DIPUTADOS
ARGENTINA

"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, por intermedio de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y de la Comisión Nacional de Fronteras, en el marco de sus respectivas competencias, y/o a través de los organismos correspondientes, arbitre los medios necesarios para autorizar e impulsar, con la mayor celeridad posible, la ejecución del reordenamiento vial y funcional del Centro de Frontera de Puerto Iguazú, provincia de Misiones, propuesto por la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones en el plano "PROPUESTA ORDENAMIENTO – CENTRO DE FRONTERA IGUAZU" (28/07/2026), y en su informe técnico. La iniciativa tiene por finalidad optimizar la fluidez , circulación vehicular y el funcionamiento operativo del paso fronterizo del puente internacional Tancredo Neves, que conecta la ciudad de Puerto Iguazú, provincia de Misiones, República Argentina, con la ciudad de Foz do Iguaçu, estado de Paraná, República Federativa del Brasil, a fin de reducir los tiempos de espera y agilizar el tránsito fronterizo, sin menoscabar la eficacia de los controles aduaneros, migratorios y sanitarios, ni afectar las actividades comerciales y económicas de la ciudad de Puerto Iguazú vinculadas al movimiento fronterizo.

YAMILA LISETTE RUIZ

DIPUTADA NACIONAL

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, por intermedio de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y de la Comisión Nacional de Fronteras, en el marco de sus respectivas competencias y/o a través de los organismos correspondientes, arbitre los medios necesarios para autorizar e impulsar, con la mayor celeridad posible, la ejecución del reordenamiento vial y funcional del Centro de Frontera de Puerto Iguazú, provincia de Misiones, propuesto por la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones en el plano denominado "PROPUESTA ORDENAMIENTO – CENTRO DE FRONTERA IGUAZU", de fecha 28 de julio de 2026, y en su informe técnico que se adjuntan al presente como Anexo I.

El Centro de Frontera de Puerto Iguazú se encuentra emplazado sobre la Ruta Nacional N.º 12, en las inmediaciones del puente internacional Tancredo Neves, que conecta la ciudad de Puerto Iguazú con Foz do Iguaçu, República Federativa del Brasil. Constituye uno de los pasos internacionales de mayor movimiento del norte argentino y registra un flujo permanente de turistas, trabajadores transfronterizos, transporte de pasajeros y cargas. Su ubicación en la Triple Frontera, integrada por Argentina, Brasil y Paraguay, le confiere un valor estratégico para el comercio exterior y el turismo regional.

En este contexto, el adecuado funcionamiento del Centro de Frontera resulta fundamental para garantizar una circulación ordenada y segura de las personas y los vehículos que utilizan diariamente este paso internacional. Sin embargo, el informe técnico elaborado recientemente identifica diversas limitaciones operativas en la configuración actual del complejo, que dificultan la continuidad del tránsito y generan demoras que se agravan durante las temporadas de mayor movimiento.

Entre las principales problemáticas relevadas, el informe señala que, pese a contar con aproximadamente dieciséis casillas de egreso y once de ingreso, la disposición actual de los puestos de control no permite un flujo vehicular continuo. En particular, las casillas dispuestas a noventa grados presentan interferencias que limitan su utilización simultánea: de los dieciséis puestos disponibles en el sector norte, solamente siete pueden

funcionar al mismo tiempo. Esta situación reduce la capacidad operativa efectiva del complejo y favorece la formación de filas y la acumulación de vehículos.

Asimismo, los carriles de aproximación confluyen de manera poco canalizada antes de distribuirse entre los puestos de control, lo que propicia maniobras de zigzagueo y cambios de carril de último momento. Como consecuencia, la detención de un vehículo en un puesto puede repercutir sobre los carriles contiguos y obstaculizar la circulación de otros usuarios. A ello se suma la existencia de solamente dos carriles de ingreso al Centro de Frontera, cuya capacidad resulta insuficiente frente a las necesidades actuales de circulación.

El diagnóstico también identifica dificultades derivadas de la falta de una adecuada diferenciación entre los distintos tipos de tránsito. Los automóviles particulares y las motocicletas comparten carriles de espera, mientras que los camiones de carga, los ómnibus, los vehículos destinados al turismo y los taxis deben desenvolverse en un espacio donde los cruces y las maniobras pueden interferir entre sí. Del mismo modo, la distribución de los sectores de estacionamiento y espera no presenta una jerarquización clara entre el tránsito liviano, el transporte de pasajeros y los remises y taxis, y el espacio disponible para los colectivos locales y de larga distancia resulta insuficiente para realizar sus maniobras y trámites sin afectar la circulación principal.

