, que deje un lugar para el ferrocarril sin tener que demoler el puerto.

Ana María Torres (SNA)

1. «Todo lo que se quiere está en la introducción de las Bases.»
2. Es la primera vez que Aduanas participa con un estudio propio de **Fiscalización y Tecnología**.
3. El PTLA debe pensarse para crecer por etapas, de modo que ante una nueva urgencia se sepa adónde ir y cuánto cuesta.
4. El proyecto debe responder a datos, no solo a una propuesta arquitectónica.

Dirección Regional y Subdirección de Fiscalización (SNA)

- El nuevo PTLA debe enfrentar el **crimen organizado**, incorporar tecnología, datos y otros actores, y hacerse cargo del entorno: «la calle también es puerto».
- El modelo se mira como referente para el corredor bioceánico y otros pasos.
- El director regional quiere que el PTLA entre al Programa de Control de Carga y Pasajeros de Naciones Unidas, hoy presente en Chile solo en San Antonio e Iquique. Está en evaluación; **no es un requisito del estudio**.
- Mariano Gómez: hoy existen datos mucho más confiables que en la primera licitación. En pandemia el flujo pasó de ~12.000 a casi 25.000 camiones por Los Libertadores (la unidad de tiempo no se entiende en la grabación; las Bases, art. 2.2, hablan de ~12.000 camiones al mes en el PTLA).

CÓMO FUNCIONA HOY LA OPERACIÓN

Solo pasan por el PTLA los camiones que tienen inspección o que no hicieron despacho en frontera; todas las inspecciones físicas están centralizadas en el PTLA. Lo explicó Mariano Gómez, con aportes de Rodolfo Carloza.

Importación

1. El transportista tramita el manifiesto (MIC/DTA). Aduanas recibe mensajes anticipados y el ingreso se formaliza en **Uspallata** (Argentina). De ahí se envían al concesionario unos 10 a 12 campos de información.
2. En **Los Libertadores** se hace el *despacho en frontera* (desaduanamiento documental) para la carga sin inspección. Si todo está conforme, el camión queda liberado y va directo a destino. Tampoco pasan por el PTLA los tránsitos, los lastres ni la carga peligrosa de depósito prohibido.
3. El resto debe llegar al PTLA dentro de **10 horas**.
4. En la garita, el sistema del concesionario consulta al SNA el tipo de inspección. El camión entra y se estaciona, y se notifica al agente de aduana.
5. El agente tramita la Declaración de Ingreso (DIN) y hace el **enlace**: vincula el MIC con la DIN. Luego despacha en la Oficina de Control de Documentos (OCD) del concesionario, que actúa como **almacenista** y custodia la mercancía desde que entra.
6. Si tiene inspección, pasa a andén (SNA, SAG o SEREMI de Salud). A la salida, la garita muestra un «semáforo» SNA / SAG / SEREMI: el del SNA es electrónico; los otros se confirman en pantallas del puerto.

Exportación

1. El agente tramita el DUS y el transportista el MIC.
2. En la garita se consulta al SNA el tipo de inspección: con inspección va a estacionamiento o andén; libre, pasa directo a sellaje.
3. Al salir, el concesionario vuelve a consultar al SNA si el camión está autorizado. Si no lo está, se devuelve a la zona de aforo.

Las 10 horas desde Uspallata

- Es un plazo de fiscalización interna del SNA. Corre desde que el manifiesto se ingresa al sistema en Uspallata y termina cuando el camión se presenta en el PTLA.
- Por falta de capacidad, muchos camiones llegan después de las 10 horas. No se los puede sancionar porque el atraso se considera fuerza mayor.
- Según Cristian Vivanco, los usuarios «manejan» esas 10 horas: no llega nadie por horas y luego llegan todos juntos, a veces de manera coordinada.

Otros recintos

- **PTLA 2 / provisorio** (terreno de 21,2 ha a ~3 km; 500 calzos según el art. 2.2): es casi solo estacionamiento y sellaje de exportación. Las inspecciones siguen en el PTLA. La DGC confirmó que forma parte de la **línea base**: el PTLA opera en dos terrenos unidos por la Ruta 57.
- **El Sauce** (almacén extraportuario frente al PTLA): no es parte de la concesión, aunque hoy pertenece al mismo grupo que el concesionario. Un importador puede declararlo en el

manifiesto e ir directo, incluso con inspección de Salud y SAG. Usa el mismo acceso que el PTLA y recibe contenedores, incluso de la jurisdicción de San Antonio.

- **Los Libertadores – PTLA:** no hay sistema que diga en tiempo real cuántos camiones vienen al PTLA. El desglose se hace a mano en una planilla Excel compartida.

