



pesaje respecto a empresas generadoras de carga ha reactivado su trámite legislativo, generando posiciones encontradas y un intenso diálogo entre los distintos actores de la cadena de suministro chilena.

Así, mientras gremios del transporte aplauden la iniciativa como una medida fundamental de justicia y eficiencia que corrige profundas asimetrías históricas, otros sectores logísticos alertan sobre las posibles consecuencias en los costos operativos y la competitividad nacional, abogando por un enfoque basado en evidencia y tecnología.

El objetivo central de la normativa propuesta es mejorar la conservación de la infraestructura vial del territorio nacional, una meta que, si bien es reconocida como "naturalmente atendible" por todas las partes, presenta desafíos significativos en su implementación práctica.

Este proyecto, que fue presentado por primera vez hace más de una década, busca llenar un "vacío en la ley que hasta ahora rige", de acuerdo con los representantes del mundo del transporte carretero y establecería el autopeseaje obligatorio para terminales marítimos, centros de transferencia y generadores de cargas, con la intención de que todos los centros de carga sean responsables de pesar los camiones antes de que estos salgan a carretera.

## CON ENFOQUE TÉCNICO Y MIRADA INTERNACIONAL

A inicios de junio, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), gremio con más de 70 años de historia, y Chile Transporte, asociación que agrupa y representa a grandes empresas del transporte terrestre de carga por carretera en Chile, expusieron ante la comisión su enérgico respaldo a la iniciativa legal. Durante su intervención, Diego Ramírez, miembro del Departamento de Estudios de la CNDC, y Javier Inzunza, Gerente General de Chile Transporte,

**ENTRE MARZO Y JUNIO, DISTINTAS PERSONALIDADES Y GREMIOS DEL RUBRO LOGÍSTICO NACIONAL PRESENTARON ANTE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS DE CHILE SUS PUNTOS DE VISTA RESPECTO AL PROYECTO DE LEY BOLETÍN N° 8654-15 QUE BUSCA MODIFICAR LA NORMATIVA DE PESAJE OBLIGATORIO DE CAMIONES EN INSTALACIONES LOGÍSTICAS LOGISTEC REVISÓ LAS PONENCIAS DE ALGUNOS DE ESTOS REPRESENTANTES QUE, AUNQUE EXPUSIERON MIRADAS DISIMILES, ABOGAN POR UNA LEGISLACIÓN QUE INCREMENTE LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA NACIONAL A LARGO PLAZO.**

# DEBATE POR LA LEY DE PESAJE: ¿MÁS EFICIENCIA LOGÍSTICA O MAYOR CONTROL VIAL?

El Congreso Nacional de Chile fue, una vez más, el epicentro de un debate crucial que redefiniría el futuro del transporte de

carga y la infraestructura vial del país. El Proyecto de Ley que modifica normas relativas al autocontrol en materia de



expresaron su "concordancia en general" con el proyecto, considerando totalmente necesario modificar el sistema regulatorio en relación al pesaje de camiones por parte de generadores de carga, vale decir, puertos, centrales de transferencia y lo que tenga que ver con el movimiento logístico de carga que posteriormente va a camiones.

Según lo expuesto por el representante de la CNDC, la normativa actual implica una flagrante "desprotección" para los transportistas, dado que históricamente la responsabilidad del sobrepeso ha recaído casi exclusivamente en el conductor y la empresa transportista, resultando en partes, multas y detenciones de camiones con sobrepeso, que no tenían en cuenta o identificaban la responsabilidad del generador, puerto o central de transferencia.

Al respecto, Diego Ramírez, aclaró ante los legisladores que en el esquema operativo actual "el transportista no puede intervenir en los tonelajes declarados de contenedores y equipos de carguío. Se mantiene un estatus que es bastante injusto, porque hace recaer en el transportista el pago de multas, el pago de sanciones, incluido también en el retiro del su vehículo por un procedimiento del que no es parte y del que carece de injerencia".

"Los incentivos están mal puestos. El transportista no puede controlar el tonelaje que tiene un contenedor. Él recibe el contenedor, por ejemplo, en un puerto, se lo ponen arriba y puede estar excedido en el peso. Y eso no es responsabilidad, pero, tiene que responder ante los controles", agregó el vocero de CNDC.

Javier Insulza, gerente general de Chile Transporte agregó ante la Comisión que el proyecto de ley vendría a corregir esta asimetría al establecer que el despachador y el receptor [tendrán] la obligación legal de pesar los vehículos, y que ello implique la generación de un documento que certifique el peso y que eso tenga validez legal.

Siempre es esta línea, el vocero de Chile Transporte explicó, los siguientes factores que -a su juicio- transforman a este proyecto en una iniciativa "clave" para el sector logístico nacional:

### 1 LA DEFINICIÓN AMPLIADA DE EMPRESA GENERADORA DE CARGA:

El proyecto extiende esta definición para incluir no solo a quienes producen la carga, sino también a quienes la reciben y a centros de transferencia como puertos, aeropuertos, terminales y bodegas. La finalidad explícita es generar una "corresponsabilidad a los actores que tienen visibilidad y control operacional de la carga", reconociendo su rol decisivo en el despacho físico de la mercancía.

### 2 ENDURECIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES:

Se imponen "controles más estrictos" a las empresas de transporte y generadoras de carga, junto con la "obligación de reportar datos, emitir certificados y evitar manipulaciones", estableciendo sanciones claras si no cumplen. Esto busca una mayor trazabilidad y transparencia del peso a lo largo de la cadena.

### 3 MEJORA EN LA FISCALIZACIÓN:

El proyecto amplía los puntos de control a los lugares de carga y sanciona a quienes impidan la inspección. Un avance significativo es la introducción de la obligación de reportar datos de pesaje trimestralmente, lo que "permite a la autoridad hacer fiscalización remota y no solo en terreno, optimizando los procesos de control". Esta generación de datos es vista como un pilar fundamental para futuras políticas públicas y la disminución de multas por peso, competencia desleal y daños a la infraestructura vial.

