



“Las comunidades se hacen muchas preguntas, de cómo se va a pagar esa energía consumida”, dice un ejecutivo.

FRANCISCA ORELLANA

Al 2035, se supone que el 100% de los vehículos nuevos que se vendan en Chile tienen que ser bajos en emisiones, como eléctricos o híbridos enchufables. La medida obliga a que, en los próximos años, no sólo se renueve el parque automotriz sino también la infraestructura disponible como tener puntos de carga en condominios o edificios residenciales que hoy escasean.

“Las comunidades son muy complicadas porque se hacen muchas preguntas para instalar un cargador eléctrico, sobre todo cuando no se tiene uno, de cómo se va a pagar esa energía consumida o pueda haber un problema porque van a subir los gastos comunes por ese motivo”, explica Tomas Vicuña, jefe Comercial B2C de Copex Voltex.

Para simplificar la implementación eléctrica, operación y pago por el uso de cargadores eléctricos en comunidades, Voltex y la empresa de infraestructura eléctrica Legrand hicieron una alianza para ofrecer soluciones “llave en mano”, o listas para usar para instalar puntos de carga comunitarios o personales en edificios residenciales que ya están construidos o en construcción.

A la fecha, han instalado 300 cargadores en edificios, con sistemas semi rápidos, que permiten cargar un automóvil en poco más de dos horas y media.

¿Cuánto le costaría a la comunidad instalar un cargador compartido? El precio varía según la distancia del estacionamiento, que suelen ser los de visita, con la sala eléctrica. “La instalación eléctrica va entre las 60 UF (\$2.229.720) a 180 UF (\$6.689.160) neto cada uno. Pero si se instalan más de uno, con un sistema trifásico, por economía de escala el valor unitario baja un 30% a 40%”, detalla.

Además de la instalación hay que operarlos, ya que al igual que la mantención de los ascensores, o piscinas, tienen que tener mantenciones periódicas o intermediar el cobro: “La mantención y servicios de cobro con la app de Copex Voltex, con asistencia remota, mantenimientos correctivos, se evalúan caso a caso, pero va entre las 5 UF (\$185.810) a 10 UF (\$371.620) anual por cargador, son 0,8 UF (\$29.730)”.

¿Y en gastos comunes?

Para que el cobro por usar la electricidad del edificio para energizar el auto no lo paguen todos los residentes en los gastos comunes, Voltex la administra con la app, en que contabiliza la energía utilizada y devuelve ese monto a la comunidad. Además, cobra un valor más alto por el kw. La hora en promedio cuesta cerca de \$110, y con Voltex se cobra \$210. Si la comunidad invirtió en la infraestructura junto con la empresa, puede recibir un porcentaje de la utilidad.

Nicolás Vera, Business Developed Manager de Power y Eficiencia Ener-



Tomás Vicuña junto con Nicolás Vera hicieron las demostraciones de tipos de cargas.

ELISA VERDEJO

Copex Voltex y Legrand se unieron para promover la infraestructura de carga compartida

¿Cuánto hay que invertir para instalar un cargador eléctrico comunitario en el edificio?



ELISA VERDEJO

Lo ideal es que haya al menos cinco autos recargables por comunidad.

gética de Legrand, detalla que agregar esta instalación no sobrecarga el sistema eléctrico y que es visada por la Superintendencia de Electricidad y Combustible (SEC). Los cargadores son inteligentes de manera que si en la vivienda se está ocupando mucha energía en ese momento, el sistema automáticamente regula y entregará una menor carga al auto hasta que haya una mayor capacidad eléctrica.

¿Cuándo es buen momento de invertir en un cargador?

“Si un edificio tiene sólo uno o dos vehículos eléctricos no conviene invertir en esta infraestructura de carga, porque habrá tan poco movimiento

que demorará mucho en recuperar la inversión”.

Matías Díaz, director del Diplomado en Electromovilidad de la Universidad de Santiago, indica que lo ideal es que hayan al menos unos cinco autos eléctricos o híbridos enchufables, que usen constante el punto de carga para recuperar la inversión en un plazo de 2,5 años: “Es un tiempo razonable para que le salga a cuenta un punto compartido, que no lo he visto de manera masiva”.

Acota que hoy no es prioridad tener infraestructura de carga residencial porque hay sólo unos 5.000 vehículos eléctricos circulando en Chile: “Y la

gran mayoría son flotas y no tanto de particulares”.

Los nuevos proyectos residenciales se están preparando para la demanda futura por espacios, pero no será viable que cada residente tenga su propio cargador en el edificio: “Es bien difícil que todos los autos puedan tener su propio cargador, no va a pasar porque no da la capacidad instalada en el transformador. Los proyectos de edificios consideran una vacante de 20 a 25% del total en los ductos para estacionamientos con acceso a un cargador. Y se están vendiendo tres o cuatro estacionamientos con cargador para autos eléctricos”.