LO QUE LA TABLA N°8 AGREGA A LA REUNIÓN

- **Antepuerto y bermas:** el diagnóstico de la DGC (doc. 19) ya describía a los camiones en la berma de las Rutas 57 y 60: en fila en episodios de congestión, esperando para no pagar, en grupo por seguridad o esperando documentos. Propone separar zona primaria, zona de fiscalización y un antepuerto con seguridad y servicios para estadías de varios días, libres de cobro y con multas por infracción. Coincide con la idea de área de espera que surgió en la reunión.
- **Andenes:** el mismo diagnóstico concluye que la cantidad de andenes «parece adecuada» y que los procesos públicos pesan poco en la estadía. Aduanas, en cambio, pidió en la reunión más y mejor infraestructura de inspección. Ambas cosas pueden ser ciertas (capacidad frente a estándar), y el diagnóstico de Arquitectura/demanda debe separarlas.
- **Horarios:** con datos 2021-2022, el doc. 19 dice que Aduanas trabaja hasta las 21:00, los agentes hasta las 18:00 y que no hay fiscalización los fines de semana. En la reunión, Aduanas dijo que hoy trabaja sábados, domingos y festivos. Verificar la situación actual.
- **Tecnología:** el SAG vuelve a la tramitación manual con caídas de red o cortes eléctricos (doc. 08), lo que confirma la dolencia de continuidad. El doc. 14 trae los estándares 2025 del SNA para redes eléctricas, datos y telefonía, y el estándar del galpón para el camión escáner, pertinente a la queja de que el escáner no tenía techo.
- **El Sauce:** el flujo del SNA (doc. 07) lo excluye expresamente de la presentación en el PTLA, y el doc. 19 estima que recibe ~5 % de la importación.
- **Ferrocarril:** los requerimientos del SNA para el puerto seco (doc. 13) incluyen la mejora de la infraestructura ferroviaria como requisito transversal, en línea con la reserva para el TIMoF que pidió la DGC.

DOLENCIAS DE ADUANAS

La dolencia principal está «del portón para afuera»: camiones estacionados en la Ruta 57 y la Ruta 60 CH que el SNA no puede controlar ni sancionar. Le siguen la contingencia de accesos y una tecnología que el propio SNA califica de «estancada».

1. Camiones estacionados fuera del PTLA (Rodolfo Carloza, Mariano Gómez)

- Muchos camiones que no están obligados a entrar se quedan en las bermas del entorno, sobre todo los fines de semana. Generan congestión y peligro en la Ruta 57, focos de delincuencia e insalubridad.
- **Por qué se quedan:**
    - carga peligrosa ya liberada que espera documentos;
    - choferes que esperan el pago de honorarios al representante del transporte o dinero para combustible;
    - camiones con despacho en frontera que vienen a buscar la **guía de despacho en papel**, porque no usan la electrónica;

  - tránsitos a San Antonio que deben pasar a buscar o pagar el CDA del SAG;
  - bodegas de destino que no reciben ese día.
- Advertencia de Aduanas: un área de espera «bien intencionada» puede terminar usada como un estacionamiento más si no se controla la rotación.
- Idea surgida en la reunión: un área aledaña de espera y trámites fuera de zona primaria, explotable por el concesionario, con incentivos para que el chofer *quiera* entrar. Se citó la ZEAL de Arica, que tenía unos 50 calzos fuera de zona primaria para estos casos.
- Hay parqueaderos privados con acceso directo a la Ruta 57 cuyos camiones cruzan el eje de la calzada en horas punta.
- El acceso al PTLA también lo usa El Sauce, y el SNA lo ocupa como medida de mitigación de la congestión.

2. Gobernanza del transporte (petición expresa de Rodolfo Carloza)

- Las agencias de aduana están bajo la potestad disciplinaria del Director Nacional y se agrupan en la Cámara Aduanera. Los representantes del transporte, en cambio, son personas naturales sin jurisdicción del SNA, organizadas de forma voluntaria y parcial.
- Resultado: «se desmarcan» de las medidas del SNA. Para sacar un camión de la berma hay que recurrir a Carabineros, la municipalidad o la Delegación Presidencial. Ejemplo citado: grupos de camiones bolivianos que se quedan días, incluso con familia.
- Pide que el estudio proponga un **ente superior que pueda sancionar**, por ejemplo mediante empadronamiento, y una instancia periódica con la concesión de la Ruta 57.
- Óscar Troncoso (IF): existen el Plan de Logística Colaborativa (MTT) y antes la Mesa de Transitabilidad Segura, pero no están definidos los roles: nadie tiene asignado avisar a Carabineros cuando hay contingencia. Hay que definir mecanismos de alerta y el rol del SNA y de la IF.
- Germán Moncada: el consultor puede proponer la mejor gobernanza, pero para que sea obligatoria el Estado debe crear después la vía legal. La DGC se integrará al Plan de Logística Colaborativa.

3. Ruta 57 y accesos

- La Ruta 57 «no tiene nada para el PTLA»: es una autopista común. El anteproyecto de su segunda concesión mantiene el acceso por la «H» y propone un par vial por un camino público detrás de El Sauce, con otro enlace tipo diamante. Germán advierte que la ingeniería definitiva puede cambiar.
- Germán planteó que la Ruta 57 frente al PTLA podría entrar al área de concesión del puerto o que el concesionario preste un servicio complementario de entorno. Es una decisión que «tiene que bajar de arriba».
- Riesgo de «tapón» en la Ruta 57 entre el PTLA 1 y el PTLA 2.
- Idea: separar flujos de camiones y autos en el par vial.
- La IF pidió una mirada de diseño que impida estacionar: hoy no hay cercos, cierres ni soleras.

