LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: DEBATE POR LA.LEY DE PESAJE: ¿M135 EFICIENCIA LOGISTICA O MAYOR CONTROL VIAL?

Pág. : 68
Cm2: 484,1

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

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 m s, el epicentro de un debate crucial que redefinir a el futuro del transporte de carga y la infraestructura vial del pa s. El Proyecto de Ley que modifica normas relativas al autocontrol en materia de pesaje respecto a empresas generadoras de carga ha reactivado su tr mite legislativo, generando posiciones encontradas y un intenso di logo entre los distintos actores de la cadena de suministro chilena.

As , mientras gremios del transporte aplauden la iniciativa como una medida fundamental de justicia y eficiencia que corrige profundas asimetr as hist ricas, otros sectores log sticos alertan sobre las posibles consecuencias en los costos operativos y la competitividad nacional, abogando por un enfoque basado en evidencia y tecnolog a.

El objetivo central de la normativa propuesta es mejorar la conservaci n de la infraestructura vial del territorio nacional, una meta que, si bien es reconocida como "naturalmente atendible" por todas las partes, presenta desaf os significativos en su implementaci n pr ctica.

Este proyecto, que fue presentado por primera vez hace m s de una d cada, busca llenar un "vac o en la ley que hasta ahora rige", de acuerdo con los representantes del mundo del transporte carretero y establecer a el autopesaje obligatorio para terminales mar timos, centros de transferencia y generadores de cargas, con la intenci n 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 Confederaci n Nacional de Due os de Camiones de Chile (CNDC), gremio con m s de 70 a os de historia, y Chile Transporte, asociaci n que agrupa y representa a grandes empresas del transporte terrestre de carga por carretera en Chile, expusieron ante la comisi n su en rgico respaldo a la iniciativa legal. Durante su intervenci n, Diego Ram rez, miembro del Departamento de Estudios de la CNDC, y Javier Inzunza, Gerente General de Chile Transporte,

LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: DEBATE POR LA.LEY DE PESAJE: ¿M135 EFICIENCIA LOGISTICA O MAYOR CONTROL VIAL?

Pág. : 69
Cm2: 304,7

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

expresaron su "concordancia en general" con el proyecto, considerando totalmente necesario modificar el sistema regulatorio en relaci n 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 log stico de carga que posteriormente va a camiones.

Seg n lo expuesto por el representante de la CNDC, la normativa actual implica una flagrante "desprotecci n" para los transportistas, dado que hist ricamente la responsabilidad del sobrepeso ha reca do casi exclusivamente en el conductor y la empresa transportista, resultando en partes, multas y detenciones de camiones con sobrepeso, que no ten an en cuenta o identificaban la responsabilidad del generador, puerto o central de transferencia.

Al respecto, Diego Ram rez, aclar ante los legisladores que en el esquema operativo actual "el transportista no puede intervenir en los tonelajes declarados de contenedores y equipos de cargu o. Se mantiene un estatus que es bastante injusto, porque hace recaer en el transportista el pago de multas, el pago de sanciones, incluido tambi n en el retiro del su veh culo por un procedimiento del que no es parte y del que carece de injerencia".

"Los incentivos est n mal puestos. El transportista no puede controlar el tonelaje que tiene un contenedor. l 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", agreg el vocero de CNDC.

Javier Insulza, gerente general de Chile Transporte agreg ante la Comisi n que el proyecto de ley vendr a a corregir esta asimetr a al establecer que el despachador y el receptor [tendr n] la obligaci n legal de pesar los veh culos, y que ello implique la generaci n de un documento que certifique el peso y que eso tenga validez legal.

Siempre es esta l nea, el vocero de Chile Transporte explic , los siguientes factores que -a su juicio- transforman a este proyecto en una iniciativa "clave" para el sector log stico nacional:

1 **LA DEFINICI N AMPLIADA DE EMPRESA GENERADORA DE CARGA:** El proyecto extiende esta definici n para incluir no solo a quienes producen la carga, sino tambi n a quienes la reciben y a centros de transferencia como puertos, aeropuertos, terminales y bodegas. La finalidad expl cita es generar una "corresponsabilidad a los actores que tienen visibilidad y control operacional de la carga", reconociendo su rol decisivo en el despacho f sico de la mercanc a.

2 **ENDURECIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES:** Se imponen "controles m s estrictos" a las empresas de transporte y generadoras de carga, junto con la "obligaci n 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 FISCALIZACI N:** El proyecto ampl a los puntos de control a los lugares de carga y sanciona a quienes impidan la inspecci n. Un avance significativo es la introducci n de la obligaci n de reportar datos de pesaje trimestralmente, lo que "permite a la autoridad hacer fiscalizaci n remota y no solo en terreno, optimizando los procesos de control". Esta generaci n de datos es vista como un pilar fundamental para futuras pol ticas p blicas y la disminuci n de multas por peso, competencia desleal y da os a la infraestructura vial.