Otro aspecto relevante es la seguridad peatonal. Según el informe, las sendas peatonales existentes carecen de visibilidad y señalización vertical adecuadas, circunstancia que favorece la dispersión de los peatones por distintos sectores del predio y los expone a riesgos derivados de las maniobras vehiculares. También se identifican deficiencias en la señalización vial horizontal y vertical, así como puntos críticos de circulación en los accesos y salidas del Duty Free Shop, en los cruces de camiones y en los ingresos y egresos de los estacionamientos.

Estas trabas adquieren especial relevancia frente al movimiento permanente de personas y vehículos que caracteriza al paso internacional y a la necesidad de contar con una infraestructura acorde con su importancia turística y comercial. Por ello, resulta necesario considerar una intervención integral que no se limite a ampliar la capacidad de circulación, sino que también permita ordenar los accesos, diferenciar los flujos

vehiculares, mejorar la señalización y brindar mayores condiciones de seguridad a los peatones.

Las dificultades operativas del Centro de Frontera no solo inciden en la circulación vehicular, sino también en la actividad económica de Puerto Iguazú y de la provincia de Misiones. Las demoras en el cruce internacional pueden afectar los tiempos de traslado de turistas, trabajadores y transportistas, así como el desenvolvimiento de las actividades comerciales y de los servicios vinculados al turismo. Por ello, mejorar la capacidad operativa del complejo constituye una medida orientada a fortalecer la conectividad internacional, favorecer la competitividad regional y aprovechar de manera más eficiente la infraestructura existente.

A tal efecto, la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones ha elaborado una propuesta de reordenamiento vial y funcional que contempla modificaciones en los carriles de entrada y salida, la readecuación de los puestos de control, la incorporación de señalización vertical y horizontal y la construcción de sendas peatonales elevadas. La intervención mantiene el edificio central de control y concentra las modificaciones en la geometría vial, la canalización de los accesos y la organización de los distintos movimientos dentro del predio.

Uno de los componentes centrales de la propuesta consiste en reorientar a cuarenta y cinco grados doce de las dieciséis casillas de control del sector norte, con el objetivo de mejorar el alineamiento de los vehículos y posibilitar la utilización de una mayor cantidad de puestos en forma simultánea. Asimismo, se prevé que cuatro de las dieciséis casillas de ingreso al país puedan funcionar en ambos sentidos, a fin de descomprimir la circulación cuando predomine el flujo en sentido sur-norte. De acuerdo con el informe técnico, esta reorganización permitiría elevar la cantidad de puestos operativos simultáneos de siete a dieciséis, con un incremento estimado del ciento veintiocho por ciento en la capacidad operativa.

La propuesta también contempla la ampliación de los carriles de ingreso al Centro de Frontera, mediante la incorporación de un tercer carril de entrada y la organización de un carril de salida. A ello se suman la implementación de carriles específicos para motocicletas, taxis, vehículos particulares, vehículos destinados al turismo y camiones,

así como la previsión de espacios diferenciados para los ómnibus de larga distancia y sus correspondientes maniobras y estacionamientos. Estas medidas buscan reducir los entrecruzamientos entre flujos vehiculares diferentes y evitar que las detenciones o las filas de espera interfieran sobre la circulación principal.

En materia de seguridad vial, el proyecto prevé la incorporación de cruces peatonales elevados, que cumplirían una doble función como sendas de circulación peatonal y reductores de velocidad, junto con una red de veredas que permita conectar los distintos sectores del predio. También propone mejorar la señalización mediante demarcación horizontal reflectiva, cartelería vertical y señalización aérea que permita a los conductores identificar anticipadamente el carril correspondiente a su tipo de vehículo. A su vez, se plantea delimitar zonas en las que no se permita detenerse, especialmente en los cruces de camiones y en los accesos al Duty Free Shop, para evitar bloqueos y preservar la continuidad de la circulación.

El informe técnico identifica, además, la necesidad de reorganizar los estacionamientos y las áreas de espera, contemplando espacios para los vehículos de las fuerzas y organismos que desarrollan sus funciones en el Centro de Frontera, entre ellos ARCA y Migraciones, así como sectores destinados a los colectivos de larga distancia. La adecuada distribución de estos espacios permitiría reducir las interferencias con los carriles principales y ordenar las maniobras de ingreso, detención y egreso de los distintos vehículos.