4. Contingencia y accesos de emergencia (Cristian Vivanco)

- El clima golpea la zona. Hubo **funcionarios fallecidos** y casos en que la ambulancia no pudo llegar por el acceso colapsado.

- Hay **una sola rotonda** interior para todo: el que se equivoca, el que entra, el que va a aforo. Un funcionario dirige el tránsito en la calle.
- Con el acceso colapsado, ni el furgón de los fiscalizadores ni Carabineros pueden pasar, y los trabajadores no pueden salir al término de su jornada.
- Pide incluir en la planificación los accesos de emergencia, las calles de servicio y la contingencia del sistema.
- Hace unos 2 años, un choque contra un poste en la Ruta 60 detuvo el tránsito unas 9 horas.

5. Tecnología y comunicaciones (Cristian Vivanco, Genaro)

- Sin señal de celular (Movistar) dentro de las oficinas. Internet inestable. Sin UPS ni respaldos: «tecnología obsoleta».
- Se han quedado días sin internet desde Guardia Vieja hacia arriba, lo que colapsa Los Libertadores y después el PTLA.
- En **Uspallata** se corta la luz con frecuencia (según los apuntes, cada hora todos los días). Desde ahí sale el primer mensaje del que depende todo, y el SNA no puede invertir en el extranjero.
- Los desarrollos del SNA se presupuestan de un año para otro: los requerimientos de mensajería deben conversarse con anticipación.
- El SNA migró a la nube (AWS) y está pasando su mensajería a APIs. El SAG está más atrasado en digitalización.
- Exigencias para la nueva concesión: internet estable, respaldo energético, DRP y sitio alterno. «No podemos decir que, si el sistema se cae, no te puedo atender.» Analytics e IA contra el crimen organizado: «la información es crítica».
- El SNA tiene dificultades para obtener datos del concesionario. La DGC responde que en las nuevas Bases «la información es del Estado».
- El concesionario tiene el **Sistema de Gestión PTLA**, con la trazabilidad interna: ingreso, calzo asignado, convocatoria e inicio de inspección, retorno y salida. Su obligación de registro viene de la normativa de almacenista (Res. 34, citada así), no del contrato de concesión.
- Los intercambios entre servicios dependen de convenios. Ejemplo: el Registro Civil limita al SNA a 500 consultas.

6. Horarios y comportamiento de los privados

- El PTLA nació para operar 24 horas y los servicios recibieron dotación para eso, pero el 24/7 duró unos 3 días: no había demanda.
- Tras la pandemia y la ley de 40 horas, después de las 17-18 h no hay agentes de aduana, representantes del transporte ni estibadores. Los servicios públicos sí están.
- El SNA trabaja sábados, domingos y festivos en el horario establecido. Si se decide operar 24/7, habría presupuesto, pero no se justifica sin demanda.
- El cuello de botella es el importador, que no recibe carga fines de semana ni festivos. Para él, dejar el camión en el PTLA (~$35.000 diarios, cifra dicha en la reunión) es más seguro y le sirve de bodega.
- Ejemplo: tras el último cierre del paso (~2 semanas), de ~80 inspecciones programadas para el día de reapertura llegaron 3.
- Carne: las empresas instruyen que si el camión no sale antes de las 14:00 se queda al día siguiente. Las salidas se concentran entre las 4 y las 6 de la mañana.

- «Ojo con los trámites que hacen los servicios»: los presenciales obligan a cumplir un horario.

7. Infraestructura e inspección

- El edificio del SNA se hizo para 70-80 funcionarios y hoy son más de 160. Pedido: primero **normalizar** la dotación actual y luego crecer.
- No hay recinto para almacenar mercancía peligrosa.
- Andenes fuera de norma: solo una cortina de aire, sin andén refrigerado; entre 12 y 17 h no se revisaba carne por el calor.
- Un rechazo de carne ocupa un calzo. Un aforo con muchas cajas puede esperar dos días por espacio, y a veces se usa el RDA (recinto de depósito aduanero).
- La carga peligrosa sale de noche y se acumula en el **P8**, que es muy pequeño.
- Los caballos vivos ya no pueden inspeccionarse en el PTLA por el calor y la ley de maltrato animal.
- La horquilla no gira entre andenes; no hubo toldo para el escáner.
- Los funcionarios no pueden circular a pie con seguridad dentro del recinto y deben usar furgón.
- El SNA es mandante del concesionario y a la vez lo fiscaliza como almacenista. Las competencias de Aduanas no se pueden delegar al concesionario.
- El principal ingreso del concesionario sería el estibaje y desestibaje (dicho en la reunión; verificar).

8. Demanda, políticas de inspección y El Sauce

- Con el despacho en frontera (2020-2021) dejó de entrar ~30 % de los camiones. Para el SNA, el impacto en los ingresos del concesionario fue bajo, porque eran camiones sin inspección.
- Los perfiles de riesgo cambian: no se pueden garantizar niveles de inspección. Tras un informe de Contraloría, las revisiones de exportación subieron casi 200 %; en importación se mantienen en ~5 %.
- La demanda que importa es la **permanencia** de los camiones, con sobreestadía antes y después del desaduanamiento, más que el flujo.
- El Sauce: si los operadores dejan de ser del mismo grupo, serán **competencia**. Opciones mencionadas: retirar a los servicios de El Sauce, expropiar o fijar en la planificación del Estado una zona obligatoria de servicio. Cumpliendo el decreto, el SNA está obligado a autorizar un recinto extraportuario.

