

**¿CÓMO ENTENDER UNA CUENTA DE LA LUZ?**  
Infografía explica paso a paso qué significa cada cargo  
| PÁG. 3



**COP 30:**  
la ambición colectiva continúa lejos del tamaño del problema.  
Columna del gerente general de Natura en Chile.  
| PÁG. 6



EL MERCURIO

# Sostenibilidad & Energía

HTTPS://COMENTARISTA.EMOL.COM/MINERIA Y COMUNIDAD  
SANTIAGO DE CHILE, JUEVES 27 DE NOVIEMBRE DE 2025

sostenibilidadyenergia@mercurio.cl

AÑO III / N° 33

## INSTALAR UN CARGADOR CUESTA DESDE \$1,5 MILLONES

# La silenciosa traba para los vehículos eléctricos: vivir en departamento y no poder cargar en casa

Los principales obstáculos son limitaciones técnicas, normativas y de coordinación entre copropietarios, explica el subsecretario de Energía, Luis Felipe Ramos. Cargar el auto en una electrolinera pública es 40% más caro que en un punto privado.



IVÁN SILVA I.

Generalmente, cuando el dueño de una casa adquiere un vehículo eléctrico, el procedimiento suele ser inmediato. Es decir, coordina con la compañía instaladora y el cargador se encuentra listo en pocos días. Sin embargo, para quienes viven en departamento, el proceso muchas veces es diferente. Y aunque sean propietarios de su estacionamiento, establecer un punto de carga puede transformarse en un camino repleto de trámites, certificaciones, autorizaciones y una larga espera.

Ese fue el caso de Rodrigo Espinoza, gerente general de Volvo Cars Chile, quien hace tres años debió esperar cerca de cuatro meses para que le instalaran un electrocargador en su departamento, en Vitacura. Debido a que vivía en un piso 11 y su estacionamiento estaba en el -2, primero evaluó llevar la conexión eléctrica desde su propio tablero, pero era muy costoso por los más de 60 metros de cable necesarios. La alternativa más viable fue conectarse desde la central eléctrica del edificio, en el piso -1, instalando 11 remarcadores, lo que costaba entre \$1,6 y \$1,8 millones. Pese a que el proveedor se encontraba certificado por la SEC, la administración del edificio tardó en aprobar el proyecto y, tras presentar varios documentos y conversar con la comunidad, Espinoza finalmente recibió el visto bueno y pudo obtener el cargador. "Al principio no es que hubiera una mala disposición, pero por un tema de desconocimiento trabaron mucho el asunto", comenta.

Pablo González, socio de la empresa de administración de edificios, condominios y comunidades Tierra Futura, coincide. Se trata, explica, de un procedimiento engorroso por varias razones: en primer lugar, es el copropietario quien debe hacer la inversión de llevar energía al estacionamiento; debe contratar a una empresa especialista en esta materia reconocida por la SEC, y presentar un proyecto con todos los planos al comité de administración para que lo apruebe o rechace. Cuando está instalado, mes a mes el mayor domo debe leer el consumo de

## Subsecretario de Energía, Luis Felipe Ramos: nuevos proyectos deben incluir capacidad eléctrica apta para cargadores

El subsecretario de Energía, Luis Felipe Ramos, señaló a "El Mercurio" que son varios los desafíos que enfrenta la expansión de la electromovilidad en viviendas en altura, tanto en infraestructura eléctrica como en regulación y dinámica interna de los condominios.

"El principal obstáculo radica en las limitaciones técnicas, normativas y también de coordinación entre copropietarios de los edificios existentes", sostuvo.

Destaló que una parte importante del parque habitacional del país —en especial las construcciones anteriores al boom de la electromovilidad— no cuenta con tableros con capacidad suficiente ni ductos que permitan canalizar carga adicional. Eso se traduce en obras más complejas, instalación de protecciones adicionales y, en algunos casos, adecuaciones de seguridad y ventilación para prevenir riesgos ante siniestros.

electricidad del auto e informarlo a contabilidad, para que su costo se agregue a los gastos comunes del copropietario.

### ANAC: falta claridad reglamentaria

Diego Mendoza, secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), señala que "una de las principales barreras es la falta de claridad respecto del procedimiento reglamentario para que un usuario pueda instalar un cargador en su propio estacionamiento. En los edificios existentes no hay impedimentos técnicos, más bien el problema está en la ausencia de reglas y permisos claramente definidos para realizar estas instalaciones", advierte. De hecho, hay edificios donde la administración exige la aprobación de la totalidad de los copropietarios para autorizar un punto de carga, lo que prácticamente inmoviliza cualquier iniciativa individual.

De acuerdo con un estudio realiza-

Muchos edificios fueron diseñados sin considerar la demanda adicional de energía que implica la carga de vehículos eléctricos. Indica que cerca del 20% de las viviendas en Chile corresponden a departamentos, pero no todas cuentan con estacionamiento. Pese a ello, el crecimiento sostenido de los autos eléctricos vuelve urgente definir protocolos claros para carga domiciliaria.