De acuerdo con las conclusiones del informe, la ejecución de estas intervenciones permitiría mejorar la capacidad operativa del complejo, reducir las demoras, favorecer la continuidad del tránsito, disminuir los conflictos entre las distintas categorías de vehículos y fortalecer la seguridad de los peatones y del personal que desarrolla sus tareas en el lugar. Se trata de mejoras proyectadas cuya concreción requiere avanzar en las actuaciones necesarias para autorizar y ejecutar la intervención propuesta.

En virtud de la ubicación del Centro de Frontera sobre una ruta nacional, de su conexión directa con un paso internacional y de su importancia para la circulación de personas, el turismo y el transporte de cargas, resulta necesario que el Estado nacional intervenga para impulsar la implementación de las medidas previstas. La coordinación

entre los organismos nacionales competentes y las autoridades provinciales y municipales resulta relevante para avanzar en el reordenamiento del complejo y adecuar su funcionamiento a las necesidades actuales del tránsito fronterizo.

En este sentido, corresponde señalar que el Decreto N.º 68/2017, mediante el cual se creó la Comisión Nacional de Fronteras, le atribuye funciones específicas vinculadas con la administración, conservación y mantenimiento de los centros de frontera, así como la autorización de nuevas construcciones y modificaciones en las instalaciones existentes. Asimismo, contempla la coordinación de los organismos nacionales intervinientes y la planificación de la infraestructura necesaria para optimizar su funcionamiento. En consecuencia, la propuesta elaborada por la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones se encuadra en una problemática que requiere la intervención de los organismos nacionales competentes, a fin de evaluar y viabilizar las adecuaciones proyectadas.

La concreción de esta iniciativa requiere una instancia de coordinación institucional entre los organismos nacionales con competencia en el Centro de Frontera, la Dirección Nacional de Vialidad y las autoridades de la provincia de Misiones. Esta articulación permitirá evaluar la factibilidad técnica y operativa de la propuesta, determinar las adecuaciones necesarias para compatibilizarla con las funciones de control fronterizo y establecer las etapas de intervención correspondientes, procurando que las mejoras en la circulación no menoscaben la eficacia de los controles aduaneros, migratorios y sanitarios.

La implementación de las mejoras proyectadas debe orientarse a optimizar la fluidez de la circulación vehicular y el funcionamiento operativo del Centro de Frontera, sin menoscabar la eficacia de los controles aduaneros, migratorios y sanitarios. En tal sentido, el reordenamiento de los carriles, la reorganización de los puestos de control y la diferenciación de los flujos vehiculares deben contribuir a reducir las interferencias y los tiempos de espera, preservando el normal desarrollo de las funciones de control que se llevan adelante en el paso internacional.

En consecuencia, el presente proyecto procura que el Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio de la Jefatura de Gabinete de Ministros y de la Comisión Nacional de Fronteras, arbitre los medios necesarios para autorizar y ejecutar, con la mayor celeridad

posible, la propuesta elaborada por la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones, de conformidad con el plano de intervención “PROPUESTA ORDENAMIENTO – CENTRO DE FRONTERA IGUAZU”, de fecha 28 de julio de 2026, y su informe técnico.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de resolución.

YAMILA LISETTE RUIZ

DIPUTADA NACIONAL

ANEXO I

Reordenamiento y Dinamización del Tránsito

Centro de Frontera de Puerto Iguazú - Misiones

INFORME TÉCNICO

1. Objeto del informe

El presente informe técnico tiene por objeto analizar la propuesta de reordenamiento vial y funcional del Centro de Frontera de Puerto Iguazú, provincia de Misiones, a partir del plano de intervención "PROPUESTA ORDENAMIENTO - CENTRO DE FRONTERA IGUAZU" (28/07/2026), y presentar un diagnóstico de la situación actual, una descripción de las mejoras proyectadas y un conjunto de recomendaciones técnicas orientadas a dinamizar el tránsito fronterizo de personas, vehículos particulares, motocicletas, transporte de pasajeros y cargas.

En este Informe comparamos el estado actual de situación del cruce fronterizo y el proyecto dentro del proceso de modernización que se viene impulsando conjuntamente por Nación, Provincia y Municipio.