CRUCE CON LAS BASES: QUÉ ES ALCANCE Y QUÉ NO

Casi todo lo que pidió Aduanas cabe en las Bases como **diagnóstico, diseño conceptual o propuesta**. Lo que excede el contrato es **ejecutar, regular, obligar o gestionar** fuera del recinto: sancionar transportistas, intervenir la Ruta 57, decidir sobre El Sauce, resolver la cobertura de telecomunicaciones o la energía en Argentina.

Regla para los especialistas: **proponer sí, comprometer implementación no.** Cuando un tema caiga en «parcial» o «fuera», se registra como recomendación o brecha normativa (art. 2.6.1.3), sin asumirlo como entregable adicional.

Tema pedido o esperado	Qué dicen las Bases	Clasificación
Camiones estacionados fuera del PTLA y externalidades en Ruta 57 / 60 CH	Son el diagnóstico de partida (Introducción 1.1 y art. 2.2). Demanda debe dimensionar playas de espera y servicios complementarios, como instalaciones para conductores (2.6.3). Modelo de Negocio propone servicios básicos, obligatorios y complementarios, tarificados o no (2.6.7.5.1). El MGL debe prever facilidades comerciales (2.6.8.2 e).	**En alcance**, como diseño de capacidad, servicios e incentivos dentro del área de estudio (2.3).
Área de espera o trámites fuera de zona primaria	Cabe como alternativa del MGL y como servicio complementario (2.6.7.5.1). Se pueden proponer terrenos distintos con fundamento (2.3; Resp. N°231).	**En alcance** como propuesta. La decisión y la adquisición de terrenos son de la DGC.
Gobernanza del transporte con un ente que sancione (Carloza)	Se pide una estructura y gobernanza de una **Comunidad Logística Portuaria**, con talleres y estatutos validados (2.6.1.5.2), la gobernanza del PCS (2.6.1.5.1), la del proyecto concesionado (2.6.7.6.2) y proponer ajustes normativos (2.6.1.3).	**Parcial.** Proponer el modelo de gobernanza y los cambios normativos sí. Crear una autoridad sancionadora o un empadronamiento obligatorio requiere ley o reglamento: no es del contrato. Germán Moncada lo reconoció en la reunión.
Protocolo de alerta a Carabineros y emergencias; rol en el Plan de Logística Colaborativa	El Centro de Control debe definir responsables y escalamientos de incidentes (Tabla N°9, 2.6.1.1). Estándares de «Sistema de Administración de Emergencias» (p. 26). Plan de manejo de emergencias por eventos climáticos (2.6.8.3.3.1.6.8).	**Parcial.** Diseñar los protocolos del recinto y la propuesta de roles sí. Operar o coordinar la mesa del MTT no.
Intervenir la Ruta 57 o incorporarla al área de concesión; regular parqueaderos con la municipalidad	Las obras de la Ruta 57 las define el concesionario de su segunda concesión (Resp. N°129). El estudio proyecta enlaces, retornos y calles de servicio, y trazados «en concordancia» con la CH-57 (2.6.2.2 y 2.6.2.2.1). La «H» es del PTLA (Resp. N°129).	**Fuera** en cuanto a regular la vía o los parqueaderos privados. **En alcance**: conexiones, accesos y la propuesta de diseño anti-estacionamiento en el entorno del PTLA. Incorporar la vía al área de concesión es una decisión de la DGC que el Modelo de Negocio puede analizar

Tema pedido o esperado	Qué dicen las Bases	Clasificación
		como alternativa.
Accesos de emergencia, una sola rotonda, calles de servicio	MGL: planes de resiliencia de accesos ante contingencias (2.6.8.2.1.2, punto 4) y capacidad vial interna (2.6.8.2). Ingeniería: enlaces y calles de servicio (2.6.2.2). Vol. 6 «Seguridad Vial y Emergencias» (2.6.10).	**En alcance.**
Internet estable, respaldo energético, DRP, continuidad 24/7	Conectividad 24/7, continuidad operacional TI con redundancia y DRP (Tabla N°9, 2.6.1.1). Enlaces con cobertura del 99,99 % a partir de la infraestructura existente de Los Libertadores y el PTLA (Resp. N°264). Energía redundante en zonas de fiscalización (2.6.1.1). Nivel conceptual o funcional (Resp. N°263).	**En alcance** como diseño y exigencia para el futuro concesionario.
Señal celular hoy, Starlink, presupuesto del SNA, cortes de luz en Uspallata	Las Bases no piden resolver la operación actual ni infraestructura en Argentina.	**Fuera.** Cabe solo como riesgo y supuesto de diseño (resiliencia, modo degradado).
Integración en tiempo real Los Libertadores – PTLA y trazabilidad	PCS interoperable con SICEX y los sistemas del SNA, SAG y SEREMI (2.6.1.5). Revisar límites desde Cristo Redentor y Los Libertadores (2.6.1.5; Resp. N°283).	**En alcance** como diseño conceptual. La implementación es del futuro concesionario y los convenios entre servicios no dependen del consultor.
Acceso del SNA a los datos del concesionario; analítica e IA	Data Lake, linaje y gobierno de datos con acceso en línea del SNA; analítica e IA; Centro de Control con acceso propio del SNA (Tabla N°9).	**En alcance.**
Guía de despacho en papel y trámites presenciales que generan esperas	Brechas normativas y mejora de procesos, como documentos electrónicos en lugar de físicos (2.6.1.3).	**En alcance** como propuesta. Cambiar la norma corresponde a cada servicio.
Horario 24/7 y comportamiento de importadores y agentes	Simular turnos, coordinación interinstitucional y mejoras sin inversión (2.6.9). Situación base optimizada (2.6.3.3). Estacionalidad y picos en la demanda (2.6.3).	**Parcial.** Modelar y proponer incentivos o tarifas sí. Cambiar la conducta de los privados o las dotaciones de los

