

# CÓMO OPERA LA INDUSTRIA DE VEHÍCULOS PESADOS TRAS LA ENTRADA DE LA NORMA EURO 6

La nueva normativa obliga a renovar flotas con tecnologías más limpias y complejas, elevando la inversión inicial. El desafío será absorber los mayores costos, asegurar operación en regiones y transformar la exigencia ambiental en eficiencia de largo plazo.

POR VALENTINA CÉSPEDES



**E**l mes pasado entró en vigencia la norma Euro 6 para vehículos pesados nuevos, obligando a camiones y buses a cumplir estándares ambientales más estrictos. La medida implica mayores costos de inversión, nuevas exigencias técnicas y un proceso de renovación de flotas que pondrá a prueba a la industria, especialmente en regiones.

El gerente de operaciones de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), Daniel Nunes, explica que el cambio "no es solo ambiental,

sino también tecnológico". La norma se traduce en la incorporación de unidades más limpias -que de fábrica ya vienen adaptadas a la normativa- con una reducción significativa de óxidos de nitrógeno y material particulado, dos de los principales contaminantes del diésel.

"Los vehículos Euro 6 incorporan filtros de partículas y sistemas SCR que utilizan urea, lo que exige mantenimiento adecuado, uso de combustibles de calidad y mayor profesionalización en la gestión", señala Nunes. Agrega que son unidades

más eficientes, pero también más complejas de operar. A su vez, recuerda que el Ministerio del Medio Ambiente otorgó un plazo de 18 meses para que importadores y empresas se adaptaran gradualmente.

Para el director ejecutivo del Centro de Movilidad Sostenible, Sebastián Galarza, la norma sitúa a Chile en la vanguardia ambiental del transporte pesado. Advierte que existen desafíos operativos, como asegurar la disponibilidad de urea y diésel ultra bajo en azufre, pero también oportunidades para incorporar

modelos más competitivos y menos contaminantes.

## Mayores costos

La incorporación de este tipo de vehículos supone "una mayor inversión inicial, tanto por el mayor costo de la tecnología como por los requerimientos operacionales asociados", puntualiza Nunes. No obstante, recuerda que camiones y buses son bienes de capital con ciclos de inversión de largo plazo, por lo que el impacto no es inmediato ni uniforme. "En el mediano plazo, la mayor eficiencia y menores costos ambientales pueden compensar parte de la inversión", sostiene. Complementa esa idea el business manager de Renault Trucks Latam,

Rafael Erbano, advirtiendo que el análisis debe hacerse desde el costo total de operación y no solo desde el precio de compra. "Estas unidades integran mejoras en eficiencia de combustible, seguridad y gestión preventiva, lo que puede traducirse en menor consumo, reducción de detenciones no programadas, mayor disponibilidad de flota y una disminución de accidentes", sostiene.

Explica que, en minería, donde la continuidad operacional es crítica, ya se prueban estas tecnologías en faenas del norte. Erbano reconoce que en el corto plazo podría existir presión en tarifas de flete si el mayor costo se traslada al mercado. Sin embargo, sostiene que la eficiencia puede equilibrar ese efecto en el tiempo, especialmente si existe una red de posventa robusta en regiones.

Galarza añade que el país tiene experiencia, ya que el transporte público de Santiago opera bajo este estándar desde 2019. No obstante, advierte que la fiscalización será clave ante prácticas como la remoción de filtros de emisiones.

Para Nunes, 2026 marca un punto de inflexión: "El país da un salto al estándar más exigente disponible". El desafío, concluye, es que la mayor exigencia tecnológica no se transforme en una barrera para la inversión regional y que la transición sea sostenible en el tiempo.