2. Antecedentes y contexto del proyecto

El Centro de Frontera de Puerto Iguazú se emplaza sobre la Ruta Nacional N.º 12, en las inmediaciones del puente internacional Tancredo Neves, que conecta la ciudad de Puerto Iguazú (Argentina) con Foz do Iguaçu (Brasil). Se trata de uno de los pasos internacionales de mayor movimiento del norte argentino, con un flujo permanente de turistas, trabajadores transfronterizos, transporte de pasajeros y cargas, en un punto de alto valor estratégico para el comercio exterior y el turismo regional, como es la Triple Frontera (Paraguay – Brasil – Argentina).

Distintas fuentes oficiales y periodísticas dan cuenta de que el diseño actual del complejo presenta limitaciones operativas conocidas. Aun contando con una capacidad de aproximadamente dieciséis casillas de egreso y once de ingreso, la configuración de los puestos de control no permite un flujo continuo: la detención de un solo vehículo en un puesto tiende a bloquear a los vehículos que lo siguen en los

carriles contiguos, generando demoras que se agravan en temporada alta y con el crecimiento del tránsito pesado proveniente de Paraguay tras la apertura del segundo puente con Foz de Iguazú.

En este marco, la Dirección Provincial de Vialidad de Misiones se encuentra impulsando una intervención que contempla: Modificaciones en los carriles de entrada y salida al centro de frontera, readecuación de los puestos de control a 45°, y acompañando a esto nuevas señalizaciones Verticales y Horizontales, como así también sendas peatonales elevadas, para una mayor seguridad de los peatones, con el objetivo de agilizar el tránsito fronterizo y reducir los tiempos de espera.

3. Diagnóstico de la situación actual

La base aerofotográfica nos permite identificar la disposición general del predio, organizado en tres grandes sectores encadenados en el sentido del recorrido vehicular:

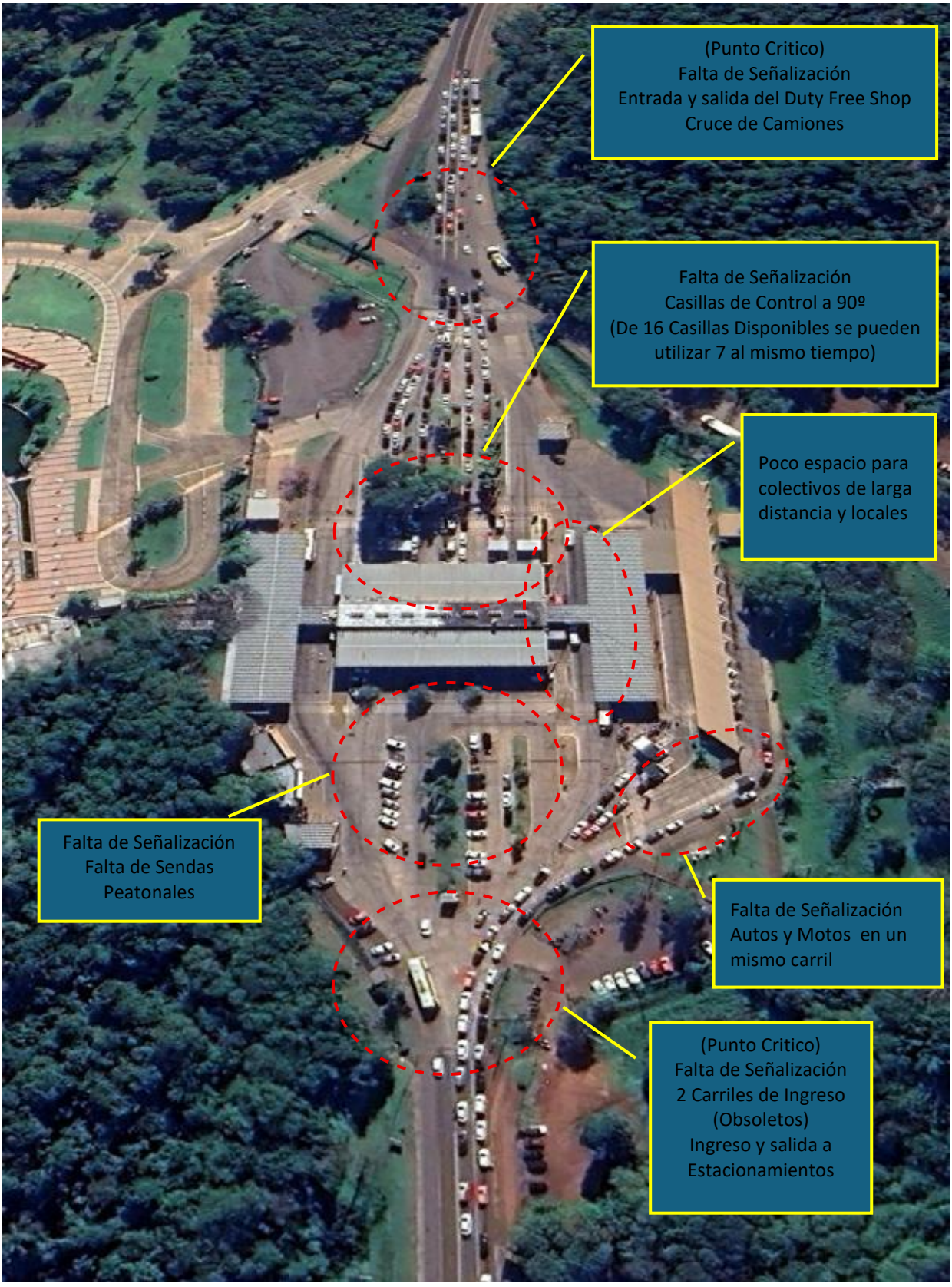
- Sector de acceso (norte): empalme entre la traza vial de aproximación y el predio, donde el flujo proveniente de un único corredor debe abrirse en múltiples carriles para alimentar la totalidad de los puestos de control.
- Sector de control (central): edificio principal de control migratorio y aduanero, con las islas de puestos de atención disposición en filas paralelas, separadas por canteros/separadores centrales, y con sendas peatonales que atraviesan transversalmente los carriles.
- Sector de egreso y servicios (sur): área de reordenamiento de salida, con playas de estacionamiento transitorio, un sector diferenciado de control adicional y el empalme final con la traza vial que reconecta hacia la ciudad y la ruta.