Tema pedido o esperado	Qué dicen las Bases	Clasificación
		servicios no.
Normalizar el edificio del SNA (70-80 a más de 160 funcionarios), andenes refrigerados, carga peligrosa	Diagnóstico y obras de normalización (2.6.8.1). Estándares del SNA para andenes, incluido andén hermético para refrigerados (2.6.8.3.2.3.1.1). Programa arquitectónico (2.6.8.3).	**En alcance.**
Ferrocarril y terminal intermodal	Escenarios ferroviarios en la demanda (2.6.3.5). Ubicación del TIMoF con los estudios de EFE (2.6.8.2.1.3). Etapa de Saturación del MGL (2.6.8.2.4.3).	**En alcance.** Coincide con lo pedido por la DGC: reservar el espacio, no construirlo.
Plan maestro por zonas y etapas	MGL con Etapa 1 (2.ª concesión), Etapa 2 (3.ª concesión) y Etapa de Saturación (2.6.8.2.4.3).	**En alcance.**
Plazo de la concesión, garantías, ingreso mínimo, compartir ingresos, competencia de El Sauce	Plazo óptimo, mecanismos de financiamiento, garantías y qué organismos del Estado se comprometen con pagos o garantías (2.6.7.6.1). Análisis de riesgos (2.6.7.5.2). El layout de El Sauce está en la Tabla N°8 (n°22).	**En alcance** como análisis y propuesta. Expropiar El Sauce, retirar a los servicios o fijar una cláusula de no competir son decisiones del Estado y del SNA.
Visión de los tres servicios sobre automatización y niveles de inspección futuros	Demanda: escenarios con políticas de facilitación fronteriza (2.6.3.5). Insumos del SNA, SAG y SSRV para el Informe N°1 de Fiscalización y Tecnología (2.6.1.4).	**En alcance** como insumo. Depende de que los servicios entreguen su visión: es un riesgo para la demanda y el modelo de negocio.

IMPLICANCIAS POR ESPECIALIDAD

Cada equipo tiene al menos un tema de esta reunión que debe entrar en su Informe N°1 (vie 18-12-2026) o en el insumo al MGL (lun 30-11-2026).

Especialidad	Qué tomar de la reunión
Fiscalización y Tecnología	Conectividad y continuidad 24/7 con modo degradado ante caídas en Uspallata o Los Libertadores. Integración en tiempo real Libertadores–PTLA (hoy es un Excel). Semáforo SNA/SAG/SEREMI e interconexión con el SAG. Lectura de patentes. Acceso del SNA a los datos del concesionario. Coordinar con Cristian Vivanco y Genaro. Considerar que el SNA presupuesta sus desarrollos con un año de anticipación.
Demanda y Evaluación Social / Simulación	Modelar la **permanencia** (sobreestadía antes y después del desaduanamiento), no solo flujos. Picos tras cierres del paso, patrones por tipo de carga (carne antes de las 14:00, peligrosa de noche, salidas entre 4 y 6 h) y fines de semana. Escenarios con cambios en perfiles de riesgo y en el despacho en frontera. Simular turnos y horarios (2.6.9).
Modelo de Negocio	Plazo de concesión y obsolescencia tecnológica. Garantías e ingreso mínimo frente a políticas de inspección variables. Competencia de El Sauce. Servicios complementarios no remunerados para el SNA (furgón interno, área de espera). Uso de la alta rentabilidad. Esquema de gobernanza (2.6.7.6.2).
Arquitectura y MGL	Normalizar el edificio del SNA (más de 160 funcionarios). Andenes por tipo de carga, refrigerados y herméticos. Recinto de mercancía peligrosa y P8. Radio de giro de horquillas. Toldos y protección térmica. Circulación peatonal segura de funcionarios. Zonas por etapas hasta la saturación, con reserva para el TIMoF.
Obras Lineales y Seguridad Vial	Accesos de emergencia, calles de servicio y alternativa a la rotonda única. Separar flujos de camiones, autos y trámites. Conexión entre el PTLA 1 y el PTLA 2 sin pasar por la vía pública (Resp. N°231). Diseño anti-estacionamiento en bermas. Coordinar con el anteproyecto de la Ruta 57 (par vial detrás de El Sauce).