El ministerio, por otra parte, ha avanzado para disminuir estas dificultades. "Hemos participado en diferentes diálogos con la Cámara Chilena de la Construcción para abordar el desafío de la electromovilidad y hemos impulsado que nuevos proyectos inmobiliarios incluyan ductos y capacidad eléctrica apta para cargadores", precisó Ramos. Añadió que el Pliego Técnico N° 15 de la SEC ya establece criterios que deben implementarse en las futuras edificaciones.

Sin embargo, cuando la instalación

involucra ductos o tableros compartidos, la autorización depende de la comunidad, lo que puede trabar el proceso, agregó.

Respecto del costo, señaló que cargar en electrolineras puede ser más costoso que cargar en casa, pero no constituye una brecha, sino parte del proceso de adopción: la infraestructura avanza y las decisiones de carga deberán equilibrar conveniencia y sostenibilidad.

Sobre las materias pendientes, Luis Felipe Ramos precisó que la seguridad contra incendios es una materia que debe ser abordada, lo que debería ocurrir en la próxima actualización de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, "que convocará a actores clave para disminuir las barreras detectadas", concluyó.

superintendente de Electricidad y Combustibles (SEC), Marta Cabeza, explica que la instalación de cargadores domiciliarios en casas, edificios y comunidades se rige por el Reglamento de Instalaciones de Consumo y el Pliego Técnico Normativo RIC N° 15, que establece los requisitos de seguridad que deben cumplir las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos.

"Los copropietarios que quieran instalar un cargador deben contratar a un instalador eléctrico autorizado por la SEC, utilizar equipos que cuenten con la autorización correspondiente y, una vez ejecutado el trabajo, solicitar a dicho instalador eléctrico autorizado la declaración de Puesta en Servicio TE-6, que permite a la Superintendencia verificar el cumplimiento de la normativa", sostiene.

Sin embargo, el problema radica en que la normativa de copropiedad no define con suficiente detalle el derecho de los residentes a instalar cargadores en sus estacionamientos ni el procedimiento que las comunidades

deben seguir para autorizarlos. "Muchos edificios, los más antiguos, no fueron concebidos para la electromovilidad. Eso se refleja en salas eléctricas con espacio limitado, ductos insuficientes o tableros sin capacidad disponible para incorporar nuevas cargas sin realizar adecuaciones", indica Cabeza.

En el caso de los edificios nuevos —explica la autoridad— el marco normativo contempla previsiones para futuras canalizaciones y la categoría de "edificios preparados para electromovilidad", que considera desde el diseño los espacios y condiciones necesarias, para que en el futuro los residentes puedan instalar cargadores en sus estacionamientos.

### Carga pública, más cara

El costo de la carga en un punto público es más elevado en comparación con un privado, por lo que la diferencia de montos puede bordear el 40%.

Diego Mendoza asegura que "los operadores de carga más importantes



del país —Copec Voltex y Enel X— operan cargadores públicos con potencias sobre los 100 kW, lo que permite cargar un vehículo en aproximadamente 15 minutos, con un costo promedio cercano a \$340 por kWh. Mientras que en el hogar, las personas generalmente cuentan con un cargador de 7 kW, que permite cargar completamente un vehículo en varias horas, utilizando la tarifa eléctrica BT1, que suele tener un costo promedio cercano a \$240 por kWh, dependiendo de la comuna".

Así, el costo dependerá de las distancias y de la infraestructura de un edificio. Por lo general, los proyectos parten desde \$1,6 millones y pueden aumentar según la complejidad. "Para casos en que instalar un cargador individual sea complejo, en Copec Voltex ofrecemos la alternativa de proyectos de uso compartido, donde toda la comunidad utiliza un hub de carga y paga solo el usuario que lo utiliza, a través de la app Copec. Eso evita impactos en gastos comunes y facilita la adopción", indica Andrea Castro, gerente general de Copec Voltex.

Para los próximos años, se espera que la demanda por cargadores domiciliarios en edificios crezca sostenidamente, de la mano del aumento del parque de vehículos eléctricos y del interés de las personas por soluciones de carga propias. Desde la SEC proyectan que "este crecimiento será especialmente visible en comunidades residenciales, donde los propietarios buscan habilitar puntos de carga individuales y donde los nuevos proyectos comienzan a considerar la electromovilidad desde el diseño".

En ese sentido, Diego Mendoza, de ANAC, cree necesario actuar con decisión para acelerar la electromovilidad en el país, promoviendo cambios legales que aseguren instalar cargadores en edificios existentes de forma simple y expedita.



## CIUDADES BIOFÍLICAS: el diseño que integra naturaleza e infraestructura emerge como alternativa para enfrentar desafíos del cambio climático

| PÁG. 6