Sector de acceso
(Norte)
Sector de Control
(Central)
Sector de egreso y servicios
(sur)

Del relevamiento surgen, además, varios elementos que condicionan el funcionamiento actual del complejo y que resultan relevantes para el diagnóstico:

- Los carriles de aproximación confluyen de forma poco canalizada antes de repartirse entre los puestos, lo que favorece maniobras de zigzagueo y cambios de carril de último momento — coincidente con el problema, señalado por las autoridades, de que la demora de un solo vehículo repercute sobre los carriles vecinos.
- El tránsito de motocicletas no cuenta con su carril exclusivo, lo que constituye un factor de riesgo y de pérdida de fluidez.
- Existen sectores de estacionamiento y de espera (playas, bahías) dispersos y sin una jerarquización clara entre tránsito liviano, transporte de pasajeros y remises/taxis.
- Las Sendas Peatonales no son visibles y no cuentan tampoco con señalización vertical, lo cual hace que el peatón se disperse por todo el predio, y así corriendo riesgos de accidentes.
- De los 16 Puestos de Control que se encuentran en el sector Norte, lado Brasil, solo pueden funcionar al mismo tiempo 7.
- Las Barreras de Control de Taxis, se encuentran en lugares donde entorpecen el tránsito.

Situación Actual: “Principales Problemas”



4. Descripción de la propuesta de reordenamiento

La Propuesta de intervención propone una reorganización integral de la geometría vial y funcional del predio, manteniendo el edificio central de control, pero interviniendo fuertemente sobre la canalización de accesos, la orientación de los puestos y la segregación de flujos. Los principales componentes identificados son los siguientes:

4.1. Canalización y jerarquización de accesos

En el sector norte se define una zona de transición con demarcación de cruce peatonal y una superficie de exclusión vehicular (achurado en trama de cruz), destinada a ordenar la incorporación del flujo entrante y evitar el entrecruzamiento de carriles inmediatamente antes de los puestos de control. Desde allí, el flujo se abre de manera progresiva y guiada —mediante flechas de sentido y demarcación longitudinal— hacia el conjunto de carriles de aproximación al edificio principal.