Especialidad	Qué tomar de la reunión
Urbano-Territorial con PAC	Externalidades en la comunidad: incivilidades, comercio sexual, insalubridad y parqueaderos. Actores a convocar: Delegación Presidencial, Municipalidad de Los Andes (Dirección de Tránsito y Seguridad Pública) y Carabineros.
Ambiental	Externalidades en la Ruta 57 y la Ruta 60 CH. Riesgos climáticos con impacto operativo: nieve, cierres y calor en andenes.
Coordinación (TYPSA)	La Comunidad Logística Portuaria (2.6.1.5.2) es el vehículo para la gobernanza que pide Rodolfo Carloza: definirlo pronto con STEER e IKONS. Seguir el Plan de Logística Colaborativa, en el que la DGC dijo que participará.

VISITA GUIADA A LA ZONA DE ANDENES

La sociedad concesionaria se definió como prestadora de servicios de apoyo a los tres servicios públicos: abre los camiones, baja la carga, la presenta al fiscalizador, la sube y vuelve a cerrar. Guió la visita una persona de la concesionaria. Esta sección sale solo de las transcripciones de videos cortos grabados en el recorrido; los audios están cortados y varias frases quedaron incompletas.

Lo que explicó la concesionaria

Volúmenes

- Recibe entre 12.000 y 13.000 camiones al mes, unos 150.000 al año.
- Se inspeccionan físicamente entre 2.500 y 3.000 camiones al mes, unos 33.000 al año.
- La revisión documental de Aduanas es del 100 %.

Quién inspecciona y cómo

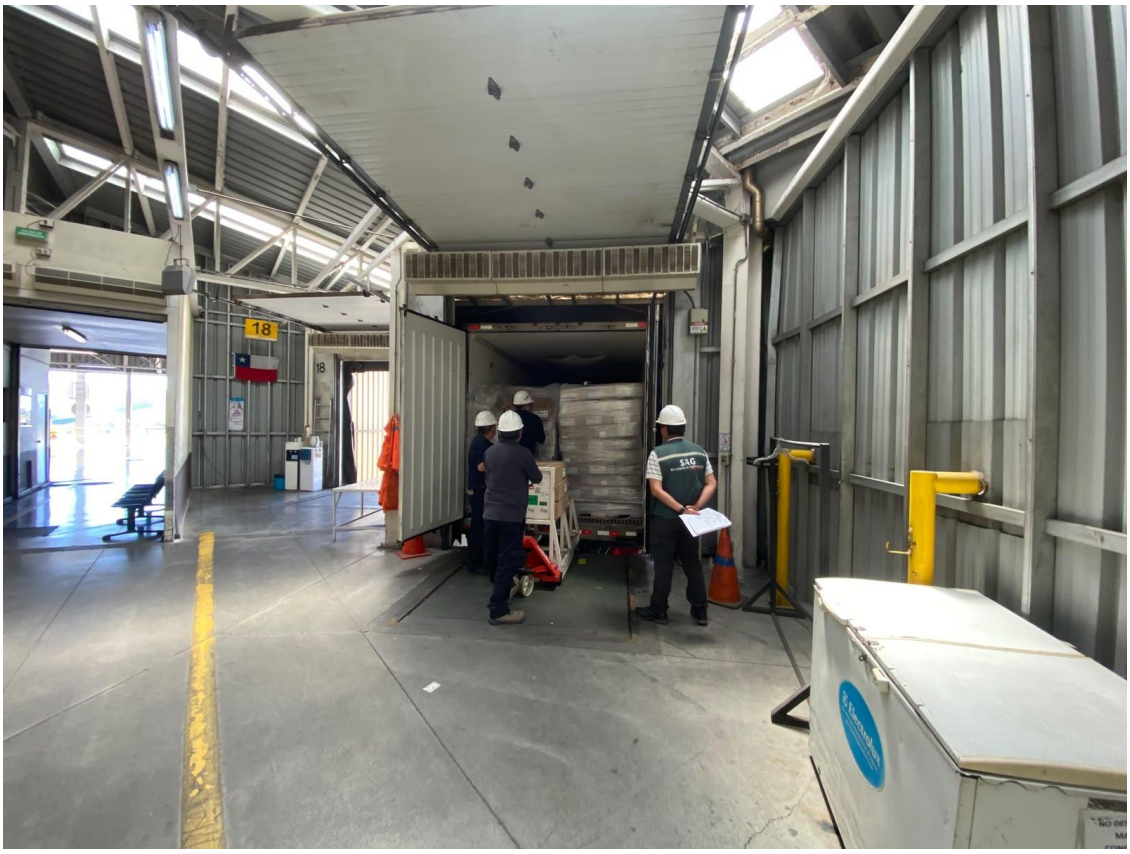
- Cada servicio decide de forma independiente qué inspecciona, según sus resoluciones y normas. Resumen del guía: Aduanas ve los impuestos; el SAG, lo que viene de la tierra y de los animales; la SEREMI de Salud, lo que es de consumo humano.
- **SAG:** revisa una muestra representativa, cerca del 2 % de la carga. En estiba lateral pide abrir el camión por un solo lado. Inspecciona en el mismo andén, sobre mesones blancos para detectar insectos más rápido.
- **Aduanas:** puede pedir bajar toda la carga o un porcentaje. En estiba lateral exige abrir por los dos lados y presentar toda la carga. También inspecciona en el andén.
- **SEREMI de Salud:** todo lo que tiene cadena de frío pasa por ella, sin excepción. Lleva la carga a salas de inspección separadas.
- En cargas consolidadas (varios clientes en un camión) la inspección puede recaer en un solo bulto.
- Antes de la inspección física el funcionario revisa la documentación. Un camión listo en andén puede esperar al fiscalizador cerca de media hora.

