

COLUMNA DE OPINIÓN

Pesaje de camiones y el encarecimiento del sistema logístico



ALEXIS MICHEA,
GERENTE GENERAL
DE LA ASOCIACIÓN
LOGÍSTICA DE CHILE.

Desde marzo se encuentra en discusión un proyecto de ley que establece obligaciones adicionales para centros de transferencia y manejo de carga, según el cual, cualquier individuo que movilice más de 60 mil toneladas anuales deberá instalar sistemas de pesaje total y por eje. Si bien compartimos el objetivo final del proyecto de resguardar las carreteras frente a vehículos con sobrepeso, la propuesta en su estado actual resulta gravosa tanto desde la perspectiva económica como de la eficiencia de las cadenas logísticas.

Según nuestros análisis, en su tenor original, el proyecto de ley podría implicar, solo en costos directos por infraestructura, equipamiento y servicios, más de US\$ 300 millones anuales. Es decir, cada 10 años, todos los usuarios del sistema logístico cubriríamos de manera directa un monto comparable a, por ejemplo, una línea de metro. A esto se suman costos por tiempos muertos, congestión, redundancia y menor eficiencia en terminales, centros de distribución y almacenes. En tiempos en que nuestro país busca mejorar su productividad, esta norma podría estarnos movilizándonos en la dirección contraria.

Afortunadamente, los ministerios técnicos en la materia han mantenido una disposición al diálogo, incorporando ya tres indicaciones al texto original que lo mejoran sin sacrificar su objetivo: mecanismos de exención de instalaciones en casos justificados; permitir paso aleatorio de camiones en momentos de alta congestión, y regulación tarifaria en puertos concesionados. No obstante lo valioso de estos avances, creemos que aún resultan insuficientes.

Se debe perseverar en el mejoramiento a través de indicaciones que no son difíciles de incorporar. Uno de los puntos más críticos es que la norma obligaría a pesar vehículos en más de una instalación, incluso cuando la carga ya



En una década la industria desembolsaría US\$ 3.000 millones, lo que equivale al costo de la línea 7 de Metro.

venga con su peso certificado en origen; y es que un mismo contenedor podría ser pesado en puerto, en el almacén extraportuario cercano a este y en el recinto logístico al interior del país, sin que el contenedor haya sido abierto o manipulado. En la práctica, esto multiplica los cobros sin aportar valor ni mejorar la seguridad vial.

El proyecto debiera también incorporar avances normativos y tecnológicos que fueron introducidos con posterioridad al texto original de 2013, como el uso obligatorio a nivel global desde 2016 del certificado VGM (peso bruto verificado) para contenedores por vía marítima. Tampoco considera la experiencia de servicios públicos como Aduanas o el SAG, que utilizan controles muestrales y perfiles de riesgo, mucho más eficientes y menos invasivos que un sistema censal como el que se propone.

Desde un punto de vista de la

técnica normativa, el proyecto está planteado bajo criterios más bien maximalistas, entregando al regulador facultades amplias para exigir maniobras de pesaje aunque sean redundantes (el ejemplo de puertos y almacenes extraportuarios) o derechamente innecesarias (contenedores transferidos en puertos), pudiendo estas teóricamente ser restringidas en el futuro reglamento. Así, la aplicación de criterios de razonabilidad y eficiencia quedará sujeta a la voluntad de los especialistas técnicos y las autoridades políticas que deban a futuro tramitar dicho reglamento. Estimamos que sería más prudente acotar el texto legal a lo que efectivamente se necesita.

Nuestra asociación se mantendrá disponible y activa en transmitir estas propuestas e inquietudes tanto a las autoridades del Ejecutivo como en el Senado, donde el proyecto avanzó esta semana.