4.2. Reorientación de los puestos de control

En la Proyecto de ordenamiento, proponemos que 12 de las 16 casillas de control, del lado norte, se reorienten a 45º, para poder utilizar todas en caso de necesidad, y no como es en la actualidad, que están disponibles 7 de 16. Es decir, la propuesta no reemplaza la totalidad del sistema de control existente, sino que combina la conservación de una parte de las casillas en su emplazamiento actual con el traslado de otra parte a nuevas posiciones, Esta combinación permite reutilizar infraestructura existente donde su ubicación ya es funcional, concentrando el esfuerzo constructivo en los puntos que efectivamente requieren reubicación, lo que favorece el alineamiento natural del vehículo al puesto, reduce las maniobras bruscas de incorporación y permite absorber mejor la detención puntual de un vehículo sin bloquear a la totalidad de los carriles contiguos.

De las 16 casillas lado Norte que son de Ingreso al País, 4 de ellas van a ser doble sentido para el tránsito, para descomprimir el tránsito, cuando el sentido de mayor flujo sea Sur – Norte.

4.3. Segregación de motovehículos

Se identifican carriles específicos para Motos, diferenciados del flujo de vehículos livianos, tanto en el sector de ingreso Norte (Lado Brasil), como el Ingreso Sur (Lado Argentina).

4.4. Sendas peatonales y cruces protegidos

Se proponen cruces peatonales elevados que cumplen una doble función: senda peatonal y reductor de velocidad. De este modo, se brinda mayor seguridad al peatón y se obliga a los vehículos a disminuir la velocidad.

4.5. Reordenamiento del sector de ingreso y egreso (Sur y Norte)

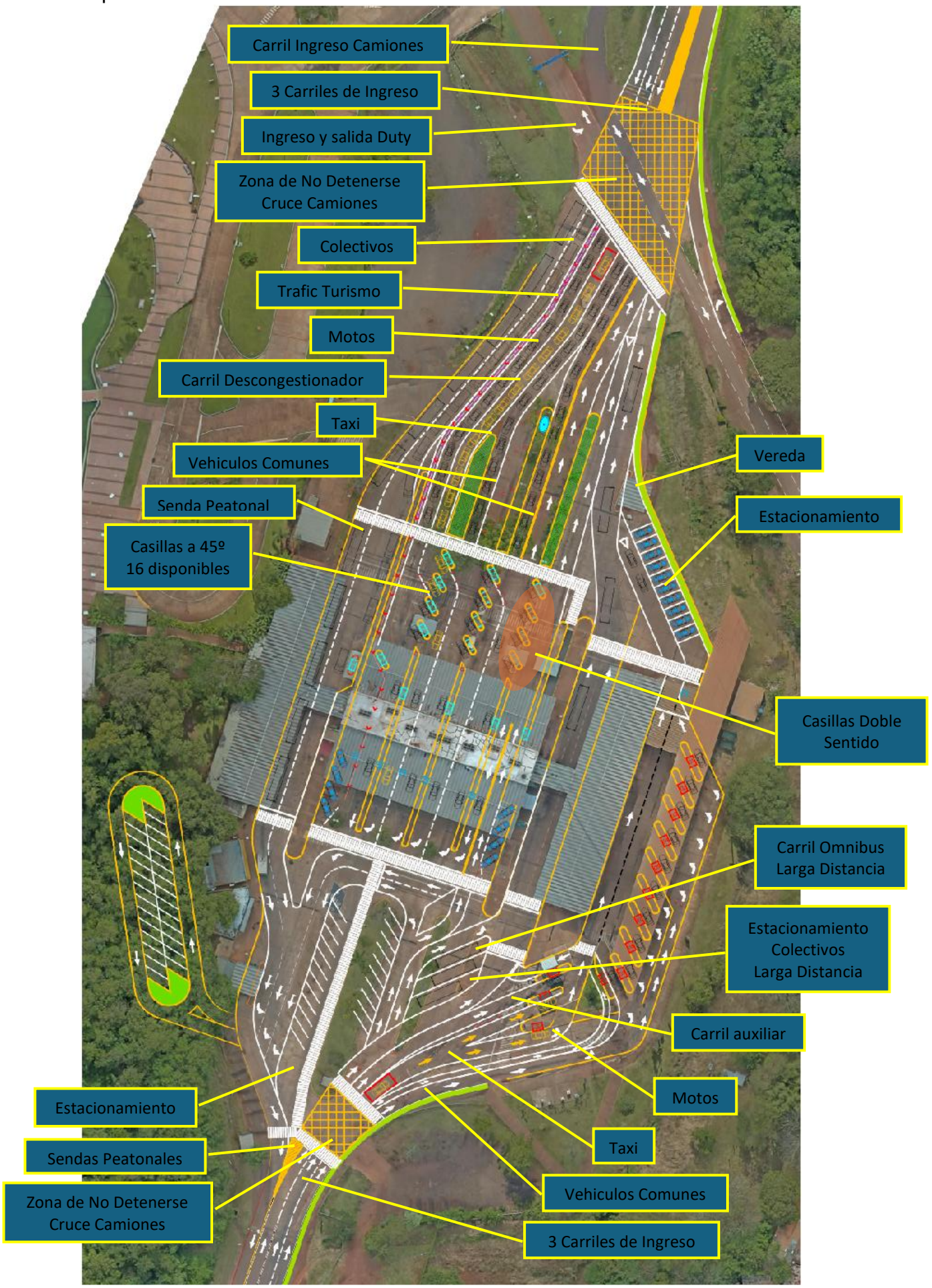
Donde se propone sumar un carril de ingreso al centro de frontera y dejar uno al de salida, (3 carriles de Ingreso y 1 de Salida).

