

Fecha: 22-01-2026
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general

Pág.: 13
Cm2: 592,4
VPE: \$ 5.248.988

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: La desconexión del sistema SCR/AdBlue en flotas diésel de camiones y buses: un delito medioambiental que no se ve



PRÁCTICA ILÍCITA E INSUFICIENTE FISCALIZACIÓN EN EMISIÓN DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOX):

La desconexión del sistema SCR/AdBlue en flotas diésel de camiones y buses: un delito medioambiental que no se ve

- Se abrió una investigación penal y se activaron gestiones administrativas por la desconexión del sistema SCR anticontaminación de motores diésel (el que usa el insumo conocido como AdBlue). Para industrias intensivas en transporte —con especial foco en la cadena forestal, pero también camiones de puertos, distribución de alimentos y buses interurbanos— esto dejó de ser un asunto “de taller”: hoy es un riesgo sanitario, reputacional y de cumplimiento. Y por ello, en definitiva, representa un riesgo de directorio para las compañías mandantes.
- Tanto la querrela ante tribunales como las gestiones administrativas han sido presentadas por la Cámara Nacional del Agua y Medioambiente (CNAM).

En contaminación, lo más grave suele ser lo invisible. Tal es el caso de los óxidos de nitrógeno (NOx), contaminantes que dañan vías respiratorias y agravan riesgos cardiovasculares.

Y ahí precisamente está la trampa y mayor gravedad de la desconexión de AdBlue: el NOx no se ve, pero enferma y mata, lo cual torna más complejo un escenario donde la pregunta que surge ya no es si esto está ocurriendo, sino cuánto de la logística tercerizada está involucrada. Un bus interurbano entra y sale de terminales y ciudades todos los días; un camión portuario recorre accesos urbanos densos; un camión de alimentos circula por barrios completos. Si el control está “apagado”, la exposición de miles de personas sube sin aviso.

En dicho contexto, la Cámara Nacional del Agua y Medioambiente (CNAM) interpuso una querrela y ha realizado acciones administrativas ante el Estado para que se enfrenten estos delitos.

“Es muy importante para nosotros como asociación gremial, haber comenzado las denuncias y haber interpuesto una querrela criminal por la desconexión del sistema SCR/AdBlue en las flotas diésel de camiones y buses, porque con estos hechos en el fondo estamos retrocediendo, dado que cada vez que un vehículo de combustión diésel transita por las calles de Santiago desconectado de su sensor de AdBlue, tenemos en silencio y en forma invisible una de las antiguas micro amarillas transitando”, afirma Mauricio Nova Aravena, presidente de la Cámara Nacional del Agua y Medioambiente. El publicista y comunicador agrega que, según los estudios, “sabemos en forma clara y científicamente comprobada que el NOx genera un alza del cáncer infantil en las zonas donde más camiones y buses transitan. Por otro lado, también nos damos cuenta que hay empresas que están realizando esta desconexión y participando de licitaciones con competencia desleal y, además, generando como consecuencia sus malos de carbono de manera fraudulenta”.

Qué es SCR/AdBlue y qué pasa cuando se desconecta

El SCR (reducción catalítica selectiva) reduce óxidos de nitrógeno (NOx) mediante urea automotriz (AdBlue). Cuando se “anula” —por software, emuladores o reprogramaciones— el motor opera sin consumir urea y, en muchos casos, sin alertas evidentes. El resultado es más NOx: uno de los gases más letales asociados al diésel en tráfico urbano por su relación con daño respiratorio y cardiovascular (asma, bronquitis, crisis en niños y adultos mayores).

Vidas en juego

Chile ya paga caro por contaminación del aire. Un informe del Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR2) de la Universidad de Chile, citado



Mauricio Nova Aravena, presidente de la Cámara Nacional del Agua y Medioambiente.

en la querrela, estima alrededor de 4.500 muertes prematuras y cerca de 3.000 hospitalizaciones al año asociadas a contaminación atmosférica. Eso se traduce en niños con crisis asmáticas, adultos mayores que se descompensan y enfermedades respiratorias que empeoran.