4 **REFUERZO DE LAS SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO:** Las multas no solo se dirigen a transportistas y conductores, sino tambi n a empresas generadoras de carga y despachadores, con montos m s altos, reportes obligatorios y clausuras. Adem s,

LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: DEBATE POR LA.LEY DE PESAJE: ¿M135 EFICIENCIA LOGISTICA O MAYOR CONTROL VIAL?

Pág. : 70
Cm2: 468,1

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

se elimina un obst culo importante para la defensa de los transportistas: la obligaci n de pagar la multa antes de poder impugnarla, lo que antes generaba una carga econ mica inmediata y a menudo insostenible.

Para consolidar su argumento sobre la corresponsabilidad, Javier Inzunza cit el estudio "Influencia de la gesti n de los procesos de transporte en la superaci n 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 gr fico 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, seg n Chile Transporte, "denota que los diferentes actores con los que interact a la carga tienen importancia y una adecuada gesti n de responsabilidades disminuir significativamente los efectos negativos que recaen sobre la seguridad vial, la infraestructura y los costos operativos".

As , los camioneros han instado a un tr - mite legislativo "lo m s r pido posible" para este proyecto, que ha permanecido "dormido" durante 12 a os en el Congreso Nacional. Adem s, 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 P blicas (MOP) o el organismo competente, y no por el propio puerto o estaci n de transferencia, asegurando as una estandarizaci n y fiscalizaci n externa.

PREOCUPACIÓN POR LOS COSTOS Y LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA

En la otra vereda, la Asociaci n Log stica de Chile A.G. (ALOG Chile), durante su exposici n en la Comisi n reconoci la validez del objetivo de "mejorar la conservaci n de infraestructura vial", pero enfatiz que la iniciativa, en su formulaci n actual, "generar una serie de costos de inversi n, operaci n e incluso fiscales por mayores dotaciones de funcionarios requeridas para fiscalizar las nuevas instalaciones".

Al respecto, Alexis Michea, gerente general de ALOG detall que la implementaci n de esta norma requerir a importantes inversiones en "equipamiento, terrenos, obras civiles y mantenimiento peri dico", costos que finalmente ser an "financiado por los usuarios mediante tarifas". A modo de referencia, se al 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 importaci n, tr nsito y cabotaje, esto representa un costo anual estimado de entre 92 y 200 millones de d lares, y los nuevos sistemas propuestos ser an a n m s sofisticados, expuso el vocero. Adem s, relev 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.

M s all de los costos econ micos, ALOG Chile proyecta complejidades operativas y aumentos de tiempos de atenci n en los recintos log sticos; con el establecimiento de un censo permanente de camiones cargados. En la pr ctica, el vocero expus que aumentar a los tiempos de procesamiento, reduciendo con ello la capacidad m xima de las instalaciones. Esto no solo generar a "m s congesti n en v as aleda as" y "m s veh culos circulando o esperando en ralent ", sino que tambi n implicar a inversiones adicionales en "m s puntos de acceso (ya escasos o restringidos)" para mantener la capacidad operativa, encareciendo a n m s la log stica.

Finalmente, otra de las alertas que relev ALOG Chile frente al proyecto de ley es la falta de documentaci n fundamental por parte de los proponentes de la norma. Al respecto, su vocero expuso a la Comisi n que "no se han documentado a n en el tr mite antecedentes fundamentales como la prevalencia de camiones con sobrepeso y su impacto en costos de mantenci n (de v as)". La organizaci n enfatiza que "se busca resolver un problema sin que se haya acreditado su existencia, dimensi n o causas". Sin esta evidencia objetiva y cifras claras, resulta dif cil sopesar los costos de implementaci n de la norma [contra] los beneficios esperados, expuso el vocero. Adem s, no se ha analizado si el incumplimiento se debe a un tipo espec fico de carga (contenedores versus graneles) o si los flujos terrestres de pa ses lim trofes, con normativas dispares, podr an ser m s riesgosos.

Finalmente, el vocero de ALOG hizo un llamado enf tico a que la Comisi n convoque a "todos los actores que estar n sujetos de la norma", incluyendo operadores de aeropuertos y terminales ferroviarios, agregando que la entidad se encuentra disponible para participar de las instancias de di logo que la autoridad defina con el foco en contribuir al desarrollo sostenible y eficiente de la actividad log stica chilena. As , el debate en torno al Proyecto de Ley 8654-15 evidencia una tensi n fundamental entre la necesidad leg tima de proteger la infraestructura vial nacional y el imperativo de mantener y potenciar la competitividad y eficiencia de la cadena log stica chilena.