PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CONTROL DE PESO VEHÍCULAR

Documento de análisis

Asociación Logística de Chile A.G.

27 noviembre 2025

QUIENES SOMOS

Somos 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.

El proyecto

CRONOLOGÍA BÁSICA

- 2012: ingreso PL original, no prospera
- 2016: discusiones al interior del Ejecutivo para reponerlo, no prosperan
- Enero 2025: Ejecutivo repone urgencia suma
- Marzo: presentación ALOG ante Comisión de OOPP de la Cámara de Diputados
- Marzo: propuesta ALOG a MOP para aportar antecedentes técnicos
- Abril: visita técnica equipo de Pesaje MOP a instalaciones de bodegaje
- Mayo-junio: reuniones con MOP y MTT para proponer indicaciones
- Junio: Ejecutivo ingresa indicaciones a la Comisión de OOPP, Cámara de Diputados
- Julio: Aprobado en sala (Cámara de Diputados) con indicaciones
- Agosto: Acuerdo en sala (Senado) de que pase a Comisión de OOPP
- Enero 2026: Ejecutivo hace presente urgencia discusión inmediata (06/01/26)
- Enero 2026: Ejecutivo retira y hace presente urgencia simple (26/01/26)

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

CONTENIDOS CENTRALES DEL PROYECTO A LA FECHA

I. Crea una nueva categoría de empresa obligada:

- **Generadores de carga (existente)**: producen o reciben 60.000 ton/año, en cada lugar de embarque o recepción
- **Empresas de transferencia de carga (nuevo)**: "…aquellas que sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia."

II. Crea un nuevo reglamento del sistema, más amplio y específico que la norma técnica general actual:

Información mínima del registro de las empresas	Contenido de los certificados de pesaje
Condiciones de presentación, diseño, construcción y aprobación de los sistemas de pesaje y control	Condiciones de validez y vigencia de estos
Manual de operación y funcionamiento del sistema	Condiciones de aprobación de control aleatorio
Obligaciones de operación, mantenimiento y seguridad de los sistemas	Rangos de precisión de la básculas de pesaje
Condiciones de remisión o transmisión de información y estándares de seguridad relacionados	Soporte y disposición de la información, junto con las normas de seguridad y de transmisión de la información del registro

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

CONTENIDOS CENTRALES DEL PROYECTO A LA FECHA

III. Reformula obligaciones para generadores y empresas de transferencia:

   a. Construir, disponer y operar de sistemas de pesaje

   b. Implementar un sistema de registro en línea de entrada y/o salida de los vehículos incluyendo: peso bruto total, por eje y conjunto; pesos máximos autorizados para la configuración del vehículo; datos del conductor; patente del vehículo de carga; y el detalle de la carga.

   c. Asegurar que el sistema del literal b sea interoperable con los sistemas de MOP

   d. Emitir a conductor, empresa transportista y dueño de la carga un certificado digital

IV. Establece un sistema de multas

V. En instalaciones portuarias o ferroviarias concesionadas, crea mecanismo de regulación tarifaria

VI. Contempla un mecanismo de exención:

   - Obligación general: pesar todos los vehículos pesados (sic)
   - Salvedad: exención de controles o formulación de controles especiales cuando estos no supongan un peligro para la infraestructura vial

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

CONTENIDOS CENTRALES DEL PROYECTO A LA FECHA

VII. Contempla un mecanismo excepcional ante impacto severo:

- Cuando exista un impacto grave en la logística o exista grave congestión de los puertos u otros centros logísticos se solicitará a la Dirección de Vialidad autorizar temporalmente el paso aleatorio de camiones con el objeto de facilitar la operación
- Pero: la solicitud deberá ser resuelta por el Director Nacional de Vialidad, mediante resolución fundada

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

Análisis general

ELEMENTOS DE OPINIÓN SOBRE EL PL

I. Sobre su tenor general y fundamentos

- Conservación de vialidad como principio/objetivo general es considerado atendible.
- Pero: proponente no ha aportado 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).
- 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.
- 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

II. Sobre la extensión y globalidad de la norma propuesta

- La autoridad estima que los nuevos actores serían:
  - ➔ 40 Centros de distribución
  - ➔ 28 Puertos
  - ➔ 8 Aeropuertos

  } 76 actores

- Sin embargo en una cuenta de instalaciones que movilizan más de 60.000 ton/año tenemos:
  - ➔ 87 Terminales Portuarios
  - ➔ 52 Terminales Logísticos (depósitos + extraportuarios)
  - ➔ 60 Centros de bodegaje

  } 199 actores

Estos sin contar los cientos de centros urbanos que manejan cargas, como supermercados, malls, centros comerciales, empresas del retail en general que manejan más de 60.000 ton/año

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

- Genera controles innecesarios: carga contenedorizada en puertos
- 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.