### 4 REFUERZO DE LAS SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO:

Las multas no solo se dirigen a transportistas y conductores, sino también a empresas generadoras de carga y despachadores, con montos más altos, reportes obligatorios y clausuras. Además,



se elimina un obstáculo importante para la defensa de los transportistas: la obligación de pagar la multa antes de poder impugnarla, lo que antes generaba una carga económica inmediata y a menudo insostenible.

Para consolidar su argumento sobre la corresponsabilidad, Javier Inzunza citó el estudio "Influencia de la gestión de los procesos de transporte en la superación de los pesos de carga permitidos en las empresas de transporte" (2024) revelando que "cuando el generador de carga o el propietario son responsables de la carga, los pedidos sobrecargados ocurren con mayor frecuencia. Por el contrario, no ocurren pedidos sobrecargados a menudo cuando el conductor es responsable de las operaciones de carga dentro de la empresa".

De hecho, un gráfico asociado a este estudio muestra que la probabilidad de sobrepeso es mucho menor (64.6% sin sobrepeso) cuando el conductor es responsable de las operaciones de carga, mientras que aumenta significativamente (12.8% y 11.4% de sobrepeso repetido) cuando la responsabilidad recae en el mandante o en el generador de carga.

Lo anterior, según Chile Transporte, "denota que los diferentes actores con los que interactúa la carga tienen importancia y una adecuada gestión de responsabilidades disminuirá significativamente los efectos negativos que recaen sobre la seguridad vial, la infraestructura y los costos operativos".

Así, los camioneros han instado a un trámite legislativo "lo más rápido posible" para este proyecto, que ha permanecido "dormido" durante 12 años en el Congreso Nacional. Además, han propuesto dos indicaciones clave: liberar de responsabilidad y del pago de multas al transportista en caso de que la carga salga mal pesada desde del generador, puertos y estaciones de transferencia. Y, en segundo lugar, que la norma que regule el funcionamiento de la romana o sistema de pesaje sea dictaminada por el Ministerio

de Obras Públicas (MOP) o el organismo competente, y no por el propio puerto o estación de transferencia, asegurando así una estandarización y fiscalización externa.

## PREOCUPACIÓN POR LOS COSTOS Y LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA

En la otra vereda, la Asociación Logística de Chile A.G. (ALOG Chile), durante su exposición en la Comisión reconoció la validez del objetivo de "mejorar la conservación de infraestructura vial", pero enfatizó que la iniciativa, en su formulación actual, "generará una serie de costos de inversión, operación e incluso fiscales por mayores dotaciones de funcionarios requeridas para fiscalizar las nuevas instalaciones".

Al respecto, Alexis Michea, gerente general de ALOG detalló que la implementación de esta norma requeriría importantes inversiones en "equipamiento, terrenos, obras civiles y mantenimiento periódico", costos que finalmente serían "financiados por los usuarios mediante tarifas". A modo de referencia, señaló que la tarifa promedio del servicio de pesaje de contenedores en puertos actualmente es de USD 52, pudiendo alcanzar hasta USD 113.

Considerando el volumen total de contenedores de importación, tránsito y cabotaje, esto representa un costo anual estimado de entre 92 y 200 millones de dólares, y los nuevos sistemas propuestos serían aún más sofisticados, expuso el vocero. Además, relevó los costos directos del proyecto, alertando sobre el "gasto adicional por mayores dotaciones de funcionarios" para fiscalizar, en un contexto donde ya las dotaciones actuales son insuficientes.

Más allá de los costos económicos, ALOG Chile proyecta complejidades operativas y aumentos de tiempos de atención en los recintos logísticos; con el estableci-

miento de un censo permanente de camiones cargados. En la práctica, el vocero expuso que aumentaría los tiempos de procesamiento, reduciendo con ello la capacidad máxima de las instalaciones. Esto no solo generaría "más congestión en vías aledañas" y "más vehículos circulando o esperando en ralentí", sino que también implicaría inversiones adicionales en "más puntos de acceso (ya escasos o restringidos)" para mantener la capacidad operativa, encareciendo aún más la logística.

Finalmente, otra de las alertas que relevó ALOG Chile frente al proyecto de ley es la falta de documentación fundamental por parte de los proponentes de la norma. Al respecto, su vocero expuso a la Comisión que "no se han documentado aún en el trámite antecedentes fundamentales como la prevalencia de camiones con sobrepeso y su impacto en costos de mantención (de vías)". La organización enfatiza que "se busca resolver un problema sin que se haya acreditado su existencia, dimensión o causas". Sin esta evidencia objetiva y cifras claras, resulta difícil sopesar los costos de implementación de la norma [contra] los beneficios esperados, expuso el vocero. Además, no se ha analizado si el incumplimiento se debe a un tipo específico de carga (contenedores versus graneles) o si los flujos terrestres de países limítrofes, con normativas dispares, podrían ser más riesgosos.

Finalmente, el vocero de ALOG hizo un llamado enfático a que la Comisión convoque a "todos los actores que estarán sujetos de la norma", incluyendo operadores de aeropuertos y terminales ferroviarios, agregando que la entidad se encuentra disponible para participar de las instancias de diálogo que la autoridad defina con el foco en contribuir al desarrollo sostenible y eficiente de la actividad logística chilena. Así, el debate en torno al Proyecto de Ley 8654-15 evidencia una tensión fundamental entre la necesidad legítima de proteger la infraestructura vial nacional y el imperativo de mantener y potenciar la competitividad y eficiencia de la cadena logística chilena. ■