Andenes

- El frente visitado tiene unos 25 m de estiba. Los andenes 1 al 5 son de estiba lateral y otros dos son **herméticos**, que también se usan como laterales.
- El andén hermético lo exige el SAG para las mercancías con categoría de riesgo de plagas. Ahí se bajan los 24 a 26 pallets del camión, se desarman y el SAG elige las cajas. Una inspección de fruta toma 2 a 3 horas desde que entra el camión hasta que sale. Con la madera se bajan todos los fardos.
- Un andén sin plataforma no permite revisar dos camiones amparados por el mismo certificado fitosanitario.
- Hay procedimientos por tipo de estiba (lateral, trasera, granel) y cada carga tiene un tratamiento distinto.
- Los amarres varían por país de origen (Uruguay, Argentina, Brasil) y el personal debe adaptarse. La carga tiene que salir estibada como llegó.

Cámara y sala de frío

- El recinto se diseñó hace unos 20 años con requerimientos del SAG central, sin experiencia previa en puertos terrestres. El guía reconoció que la sala de inspección podría ser más cómoda.
- Según el guía, la sala cumple la normativa, «mejor que casi todos los puertos»: una resolución del SAG de 2019 ordenó mejoras a los sitios de inspección (mesones de acero, lavado).
- La cadena de frío se corta al sacar la carga del camión. Hoy se exige cadena de frío completa hasta el andén.



Tarifas

- La estiba y desestiba asociada a una fiscalización es un servicio **obligatorio** con valor único: hoy $201.500, en pesos, fijado en las bases de licitación de la concesión. Se paga lo mismo por una caja que por cien, porque cubre infraestructura, personal y lo que pida el fiscalizador.
- Los servicios **voluntarios** tienen tarifa comercial, en dólares, no fijada en esas bases.
- El transbordo de camión a camión es voluntario y lo paga el cliente. Se da, por ejemplo, en cargas redestinadas a otra aduana, como Arica o Iquique.

Exportación e ingreso

- Al ingresar, el personal de patio entrega una boleta con la hora de entrada. Si la documentación no está en orden, el camión se devuelve.

- En exportación, el funcionario de Aduanas revisa la documentación en el sistema y coloca el sello numerado de la aduana. Un camión que llega sin sello a Los Libertadores es devuelto al PTLA, con un costo importante.
- El día de la visita había una fila de camiones de exportación que esperaba desde el viernes o sábado.

Edificio comercial

- Tiene representantes de transporte, locales comerciales y casino. Los bancos se fueron cuando los pagos de impuestos pasaron a hacerse por transferencia.
- No había contingencia ese día; el guía mencionó el lunes como día típico de contingencia.

CRUCE CON LAS BASES Y LA TABLA N°8

Lo dicho en la visita	Qué dicen las Bases y la Tabla N°8	Lectura para el estudio
12.000 a 13.000 camiones al mes	El art. 2.2 da ~12.000 al mes y proyecta 13.000. El mismo artículo cita 206.604 camiones en 2024, que no calza con 150.000 al año. Tabla N°8, doc. 19 (Diagnóstico preliminar DGC, marzo 2025): de la importación que cruza Los Libertadores, ~50 % va al PTLA, 25 % hace predespacho en frontera, 20 % es tránsito, lastre o vacío y 5 % va a El Sauce.	Coincide en el dato mensual. Demanda debe aclarar qué mide la cifra anual de las Bases. Ese reparto sirve para calibrar la demanda del PTLA.
Andenes 1 a 5 laterales más dos herméticos	La Tabla N°7 (art. 2.1) registra 7 andenes de carga lateral, 13 de carga posterior y 2 dinámicos para granel.	Coherente: 5 + 2 = 7 laterales.
Andén hermético para riesgo de plagas; mesones; lavado	Estándar SAG según la Res. Ex. N°4.261/2019 (Tabla N°8, doc. 16): cinco tipos de andén, salas de inspección con mesones, 800 lux y lavamanos (2.6.8.3.2.3.2.1). Al revisar la resolución, no usa la palabra «hermético»: exige que las áreas de inspección estén protegidas del ambiente exterior, con salas cerradas (art. 15.4). Además, el movimiento de importación no debe afectar a la exportación SAG (art. 18) y los proyectos nuevos deben cumplirla completa, sin plazo de adecuación (art. 24.3).	El andén «hermético» del guía corresponde a la sala o andén cerrado de la Res. 4.261. Como la segunda concesión es un proyecto nuevo, debe cumplir la resolución completa desde el inicio (art. 24.3). Arquitectura debe contrastar cada andén existente con ella.
Cadena de frío que se corta al descargar	SAG: andén y sala de temperatura controlada, con equipo de frío y mesones de acero inoxidable para carnes (2.6.8.3.2.3.2.1). SNA: lugar hermético para congelados y refrigerados (2.6.8.3.2.3.1.1). SEREMI: cámara frigorífica y sala andén de temperatura controlada de 165	Es una brecha de la infraestructura actual frente al estándar pedido. Ojo: el guía dijo que la sala cumple la norma, y Aduanas dijo en la reunión que los andenes están

