

Fecha: 29-07-2025
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Bodelaje y Transporte
 Tipo: Noticia general
 Título: Nueva Ley de Pesaje podría incrementar costos logísticos en hasta US\$ 320 millones al año

Pág.: 1
 Cm2: 401,5
 VPE: \$ 5.273.863

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

SOFÍA NEUMANN O.

TENSIÓN EN EL SECTOR:

Nueva Ley de Pesaje podría incrementar costos logísticos en hasta US\$ 320 millones al año

El proyecto legislativo estuvo 13 años dormido, pero tras su activación encendió las alarmas en puertos, almacenes extraportuarios, centros de distribución y centros comerciales. ¿La razón? Impone a la industria contar con equipos de pesaje, lo que podría disparar los gastos.

Tras 13 años en pausa legislativa, a comienzos de 2025 se reactivó la tramitación del proyecto que modifica la Ley 650, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas (MOP), conocida como Ley de Pesaje, reimpulso que está generando tensiones en la industria logística.

La iniciativa, originalmente impulsada en 2012 durante el primer gobierno de Sebastián Piñera, busca modificar el autocontrol en materia de pesaje que realizan actualmente empresas generadoras de carga, y obliga la instalación de sistemas de pesaje y certificación de peso por eje para todas las instalaciones que movilicen más de 60.000 toneladas al año.

Esta alteración ha encendido las alarmas de establecimientos como puertos, almacenes extraportuarios, centros de distribución y centros comerciales, debido a que el proyecto de ley — que hoy está en su primer trámite legislativo — los obligaría a contar con equipos de pesaje, algo que hasta ahora era solo una exigencia para otro tipo de instalaciones, como fábricas productivas.

“A través del Departamento de Gestión Vial, se realizó un estudio que demuestra que el control del peso por eje genera un ahorro significativo en los costos de conservación de la infraestructura vial. El análisis identificó que el incumplimiento de los límites legales incrementa considerablemente los gastos en mantenimiento y refuerzo de las rutas. Estos antecedentes reafirman que la fiscalización efectiva del peso vehicular no solo protege la infraestructura, sino que representa un beneficio económico tangible para el país”, señalan desde la Dirección Nacional de Vialidad del MOP.

De acuerdo con datos del ministerio, entre enero y mayo de 2025 se realizaron 6.286.447 fiscalizaciones, detectándose 81.123 vehículos con sobrepeso. Además, se registraron 830.730 casos de evasión o fuga, conductas que la autoridad presume como intentos de eludir los controles por exceso de peso.

Los datos al MOP. Ese gasto, finalmente, será traspasado a las tarifas, es decir, a los usuarios; los operadores de puertos, centros logísticos y almacenes lo cobrarán a sus clientes, lo que terminará encareciendo innecesariamente las cadenas logísticas. Hicimos estimaciones preliminares, y calculamos que el costo total podría fluctuar entre US\$ 300 y US\$ 320 millones por año”, señala Michea.

Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A. G. (Campor), comparte este diagnóstico e indica que la modificación afectaría a sus asociados, principalmente a puertos estatales y privados.

“Tal como está planteado hoy, el proyecto de ley no es aplicable. No ha considerado los problemas operacionales que generará en los terminales portuarios, en los cuales prácticamente no existe espacio disponible para instalar los equipos que se definen. No se trata de cambios menores, sino de intervenciones significativas que pueden llegar a costar millones de dólares”, advierte Fernández.

En esa línea, José Pakomio, presidente de la Cámara Nacional de Comercio (CNC), advierte que “hemos podido medir que la implementación en una tienda del comercio, solo durante el primer año, superaría los \$50 millones, lo que, multiplicado por la cantidad de empresas afectadas, supera los \$2.500 millones anuales en inversión”.

Los expertos coinciden en que, más allá de los costos, el diseño del proyecto también podría ralentizar las operaciones logísticas. “La operación diaria se vería afectada por retrasos, papeleo adicional y potencial congestión vehicular en zonas sensibles, como centros urbanos, todo lo cual tendría un impacto en la eficiencia logística y los costos finales (...). Hablamos de una demora por cada camión de entre cinco y 10 minutos, lo que en una

empresa que recibe seis o siete camiones diarios equivaldría a más de una hora de retraso, perdiendo casi un 10% de eficiencia”, manifiesta Pakomio.

