

Proyecto de ley N° 8654-15 sobre normas de pesaje

*Comisión de Obras Públicas, Transportes
y Telecomunicaciones*

Alexis Michea Acevedo
Gerente General

11 marzo 2025



alogchile
asociación logística A.G.

21 Años, creciendo juntos.



QUIENES SOMOS



Somos la única Asociación Gremial que reúne y representa a los diversos actores del ámbito logístico chileno. ALOG Chile tiene 21 años de trayectoria, impulsando el desarrollo y la competitividad de la actividad logística y el comercio exterior nacional.

INTEGRANTES

Actualmente, ALOG Chile representa a **97** empresas del sector logístico, de los siguientes rubros:

- Almacenes Extraportuarios
- Freight Forwarders
- Operadores Logísticos
- Empresas de Bodegaje
- Portuario y aeroportuario
- Non Vessel Operating Common Carriers (NVOCC)
- Proveedores para la Logística

ACTIVIDADES

Los asociados de ALOG Chile desarrollan, entre otras actividades:



Transporte de carga internacional y doméstica por vía marítima, aérea y terrestre.



Almacenamiento, administración y despacho de mercancías.



Desarrollo inmobiliario industrial logístico (Bodegaje).



Gestión de procesos de comercio exterior.



Procesos portuarios y aeroportuarios ligados a la carga.

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL

I. Sobre su tenor general y fundamentos

- Conservación de vialidad como principio/objetivo general es considerado atendible.
- Sin embargo, a pesar de que el mensaje menciona como objetivo principal del PL “...mejorar el índice de cumplimiento de las normas de pesos por parte de transportistas”, no se documentan estadísticas de prevalencia de camiones con sobrepeso en la vialidad nacional.
- Tampoco se incluye un análisis costo-beneficio proyectivo que fundamente la proporcionalidad de la medida, sino que:
 - ➔ Beneficios: cita estudio 2005 para estimar ahorros por existencia de sistemas de control de pesaje, sin abordar el potencial ahorro adicional por la ampliación exhaustiva de dicho sistema. No se aprecian razones por las que el beneficio deba ser directamente proporcional.
 - ➔ Costos: no se abordan los costos asociados al cumplimiento de la nueva norma.
- Mantiene umbral de 60.000 ton/año del DFL 850 de 1997, sin analizar su pertinencia para operaciones logísticas actuales ni tecnologías de construcción implementadas en el intertanto.

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL

II. Sobre la extensión y globalidad de la norma propuesta

- Equivale en la práctica a un censo permanente de carga de comercio exterior y doméstica para toda instalación que movilice más de 60.000 ton/año (referencia: volumen equivalente a aproximadamente a unos 5 camiones portacontenedores por día).
- Norma así instalaciones:
 - ➔ De orden muy diverso: desde puertos marítimos hasta centros logísticos, pasando por recintos de bodegaje y potencialmente instalaciones como centros comerciales, carga comercial liviana (promedio 5.000 kg por camión), recintos municipales, etc.; y
 - ➔ Emplazadas en territorios muy diversos: por ej. desde una bodega en la periferia de una ciudad hasta un *retailer* emplazado en un centro urbano denso
- No toma conocimiento de mecanismos introducidos posteriormente al ingreso del PL en 2012, que podrían aportar valor: por ej. certificación en origen del peso de contenedores de importación (obligación en Chile a contar del año 2017).

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL



III. Sobre costos asociados

- Directos Privados (por contar con los sistemas de control):
 - Inversión: equipamiento de pesaje, obras civiles para instalación, terrenos, sistemas informáticos
 - Operación: personal, mantenimiento (por ej. calibración periódica).
- Directos Fiscales:
 - Costos de Fiscalización de Instalaciones de Pesaje en todo el país.
- Indirectos:
 - Congestión y otras externalidades dentro de instalaciones existentes: por aumento del tiempo de procesamiento, viajes adicionales para pesado, etc., ergo posible reducción de capacidad efectiva y productividad
 - Congestión y otras externalidades fuera de instalaciones existentes: lo anterior podría reducir los horarios de operación de centros logísticos, requiriéndose más equipos por ej. de distribución urbana para cumplir con las entregas
 - Ante incumplimiento: por ejemplo re-estiba de camiones y/o contenedores (descarga, almacenamiento, apertura, manipulación y custodia de la carga, etc.).
- Por tratarse de una industria con altos niveles de competencia, los costos directos privados y los costos ante incumplimiento muy probablemente se traspasarán a usuarios en la forma de tarifas.
- Las externalidades por congestión, ruido, etc. pueden generar tensión con comunidades locales y mayor reticencia a proyectos en desarrollo y futuros.