El programa técnico CALAC+ (Cooperación Suiza) modeló el impacto y estimó que, solo en 2020, podrían haberse evitado del orden de 41 muertes prematuras si la flota pesada operara con estos sistemas funcionando como corresponden. De hecho, el año 2023 CALAC+ les informó a los ministerios de Transportes y de Medio Ambiente que se estaban produciendo muertes por causa de esto. Es una señal incómoda: parte del daño es evitable con control y exigencia.

Víctor Jorquera Aqueveque, director de Jorquera Transporte S.A., abunda sobre las responsabilidades en torno a esta problemática, y subraya que “finalmente el que toma la decisión, es decir, el mandante o dueño de la mercadería o la carga, es quien debe ser finalmente el responsable. Sobre todo, al ver que estamos dejando mucho en manos del Estado, donde puede haber otros intereses, y que ya sabemos que es incapaz de fiscalizar”.



Víctor Jorquera Aqueveque, director de Jorquera Transporte S.A.

Víctor Jorquera, además fue durante más de doce años presidente de Chile Transporte A.G., la Asociación Gremial que reúne a las grandes empresas que cubren los distintos sectores del transporte de carga por carretera en el territorio nacional. Jorquera está nuevamente participando en esta entidad gremial, ahora como miembro de su directorio.

En esa línea, Mauricio Nova destaca la gran relevancia de que las empresas contratantes exijan a sus contratistas y a sus proveedores de transporte que cumplan con la norma, “porque se está cometiendo un delito medioambiental no menor, donde en el fondo el mandante pasa a ser cómplice de ese delito, y por lo tanto, también está expuesto a sanciones y a condenas altísimas, tal vez sin ellos saber la magnitud y naturaleza ilícita de la situación”.

Jorquera suma otro factor: a partir del 6 enero de este año 2026, en Chile pasó a ser obligatorio que todos los vehículos nuevos a combustión diésel que se importen a nuestro país deban cumplir la Norma Euro 6, la que establece límites estrictos a las emisiones contaminantes de vehículos nuevos, reduciendo significativamente gases como los óxidos de nitrógeno (NOx), entre otros.

Lo que hoy reconoce la institucionalidad

La respuesta oficial del Ministerio de Transportes (Transportescucha/OIRS, 22 dic 2025) reconoce un punto clave: las Plantas de Revisión Técnica miden principalmente humo con opacómetro y ese procedimiento no permite identificar fraudes como “AdBlue off”. En el mismo texto se señala que, junto al Ministerio del Medio Ambiente, se elabora una medición más avanzada para detectar manipulaciones y que desde agosto de 2024 se inició una revisión normativa del marco de control de emisiones.

La Superintendencia del Medio Ambiente, por su parte, derivó una denuncia al Ministerio de Transportes, señalando que son materias verificables vía revisión técnica. Y en lo penal, la querrela presentada por la Cámara Nacional del Agua y Medio Ambiente fue admitida a tramitación y apunta a talleres identificados por ofrecer desconexiones, con antecedentes como publicidad, vehículos “testigo” y reportes de unidades que habrían aprobado la revisión técnica pese a estar intervenidas. Los denunciantes estiman que el fenómeno podría rondar el 35% del mercado (estimación no oficial).

Mauricio Nova aboga porque el Estado de Chile logre realizar las fiscalizaciones adecuadas en esta materia. “Nosotros estamos completamente dispuestos a ayudar en eso. Pero también creo importante consignar que no hemos recibido ninguna información de vuelta donde haya el ánimo de ver una solución para este tema por parte de las autoridades y ministerios respectivos, como Transportes y Salud”.

La solución existe y ya fue aplicada

Esto se resolvió hace años en Europa, y más recientemente Brasil endureció sus exigencias para vehículos pesados. CALAC+ presentó el problema y alternativas concretas a la autoridad de Transportes. En Chile ya existe un ejemplo privado: en industrias con estándares de contratación más exigentes —como gran minería— el mandante suele exigir y auditar, y el incentivo a desconectar cae. Por eso esta causa no solo denuncia: empuja a ejecutar soluciones disponibles.

Precisamente en la industria minera, según los últimos cambios regulatorios los grandes camiones mineros diésel-eléctricos también deben utilizar AdBlue.

Para mayor información visita [YouTube.com/@cnamchile](https://www.youtube.com/@cnamchile)