4.6. Estacionamientos

Con el fin de ordenar y organizar el espacio del centro de frontera, proponemos estacionamientos para los distintos móviles de las Fuerzas, Centro de frontera, ARCA, Migraciones y Otros.

Estacionamiento para Micros de Larga distancia, para poder hacer sus trámites migratorios, sin entorpecer el tránsito.

Propuesta:


Carril Ingreso Camiones
3 Carriles de Ingreso
Ingreso y salida Duty
Zona de No Detenerse Cruce Camiones
Colectivos
Trafic Turismo
Motos
Carril Descongestionador
Taxi
Vehiculos Comunes
Senda Peatonal
Casillas a 45º 16 disponibles
Vereda
Estacionamiento
Casillas Doble Sentido
Carril Omnibus Larga Distancia
Estacionamiento Colectivos Larga Distancia
Carril auxiliar
Motos
Taxi
Vehiculos Comunes
3 Carriles de Ingreso
Estacionamiento
Sendas Peatonales
Zona de No Detenerse Cruce Camiones

5. Cuadro comparativo — situación actual vs. Propuesta

Componente / Aspecto	Situación Actual (Problemática)	Propuesta de Solución Técnica
Disposición y Capacidad de Casillas	• Disposición en batería a 90°. • De 16 casillas disponibles, solo pueden operar 7 simultáneamente debido a interferencias de radio de giro y bloqueo visual/físico.	• Rediseño geométrico de casillas a 45° con esquema de doble sentido según demanda pico. • Operatividad efectiva y simultánea de las 16 casillas (+128% de capacidad instalada).
Carriles de Acceso / Troncales	• Únicamente 2 carriles de ingreso (capacidad saturada y obsoleta). • Formación de extensas colas de vehículos que bloquean el tránsito pasante.	• Ampliación troncal a 3 carriles de ingreso por sentido. • Incorporación de Carril Descongestionador y Carril Auxiliar para derivación continua.
Segregación y Clasificación de Tránsito	• Tránsito mixto no clasificado: automóviles particulares y motovehículos comparten el mismo carril de espera. • Frecuentes maniobras de sobrepaso y fricción lateral.	• Segregación física y canalizada por tipo de usuario: - Carril exclusivo para Motos. - Carril exclusivo para Taxis. - Carriles para Vehículos Particulares. - Carril para Traffics de Turismo.
Tránsito Pesado (Cargas)	• Camiones de carga interfieren con flujos livianos en accesos y egresos. • Conflictos y demoras en maniobras transversales.	• Carril exclusivo de Ingreso para Camiones. • Delimitación técnica de «Zona de No Detenerse» (caja de bloqueo) en sectores de cruce transversal.
Transporte Colectivo y Larga Distancia	• Espacio insuficiente para maniobra, detención y control de ómnibus locales y de larga distancia. • Invasión de calzada principal durante el desembarque.	• Carril exclusivo para Ómnibus de Larga Distancia. • Playa dedicada de Estacionamiento para Colectivos fuera de la traza de circulación rápida.
Intersección Duty Free Shop	• Punto crítico de conflicto en accesos y salidas. • Colas interfieren el paso directo y generan demoras a camiones y particulares.	• Canalización geométrica de ingreso y salida al Duty Free Shop. • Demarcación de «Zona de No Detenerse» para garantizar