Costos

IMPACTO ECONÓMICO POTENCIAL (análisis preliminar)

1. Puertos Marítimos	▶ Contenedores transferidos por el sistema portuario el 2024: **2.510.180 bxs** (1) ▶ Tarifa promedio del servicio de pesaje por camión en puertos : **USD 52,1** (2) ▶ Extra costo para exportadores e importadores: **USD 130.780.378**
2. Extraportuarios	▶ Contenedores de importación llenos descargados el 2024: **645.760 bxs** (3) ▶ El 39,5% de los bxs de importación se destinan a almacenes extraportuarios: **255.075 bxs** ▶ Extra costo para importadores: **USD 13.289.407**
3. Bodegas de arriendo	▶ Movimiento de camiones el 2024: **2.500.000 camiones** ▶ Extra costo para usuarios del sistema: **USD 130.250.000** ▶ Aproximadamente el 50% del total de camiones son de tipo 3/4
4. Depósito de Contenedores	▶ Contenedores vacíos movilizados en el sistema portuario el 2024: **730.902 bxs** (4) ▶ Extra costo por ingresos a depósitos: **USD 38.079.994**

Extra costo **parcial**

USD 312.399.779 por año

USD 3.100 MM+ en 10 años

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de C

: Memoria Anual 2024– Camport

ales de servicio Terminales Portuarios

IMPACTO ECONÓMICO POTENCIAL (análisis preliminar)

- La autoridad señala que en un plazo de 20 años se generaría un ahorro de mantención de:
  - ➔ 132 millones de dólares en rutas concesionadas
  - ➔ 83 millones de dólares en rutas de vialidad

- Si consideramos el mismo período de evaluación (20 años) el costo para el sistema logístico nacional sería de:
  - ➔ 6.200 millones de dólares por concepto de servicio de pesaje (de acuerdo a la lámina anterior)

- Por otro lado la autoridad propone la implementación del sistema WIM (Weigh In Motion) para el control de pesos y que lo valorizan en 100 millones de pesos cada uno, sólo tomando las 199 instalaciones informadas, tenemos:
  - ➔ 19.900.000000 millones de pesos.

A pesar de que el **ahorro en mantención de rutas alcanza los 215 millones de dólares en 20 años**, el **costo** del servicio de pesaje para el sistema logístico nacional asciende a **6.200 millones de dólares en el mismo período**, más una inversión de **19.900 millones de pesos en tecnología WIM** , cifras desproporcionadamente mayores al ahorro esperado.

Existe evidencia nacional e internacional que acreditan que los incrementos en costos logísticos se trasladan al precio final de los productos, resulta claro que todos estos sobrecostos terminan **pagándolos los consumidores**, encareciendo los bienes y erosionando severamente la competitividad del país en su conjunto.

Propuestas

CARACTERIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS

Tipo de Instalación	Descripción General	Propuestas de control
1. Puertos Marítimos	Actúan como nodos de transferencia de carga, donde se cargan y descargan mercancías entre buques y transporte terrestre (camiones y/o trenes). Cuentan con muelles, grúas, patios de contenedores, bodegas, rompeolas, etc. que les permiten prestar servicios como: Almacenamiento temporal de mercancías, consolidación y desconsolidación de cargas, control aduanero y documental, etc.	**El control de peso verificado VGM (Verified Gross Mass), normativa introducida por la OMI en 2016**, es la obligación de declarar el **peso total de un contenedor** de carga antes de que sea embarcado en un buque. Este peso incluye la carga, el embalaje, los materiales de estiba y el peso del contenedor vacío (tara). Complementariamente para controlar el peso por eje se podría incorporar en los reglamentos portuarios la exigencia respecto a la tipología de camiones (no. de ejes) que retiran los contenedores de más peso. **Propuesta de indicación**: incorporar a) reconocimiento del VGM en el ordenamiento normativo de control de pesos; y b) mandato para que se incorpore al reglamento de la ley aquellos criterios y mecanismos técnicos necesarios para asegurar el debido calce entre peso bruto del contenedor y el número de ejes.
2. Almacenes Extraportuarios	Instalaciones ubicadas fuera de la zona portuaria donde se puede almacenar mercancía bajo control aduanero, antes o después de pasar por el puerto, cuenta con bodegas, áreas de inspección e instalaciones aduaneras y fitosanitarias, para la inspección y liberación de mercancías.	Las cargas que entran y salen de un almacén extraportuario, son de exportación e importación por tanto tienen una detención transitoria, cuyo origen o destino es un Puerto Marítimo, por tanto, **están cubiertos por el control de peso verificado VGM**. En otros casos se realiza la desconsolidación del contenedor para entregar la carga en parcialidades a distintos consignatarios, en consecuencia, **el peso de retiro o salida siempre será menor al total del contenedor.** **Propuesta de indicación**: a) incorporar en la norma criterios técnicos para que el futuro reglamento evite el pesaje reiterativo en casos en que el contenedor se mantenga sellado o en que circule ya certificado a la salida de un puerto (idealmente según el mecanismo de VGM); y b) introducir en la nueva norma un mecanismo de excepción, sujeto a un futuro reglamento definido por la autoridad, según el cual los titulares de instalaciones puedan solicitar la exención de la obligación de pesaje si se cumplen criterios de tipología de carga y/o camión que hagan imposible que sus operaciones normales signifiquen camiones circulando con sobrepeso bruto o por eje.