Asimismo, Michea comenta que desde 2016 existe un certificado internacional obligatorio para la carga contenedorizada: el VGM (masa bruta verificada, en español), definido por la Organización Marítima Internacional (OMI). “Este documento ya entrega el peso bruto del contenedor y se logra tener una buena estimación, por lo no se necesita realmente calibrar de nuevo el camión”, dice.

Pero pese a las críticas, no ven con malos ojos que se realicen modificaciones a la ley. Desde ChileTransporte A. G., uno de los gremios representativos del transporte terrestre, consideran que el proyecto es una “buena propuesta” y que podría traer impactos positivos para el rubro y la logística nacional. “Es necesario mejorar la fiscalización y repartir las responsabilidades

De cara a revertir las brechas detectadas por la industria, ALOG ya presentó un documento con indicaciones al proyecto ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y al Ministerio de Transportes.

En concreto, propone reconocer el certificado de la OMI en la normativa chilena; exigir a los puertos la emisión de reglamentos que asignen tipos de camiones según el peso de los contenedores, y establecer mecanismos de excepción para centros de distribución, depósitos de contenedores y operadores logísticos que, pese a movilizar grandes volúmenes, utilizan camiones livianos.

“En el caso de las bodegas, también hay que aclarar la titularidad de la obligación. Las bodegas son recintos en los que hay distintos espacios rentados por distintos clientes. En la norma no queda claro de quién es la obligación, si del dueño del operador de cada bodega o del operador del recinto completo”, subraya Michea.

Campor va un poco más allá y plantea la concesión de sistemas en rutas: “Proponemos que el MOP concesione a un privado el sistema de pesaje en carreteras y se cobre una tarifa que permita financiar el sistema”.

“No se consideran los problemas operacionales que generará en los terminales portuarios, en los cuales prácticamente no existe espacio disponible para instalar los equipos de pesaje”.

“A través del Departamento de Gestión Vial, se realizó un estudio que demuestra que el control del peso por eje genera un ahorro significativo en los costos de conservación de la infraestructura vial”.

DANIEL FERNÁNDEZ, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A. G. (Campor)

“Hemos podido medir que la implementación en una tienda del comercio, solo durante el primer año, superaría los \$50 millones, lo que, multiplicado por la cantidad de empresas afectadas, supera los \$2.500 millones anuales en inversión”.

JOSÉ PAKOMIO, presidente de la Cámara Nacional de Comercio (CNC)

“Ese gasto será traspasado a las tarifas, es decir, a los usuarios; los operadores de puertos, centros logísticos y almacenes lo cobrarán a sus clientes, lo que terminará encareciendo innecesariamente las cadenas logísticas”.

ALEXIS MICHEA, gerente general de ALOG

“La nueva ley permitirá que haya un cuidado solidario de los caminos y las cargas, dejando solo de ser responsabilidad del transportista”, señala Javier Insulza, gerente general de ChileTransporte.

PROPUESTAS DESDE LA INDUSTRIA

De cara a revertir las brechas detectadas por la industria, ALOG ya presentó un documento con indicaciones al proyecto ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y al Ministerio de Transportes.

En concreto, propone reconocer el certificado de la OMI en la normativa chilena; exigir a los puertos la emisión de reglamentos que asignen tipos de camiones según el peso de los contenedores, y establecer mecanismos de excepción para centros de distribución, depósitos de contenedores y operadores logísticos que, pese a movilizar grandes volúmenes, utilizan camiones livianos.

“En el caso de las bodegas, también hay que aclarar la titularidad de la obligación. Las bodegas son recintos en los que hay distintos espacios rentados por distintos clientes. En la norma no queda claro de quién es la obligación, si del dueño del operador de cada bodega o del operador del recinto completo”, subraya Michea.

Campor va un poco más allá y plantea la concesión de sistemas en rutas: “Proponemos que el MOP concesione a un privado el sistema de pesaje en carreteras y se cobre una tarifa que permita financiar el sistema”.

