SENADO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA NORMAS RELATIVAS AL AUTOCONTROL EN MATERIA DE PESAJE RESPECTO A EMPRESAS GENERADORAS DE CARGA (BOLETIN 8654-15).

15 de abril del 2026

NORMATIVA ACTUAL:

El art. 53 del DFL Nº850 de 1997 (Ley Orgánica del MOP):

- Prohíbe circulación de vehículos de carga que sobrepasen los límites de peso máximo y la obligación solidaria del conductor del vehículo, del propietario/o tenedor y del despachador de la carga de pagar las mutas que se apliquen.

- Define despachador de carga como persona natural o jurídica a quien en vehículos propios o de terceros le incumbe ordenar el envío de la carga en un vehículo utilizando los caminos públicos del país.

- Define a las empresas generadoras de carga, como la que anualmente produzca 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o de recepción.

PROYECTO DE LEY:

- Cambia la definición de empresa generadora de carga, agrega los centros de transferencia como los aeropuertos, puertos marítimos, y centros de distribución.
- Obliga a éstos a instalar sistemas de pesaje, asumir los costos y someterse a sanciones y multas por incumplimiento de las nuevas obligaciones.
- Traspasa al sector privado una responsabilidad que hoy es propia del MOP y sin ningún tipo de compensación para los puertos privados.
- En el caso de los puertos concesionados bajo la ley 19.542, la obligación recae en los concesionarios y no en la Empresa Portuaria Estatal, que es la dueña del 100% de la infraestructura. El concesionario es un gestor temporal.

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS:

- Las empresas titulares de una concesión portuaria podrán cobrar una tarifa por este servicio la que fijará la Dirección de Vialidad (costos inversión y operación). Los puertos privados deberán asumir esos costos en su totalidad.
- En empresas poseedoras de contratos de concesión la ley entrará en vigencia una vez modificados los contratos de concesión o una vez firmados nuevos contratos de concesión al término de las vigentes
- En casos excepcionales la Dirección de Vialidad podrá autorizar un control aleatorio

Análisis del proyecto:

1: Se pretende resolver un problema sin conocer su dimensión y causas concretas. No existen estadísticas ni estudios que avalen la propuesta. No se sabe el impacto real que tendrá esta nueva norma (p.ej. número de camiones que incumplen)

2: El proyecto de ley establece multas y sanciones por incumplimiento, sin embargo, los nuevos “fiscalizadores” no son “generadores” de carga y ninguno puede tomar medidas para gestionar el problema.

- Los puertos solo transfieren carga por encargo de sus clientes
- El control de la carga la tienen los embarcadores y/o consignatarios
- Los puertos no tienen ninguna responsabilidad en la contratación del traslado de la carga, la demanda ni las características del transporte

Análisis del proyecto:

3: En los puertos no existe este tipo de equipamiento y tampoco el espacio necesario para instalarlo. Hacerlo obligatorio tendrá las siguientes consecuencias:

- Necesidad de modificar contratos de concesión (incluido por Cámara Diputados)
- Readecuar el recinto portuario implicará costos elevados (incluido por Cámara Diputados solo terminales concesionados). Costo imputable para la tarifa queda a criterio de la Dirección de Vialidad
- Los puertos privados deberán internalizar el 100% de estos costos y no podrán cobrar una tarifa
- Aumentará el tiempo de control reduciendo capacidad del terminal y la competitividad de nuestro Comercio Exterior
- Necesidad de mayor personal especializado (pesaje)
- No está claro que pasa con los camiones que no cumplan la norma, ¿quedarán retenidos?, en los puertos no hay espacio.

Análisis del proyecto:

4: Los concesionarios de puertos tienen KPI obligatorios en sus contratos que se verán afectados (multas y sanciones) sin tener responsabilidad directa.

5: La propuesta podría generar responsabilidades comerciales para el puerto que hoy no tiene (diferencias entre el peso declarado y el peso verificado). Los recintos portuarios son zonas primarias aduaneras y la carga se recibe ignorando peso y contenido y es operada por el puerto conforme a los datos que se consignan en el manifiesto de la carga.

6: En el caso de puertos estatales, el proyecto de ley hace recaer las obligaciones en los concesionarios de frentes de atraque y no en las empresas portuarias, lo cual no tiene sentido. Las dueñas del 100% de los activos son las empresas portuarias estatales y en consecuencia cualquier nueva responsabilidad debiera recaer en ellas. Existen puertos estatales que no tienen concesionarios de frentes de atraque.

Reunión Subsecretario OOPP (2025):

A fines del 2025, el subsecretario de OOPP de la época nos indicó que el Gobierno presentaría indicaciones al proyecto de ley que lo modificarán en el siguiente sentido:

El MOP dispone de sensores de peso por eje distribuidos en el territorio nacional, que envían la información de peso/eje y la identificación del camión a un Centro de Control que gestiona la Dirección de Vialidad. Estos sensores se instalan en el pavimento y no se requiere un espacio especial. El objetivo de este proyecto de ley es solo aumentar estos puntos de control.

Solo se exigirá que en los terminales portuarios se instalen estos sensores de peso por eje y la información se enviará en forma automática al centro de control del MOP, sin ninguna intervención por parte de los operadores del terminal.

De ser así, y dada la arquitectura de este nuevo sistema, quin debe instalar estos sensores debiera ser el MOP y además encargarse de su mantenimiento, debiendo los terminales de cualquier tipo entregar las facilidades del caso.

De no concretarse lo anterior, y considerando los problemas que genera el proyecto de ley, proponemos las siguientes opciones:

Propuesta 1: Dejar fuera de la definición de generador de carga del Proyecto de Ley a los puertos y mantener la normativa actual al respecto.

Propuesta 2: La función que se pretende delegar es propia del MOP a través de su Dirección de Vialidad (Art 18 del DFL N° 850 de 1997).

- Exigir que los puertos instalen dentro de sus recintos plazas de pesaje no es opción. Ninguno tiene el espacio necesario y los costos de adecuación serán significativos.

- El MOP podría entregar a un tercero la concesión para efectuar la función de pesaje de los camiones en nuestras carreteras (existe espacio necesario), realizando un cobro por este servicio que deberán cancelar los dueños de la carga.

EN SÍNTESIS:

El proyecto de ley pretende resolver el problema de sobrecargas en el uso de las carreteras, aportando a su vez data para su gestión y control, el cual puede enfrentarse de un modo más eficiente en las carreteras. Aún así, si el proyecto avanzara en su tramitación, su contenido debiera considerar al menos los siguientes 3 criterios:

1. Los generadores y receptores de carga no son instituciones públicas con atribuciones para la fiscalización del uso de las carreteras, por lo cual no les corresponde ejercer ese rol, que es exclusivo de la Dirección de Vialidad MOP y Carabineros de Chile

2. Cualquier sistema de pesaje y recopilación de datos que se instale debe ser *free flow;* en ningún caso debe generar disrupciones o demoras en la operación de la cadena logística

3. De imponerse obligaciones a generadores, distribuidores y receptores de carga que impliquen instalar equipos de pesaje, recoger datos, almacenarlos y enviarlos a la Dirección de Vialidad, éstos debieran estar facultados a cobrar una tarifa al transportista de la carga (camiones) por la prestación de estos servicios, y disponer que el cobro sea automático y sin demoras en el momento de prestar el servicio

GRACIAS