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL

IV. Sobre roles, responsabilidades y eficiencia del control

- Asimila como generadores de carga a nodos de transferencia que no lo son: un *generador* propiamente tal es el titular de las mercancías y responsable/controlador de que el camión enviado sea apto para no superar la norma de peso.
- El PL introduce como *generador* a un eslabón de la cadena que no tiene ninguna responsabilidad sobre la contratación del traslado de mercancías, su demanda ni las características del transporte.
- Hace así recaer en actores intermedios responsabilidades propias del generador:
 - ➔ Por ejemplo, los obliga a disponer espacios para el manejo de carga y camiones que no cumplan con la norma.

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL

IV. Sobre roles, responsabilidades y eficiencia del control (continuación)

- Genera controles redundantes, por ejemplo:
 - Flujo desde un terminal portuario y un almacén extraportuario (con calidad de zona primaria aduanera), ubicados a pocos km uno de otro. Ejemplo: San Antonio.
 - Flujo de entrada y salida del almacén extraportuario, en que la carga sólo haga una detención transitoria.
- No establece con claridad la titularidad de la obligación en algunos tipos de instalación:
 - Ejemplos: recintos de bodegaje, empresas con múltiples instalaciones físicas.
- Resulta disímil con otras instancias fiscalizadoras: SAG, Aduanas, etc se basan en control muestral (por ej. según perfiles de riesgo), no censal.
 - Por ej. los camiones batea (graneles) y de camiones de transporte internacional tienen perfiles de riesgo más altos. La carga contenedorizada es menos incidente.
 - Al ser muy identificables los infractores, trabajar en base a perfiles de riesgo y controles muestrales se simplifica.

COMENTARIOS FINALES

- La conservación de activos de infraestructura tales como la vialidad es considerada una motivación general atendible.
- No obstante, en su forma actual el PL genera una serie de riesgos para la actividad económica asociada al movimiento de bienes, tanto directos como indirectos. Crea condiciones para un aumento de costos logísticos y competitividad del país.
- Generaría costos fiscales adicionales por control de cumplimiento.
- Tales riesgos debiesen sopesarse prioritariamente en el trámite legislativo con los beneficios esperados, de manera cuantitativa y complementando los principios generales que a la fecha se han documentado.
- El PL debiese incorporar un tratamiento cuidadoso de: a) la tipología diversa de instalaciones logísticas a nivel nacional, y b) una distribución clara y eficiente de responsabilidades y sanciones por la toma de decisiones.

COMENTARIOS FINALES

- Se debiese también ser cuidadosos en no introducir costos por controles redundantes (ejemplo: carga en contenedores de importación sellados)
- Complementariamente, se propone fortalecer mecanismos muestrales, basados en perfiles de riesgo y avanzar en la exploración de herramientas tecnológicas para avanzar en los objetivos del PL, por ej:
 - ➔ Controlar peso bruto combinando datos vehiculares de PRT con el certificado de contenedores de importación (que debiera pasar a ser reconocido normativamente).
 - ➔ Controlar peso por eje estableciendo exigencia en los reglamentos portuarios respecto a la tipología de camiones (no. de ejes) que retiran los contenedores de más peso
 - ➔ Consolidar por camión despachado los datos que manejan algunas empresas logísticas sobre volumetría y peso de paquetes transportados
- Se debiera convocar asimismo a otros actores sujetos de la norma, incluyendo operadores de aeropuertos y terminales ferroviarios.
- ALOG se encuentra disponible para participar de las instancias de diálogo que la autoridad defina, bi- o multilaterales.



alogchile
asociación logística A.G.

21 Años, creciendo juntos.



Muchas Gracias

www.alog.cl

ANEXO 1: EJEMPLO DE ALMACENES EXTRAPORTUARIOS EN SAI



ANEXO 2: RECINTO DE BODEGAJE INTERIOR



alogchile
asociación logística A.G.



[Volver](#)