

Fecha: 21-03-2026
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: Sin enchufe: las barreras legales y técnicas que frenan la electromovilidad en los edificios de Chile

Pág.: 13
Cm2: 612,9
VPE: \$ 6.097.995

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

Sin enchufe: las barreras legales y técnicas que frenan la electromovilidad en los edificios de Chile

Mientras las ventas de vehículos de nuevas energías crecen casi al doble, los edificios residenciales siguen sin adaptarse. La Ley de Copropiedad, los quórums de asamblea y la ausencia de diseño anticipado están en la base del problema, según expertos. Estos y la industria, coinciden en la urgencia de cambios regulatorios.

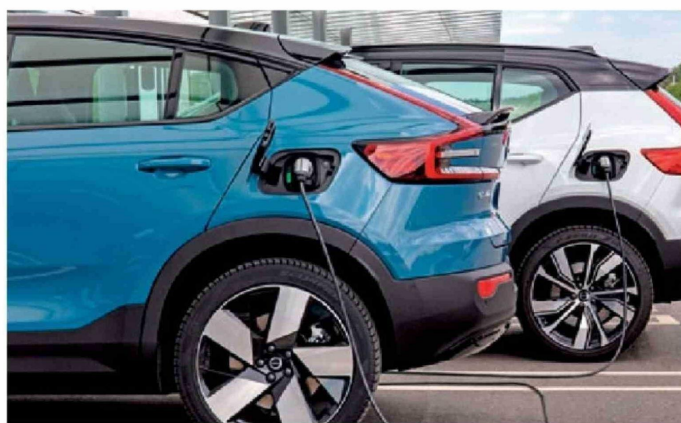
POR PAULINA REYES

El avance de la electromovilidad en Chile comienza a tensionar un eslabón clave de la cadena: la infraestructura de carga en espacios residenciales. Según el último informe de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (Anac), las ventas de vehículos de nuevas energías crecieron un 95,2% hacia noviembre de 2025, comparado con el mismo periodo del año anterior, y ya representan un 10,6% de participación en el mercado total. Sin embargo, la capacidad de los edificios y condominios para adaptarse a esta nueva demanda sigue rezagada, marcada por barreras normativas, técnicas y de coordinación comunitaria, señala Ignacio Rivas, director del Centro de Movilidad Sostenible.

La expansión de puntos de carga en espacios públicos ha avanzado de la mano de actores como Copec Voltex o Enel X, pero el verdadero desafío está en cómo gestionan sus cargas los usuarios puertas adentro. "El lugar más cómodo y accesible para cargar un vehículo eléctrico es el hogar. Sin embargo, la gran mayoría de los edificios residenciales existentes no fueron diseñados para la electromovilidad y hoy enfrentan restricciones para instalar cargadores", explica Rivas. Esta brecha, advierte, termina siendo una barrera para la adopción de vehículos eléctricos.

En Chile, la principal traba está en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (N°21.442), que exige altos quórums para aprobar modificaciones en bienes comunes, es decir, en proyectos que no se logran desarrollar. "Cerca del 80% de los proyectos de cargadores en edificios son rechazados", sostiene Rivas, argumentando que la principal razón es por la dificultad de lograr los acuerdos en asamblea exigidos por la ley.

Desde una perspectiva legal, la abogada y profesora de Derecho Internacional Público y Derecho Administrativo, Karina Uribe, ratifica que uno de los principales escollos tiene que ver con los quórums exigidos por la ley y la dificultad de que los residentes asistan a estas instancias. "Este tipo de regulaciones pueden entenderse como una



barrera de entrada para la masificación y opción final de compradores de vehículos eléctricos en nuestro país", indica. Sin embargo, reconoce también que la ley contempla mecanismos de aprobación y reuniones expeditas, "haciéndose cargo de los inconvenientes".

El gerente general de Copec Voltex, Francisco Larrondo, por su parte, señala que "la normativa técnica chilena es robusta y cuenta con altos estándares de seguridad, lo que permite desarrollar proyectos resguardando a las personas y a las comunidades". Y también considera que los principales obstáculos tienen que ver con los altos quórums para la aprobación de proyectos, reglamentos de copropiedad desactualizados y el escaso conocimiento técnico para la toma de decisiones.