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

CARACTERIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS

Tipo de Instalación	Descripción General	Propuestas de control
3. Centros de Distribución	Instalaciones donde se recibe, clasifica, almacena, se preparan pedidos y despacha mercancía hacia distintos puntos de consumo o venta. Son clave para la cadena de suministro, especialmente en retail y consumo masivo.	La tipología de camiones utilizados en los CD, corresponde a vehículos livianos de carga cuya capacidad va de **3.5 a 7.0 ton.** La razón es porque realizan transporte de última milla principalmente en zonas urbana, dónde vehículos de mayor tonelaje no es posible utilizar. Considerando esta situación la norma debería contemplar estas excepcionalidades en su aplicación. **Propuesta de indicación**: introducir en la nueva norma un mecanismo de excepción, sujeto a un futuro reglamento definido por la autoridad, según el cual los titulares de instalaciones puedan solicitar la exención de la obligación de pesaje si se cumplen criterios de tipología de carga y/o camión que hagan imposible que sus operaciones normales signifiquen camiones circulando con sobrepeso bruto o por eje.
4. Depósitos de Contenedores	Instalaciones donde se almacenan contenedores vacíos o llenos, tanto para exportación como para importación, y donde se realizan operaciones complementarias tales como: Mantenimiento, limpieza y reparación de contenedores, gestión de stock y administración de unidades.	Si se considera que la tara (peso del contenedor vacío) de una **unidad de 20 pies, es de aproximadamente 2.200 kg** y que el volumen anual de un depósito de contenedores en Chile varía considerablemente dependiendo del tamaño y tipo de depósito, pero que en promedio, oscila entre los **5.000 y 75.000 TEU** (Twenty-foot Equivalent Unit), tenemos que hay depósitos que exceden con creces las 60.000 ton/anuales movilizadas y que sin embargo los camiones que transportan esas unidades **no exceden las 20 ton** (considera el contendor vacío + la tara del camión). Por lo tanto, la norma debería considerar estas excepcionalidades.

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

CARACTERIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS

Tipo de Instalación	Descripción General	Propuestas de control
5. Bodegaje	Instalaciones inmobiliarias que cuentan con bodegas, galpones, y espacios de almacenamiento (para cargas secas y refrigeradas) que son entregadas en arriendo para ser operadas por empresas importadoras, exportadoras, operadores logísticos y/o como centros de distribución.	Se debe establecer con claridad la titularidad de la obligación respecto al cumplimiento de la norma, ya que en el bodegaje el titular de la carga es quien arrienda el espacio de almacenaje y no el dueño de la instalación en su conjunto.
6. Operadores Logísticos	Empresas especializadas que ofrecen servicios logísticos integrales a terceros, como transporte, almacenamiento, distribución, y gestión de la cadena de suministro. Cuentan con infraestructura propia o arrendada (bodegas, flota de transporte, centros de distribución), para la prestación de esos servicios.	En general este tipo de operadores recepcionan y despachan carga en **pallet estándar (1,2 x 1,0 mts)** con pesos unitarios de que oscilan entre los **700 a 1.000 kls**, transportados en camiones ramplas con capacidad máxima **de 22 pallet**, no superando por tanto las 22 ton de carga **(restricción volumétrica).** En definitiva, la norma debería contemplar excepcionalidades para estos casos.

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

COMENTARIOS FINALES

- El PL apunta a un objetivo positivo para el sistema vial.
- Las indicaciones ingresadas son un buen avance en su perfeccionamiento, en tanto mitigan dos riesgos sustantivos
- ALOG ha solicitado a MTT y MOP espacio técnico para discutir estas materias y plantear indicaciones adicionales en el trámite legislativo
- Sin embargo, las excepcionalidades, la autoridad propone dejarlas a nivel de reglamento, lo que supone un riesgo de continuidad en el tiempo.
- El PL no está bien justificado en su costo-beneficio
- Genera una capa adicional de permisología:
  - MOP, aprobación de anteproyectos de instalaciones según su norma, muy posiblemente no va a poder procesar con la celeridad necesaria
  - Municipios, dirección de obras, por gates u obras adicionales
- Solución alternativa, más simple y eficiente: incluir en las concesiones viales existentes instalaciones adicionales de pesaje

@ Todos los derechos reservados Asociación Logística de Chile A.G. – ALOG Chile 2025.

alog chile
asociación logística A.G.
21 Años, creciendo juntos.

Muchas gracias

Alexis Michea
Gerente General | ALOG Chile A.G.
amichea@alog.cl