		circulación continua sin bloqueos.
Seguridad Peatonal y Movilidad	• Carencia de sendas peatonales demarcadas y veredas perimetrales continuas. • Exposición de peatones a cruces directos en áreas de maniobra vehicular.	• Implementación de Sendas Peatonales Elevadas (doble función: cruce seguro y reductor de velocidad). • Red continua de veredas conectadas a estacionamientos y edificios de control.
Estacionamientos y Zonas de Espera	• Maniobras desordenadas de ingreso/salida a estacionamientos que interfieren con la calzada troncal.	• Bahías y dársenas de estacionamiento reordenadas geométricamente con accesos independientes y controlados.
Señalización Vial (Horizontal y Vertical)	• Falta crítica de demarcación horizontal reflectiva, señalética aérea de asignación de carril y cartelería de orientación.	• Sistema integral de pórticos aéreos con asignación anticipada de carril, demarcación termoplástica reflectiva y cajas de cruce.

6. Beneficios

6.1. Esperados Incremento sustancial de la capacidad operativa (+128%):

La reconfiguración geométrica de las casillas a 45° y la implementación del esquema de doble sentido permite elevar la cantidad de puestos de control activos simultáneos de 7 a 16 casillas, reduciendo drásticamente las colas y los tiempos de espera en horarios pico.

6.2. Eliminación de la fricción entre flujos disímiles:

La canalización en carriles exclusivos por categoría (camiones, ómnibus de larga distancia, traffics de turismo, taxis, autos y motos) suprime los entrecruzamientos peligrosos y optimiza los tiempos de fiscalización aduanera y migratoria.

6.3. Fluidez y continuidad en la calzada troncal:

La adición de un 3° carril de acceso, complementado por carriles auxiliares y un carril descongestionador, asegura que la formación de colas de control o detenciones temporales no bloquee el tránsito pasante.

6.4. Protección efectiva de la movilidad peatonal:

La incorporación de cruces peatonales elevados y veredas perimetrales continuas garantiza un entorno seguro para usuarios y personal operativo frente al tránsito vehicular continuo.

6.5. Desbloqueo de accesos críticos:

La delimitación de "Zonas de No Detenerse" en los ingresos al Duty Free Shop y en los cruces de camiones evita el colapso y estrangulamiento de la traza principal.

7. Consideraciones Técnicas y Recomendaciones

7.1. Geometría y diseño de rasante en cruces peatonales:

Construir las sendas peatonales elevadas como reductores trapezoidales respetando una rampa de aproximación suave (longitud de rampa acorde a la velocidad directriz de 20 a 30 km/h) y una plataforma superior nivelada a cota de vereda, garantizando el confort del vehículo y la accesibilidad universal.

7.2. Demarcación horizontal de alto rendimiento:

Aplicar material termoplástico reflectivo extruido (resistencia al alto tránsito pesado y turismo) con microesferas de vidrio premezcladas y de sembrado. Señalizar de forma rigurosa las cajas de bloqueo ("Zonas de No Detenerse" con retícula diagonal amarilla) en los cruces de camiones y accesos al Duty Free Shop.

7.3. Señalética vertical y pórticos aéreos:

Disponer pórticos o ménsulas de señalización aérea con antelación suficiente (cartelería reflectiva Tipo IV / Grado Diamante) para que los conductores clasifiquen su carril (motos, taxis, particulares, buses, camiones) mucho antes del embudo de ingreso, evitando maniobras bruscas de último momento.

7.4. Gestión dinámica de casillas reversibles:

Equipar las casillas de doble sentido con señalización luminosa LED (aspa roja / flecha verde) gestionada desde una cabina central de control, permitiendo adaptar la asignación de carriles según el sentido predominante de la demanda turística y comercial (ingreso matutino / egreso vespertino).

8 Conclusión

El diagnóstico de la situación actual del Centro de Frontera Puerto Iguazú evidencia una infraestructura colapsada por obsolescencia geométrica, falta de segregación modal y carencia de dispositivos de seguridad vial y peatonal. La propuesta integral no solo resuelve el déficit de capacidad mediante la habilitación efectiva de 16 casillas simultáneas a 45°, sino que redefine la circulación del predio bajo un esquema moderno de segregación por tipo de usuario, canalización de accesos críticos y pacificación del tránsito. La ejecución de estas obras dotará al paso internacional de una infraestructura ágil, segura y previsible, acorde a la jerarquía de uno de los corredores