Ahora bien, experiencias internacionales muestran caminos posibles. Rivas destaca avances donde cualquier propietario que asuma los costos y cumpla los estándares técnicos pueda instalar un cargador en su estacionamiento, tal como la reciente ley aprobada en Brasil o la experiencia de la Unión Europea, que "demuestra que la solución es establecer un consentimiento por defecto. Es decir, el residente solo debe notificar a la administración del edificio, y la

comunidad únicamente puede oponerse si existen problemas técnicos o de seguridad. Así han logrado eliminar demoras burocráticas y acelerar la inversión".

Uribe, en tanto, indica que "es perfectamente posible incorporar mecanismos que reduzcan la burocracia, equilibrando el derecho individual del propietario con la seguridad de la comunidad". Según cuenta, esto podría impulsarse tanto desde el Ejecutivo como desde el Congreso, e incluso mediante ajustes a la Ley General de Urbanismo y Construcciones para exigir preparación en nuevas edificaciones.

Los expertos coinciden en que los edificios nuevos deben diseñarse con la electromovilidad en mente. "El diseño debe dejar capacidad eléctrica suficiente y espacio en los ductos para futuras instalaciones. Hoy solo un grupo pequeño de clientes pregunta si el edificio está preparado para la electromovilidad al comprar un departamento, pero en los próximos años probablemente será un factor de decisión fundamental", anticipa Rivas.

Desde la política pública, además, se empieza a trazar un rol más activo del Estado no solo en regulación, sino también en incentivos. Uribe se respalda en el Plan Nacional de Eficiencia Energética 2022-2026 del Ministerio de

Energía, donde se asegura "la generación de instancias de difusión para el llamado a instituciones financieras, (...) a involucrarse en los programas de fomento a la electromovilidad, con instrumentos de financiamiento *ad hoc*, además del uso de recursos regionales para llevar la electromovilidad a todo Chile".

Con el desarrollo de estas condiciones habilitantes, "existe un compromiso del Estado de Chile que lo habilita para generar los incentivos para que también las nuevas edificaciones se adapten a los requerimientos para la implementación de energías limpias, y en consecuencia podrían requerirse cambios a nivel de la Ley General de Urbanismo y Construcciones", añade.

Desde la industria inmobiliaria ya están estudiando alternativas para adaptar la infraestructura existente. Larrondo explica que las soluciones de carga compartida permiten habilitar infraestructura en edificios existentes sin requerir instalaciones individuales ni grandes modificaciones eléctricas iniciales. "Este modelo optimiza el uso de la capacidad instalada y permite crecer de manera progresiva a medida que aumenta la demanda", afirma. Además indica que modelos como "Charging as a Service" buscan eliminar la barrera de inversión inicial, "facilitando la adopción sin requerir financiamiento por parte de la comunidad".

Pero el desafío se enmarca en un contexto aún mayor. La meta del país, propuesta por el Ministerio de Energía, pretende vender solo vehículos eléctricos al 2035, un objetivo que exige acelerar cambios regulatorios, financieros y culturales. "El principal desafío para escalar este modelo está en acelerar su incorporación en el diseño de nuevos proyectos inmobiliarios, de modo que la infraestructura de carga deje de ser una adaptación y pase a ser un estándar desde el origen", manifiesta Larrondo.

En esa línea, la coordinación entre políticas públicas y sector privado será clave según los expertos. "Chile ha comenzado un camino sin retorno hacia la electromovilidad en amplios sentidos. Hoy sigue teniendo un costo alto tener un vehículo motorizado, sumado a las barreras de uso, y por ende, los impedimentos deben ir desapareciendo si queremos lograr una masificación de vehículos eléctricos, lo que se traducirá, sin duda, en un impacto positivo en el medioambiente y en la desaceleración del cambio climático", termina diciendo Uribe. ●