Lo dicho en la visita	Qué dicen las Bases y la Tabla N°8	Lectura para el estudio
	m² mínimo (2.6.8.3.2.3.3.2). Tabla N°8, doc. 04 (Res. Ex. SNA N°3.471, requisitos de los RDA): lugar hermético con control de temperatura para congelados y refrigerados, y plataforma o nivelador para que el camión quede a la altura del andén. Es la fuente del art. 2.6.8.3.2.3.1.1. Doc. 09 (flujos SEREMI): la inspección con o sin toma de muestra se hace en la sala de la SEREMI del edificio de andenes; el Uso y Disposición se tramita en el PTLA solo si la bodega de destino está en la RM.	fuera de norma. Verificar en el diagnóstico (2.6.8.1).
SAG revisa ~2 % de la carga; Aduanas puede bajar toda la carga; la SEREMI revisa toda la cadena de frío	Tabla N°8, doc. 07: cuadro de procesos por servicio (antes del ingreso, durante la estadía y después de la salida). Doc. 09: la SEREMI distingue el procedimiento «directo» (solo revisión documental) de la inspección con o sin muestra. Doc. 08: el SAG tramita en su sistema SIIS y pasa a modo manual cuando hay caídas de red o cortes eléctricos.	Confirma que cada servicio decide su inspección por separado. Los porcentajes del guía no aparecen en estos documentos: pedirlos por servicio (ya está en la tabla de información a pedir).
2 a 3 horas por inspección de fruta; media hora de espera del fiscalizador; procedimientos por tipo de estiba	Modelo de Negocio debe levantar los tiempos de proceso de los servicios fiscalizadores y de permanencia (2.6.7.5.1). La simulación caracteriza procesos y cuellos de botella (2.6.9). Tabla N°8, doc. 19 (datos 2021-2022): la inspección promedio dura 2 h (1,5 h con MIC/DIN anticipado) y la espera de fiscalización, 1 h (30 min). La estadía de la carga normal con inspección es de 55 h, explicada sobre todo por el papeleo (42 h) y la salida (8,5 h).	Los tiempos del guía calzan con el diagnóstico de la DGC. El cuello de botella no está en el andén sino en el papeleo y la salida: refuerza modelar la permanencia. Sirven como orden de magnitud hasta contar con datos del Sistema de Gestión PTLA.
Transbordo de camión a camión en cargas redestinadas	Tabla N°8, doc. 29 (glosario): la redestinación es el envío de mercancías extranjeras desde una aduana a otra del país, para importarlas o seguir almacenándolas. Modelo de Negocio debe proponer servicios complementarios (2.6.7.5.1).	Es un servicio voluntario que hoy existe. Considerarlo en la propuesta de servicios y en el espacio de andenes.
Estiba obligatoria a $201.500 y servicios voluntarios en dólares	Hay que recopilar las tarifas que pagan dueños de carga, transportistas y agentes (2.6.7.2) y proponer servicios básicos, obligatorios y complementarios, tarificados o no (2.6.7.5.1).	Insumo directo para IKONS. Las tarifas ya se pidieron en la carta CO-005 N°5.

Lo dicho en la visita	Qué dicen las Bases y la Tabla N°8	Lectura para el estudio
Sello de exportación y devolución desde Los Libertadores	El MGL debe identificar Zonas de Sellaje en cada etapa (2.6.8.2.4.3). El terreno de 21,2 ha incluirá una zona de sellaje (2.2). Tabla N°8, doc. 07 (flujos del SNA, 2025): en el flujo provisorio, todo camión de exportación que requiere sellaje se presenta en PTLA N°2 y, si la selección es física, la concesionaria lo traslada a PTLA N°1. El SNA exige además 20 calzos libres en PTLA N°1 para aforos. Doc. 13 (requerimientos SNA para el PTLA 2): zona de sellaje de 6 andenes con marquesina.	El sellaje se está trasladando al PTLA N°2. El diseño debe resolver el traslado entre ambos recintos por la Ruta 57 cuando hay selección física, y dimensionar el sellaje con la fila de exportación de fin de semana.
Boleta manual de ingreso con la hora	Captura y registro de patentes al ingreso y la salida (2.6.8.3.2.3.1.12); trazabilidad con LPR y RFID (Tabla N°9). Tabla N°8, doc. 04: captura de patentes y sistema de control de ingreso y salida efectiva de mercancías. Doc. 19: el flujo actual se apoya en «papeleta de recepción» y «papeleta de entrega».	Ejemplo concreto de proceso manual a automatizar.
Filas de exportación de viernes y sábado; contingencia los lunes	El art. 2.2 describe que la importación se concentra domingo, lunes y martes, y la exportación viernes y sábado.	Lo visto en terreno confirma el patrón de las Bases.

Nota: las Bases se citan desde la Res. DGC N°8/2026 y los documentos de la Tabla N°8 por su número en el índice entregado con el ORD N°1 de la IF (27-10-2026).