

La conexión sale desde el medidor de su departamento y no afecta a los vecinos

Informático instaló su propio cargador de autos eléctricos en el edificio

Especialistas dicen que las instalaciones individuales son más viables que una para todos los residentes por los altos costos que implica.

BANYELIZ MUÑOZ

Un mes antes de que subieran los precios de los combustibles, el ingeniero civil informático Andrés Piñango (34) compró un vehículo eléctrico Changan Deepal S05, una decisión que hoy considera muy acertada.

Cansado de los altos costos de mantener un auto a combustión —entre cambios de aceite, filtros, pastillas de freno y otros— y de las constantes alzas de la bencina, optó por esta alternativa. Además, al comparar valores con modelos convencionales de marcas como Hyundai y Kia, se sorprendió al descubrir que la diferencia no era tan grande como suponía.

La infraestructura de su edificio en Vitacura, que cuenta con un cargador eléctrico común en el estacionamiento de visitas, también influyó en su decisión. Contaba con esa opción, pero prefirió instalar un cargador solo para él en su estacionamiento.

“Es como tener la lavadora en casa en vez de usar la lavandería del edificio, es más práctico y rápido”, explica. “El cargador comunitario limita el tiempo de uso y obliga a depender de que esté disponible”.

Piñango había consultado en distintos sitios web, donde la mayoría de los usuarios recomendaba un equipo de carga propio. Le gustó también saber que la energía es más barata que la que se compra en las electrolineras (casi el 50% del precio).

¿Debió hacer una solicitud a la comunidad para la instalación?

“Sí, envié una carta a la administración explicando todo el proyecto. Detallé que el cable que instalaría proviene directamente desde mi medidor, lo que asegura que no consumiré la electricidad del edificio y no implicaría gasto para los demás residentes. Presenté el proyecto completo y obtuve el visto bueno”.

¿Cómo fue la implementación?

“Los técnicos preguntaron dónde estaba la sala de medidores (que estaba en el subterráneo) y luego evaluaron la mejor ruta para llevar el cable hasta mi estacionamiento en el nivel -2. El recorrido fue corto”.

¿Cómo funciona el cargador?

“Existen varios tipos, el mío tiene un cable propio que se conecta directamente al auto. Para evitar que cualquier persona use el terminal, funciona con una tarjeta de acceso similar a la tarjeta Bip!. Al escanearla, se desbloquea y puedes conectarlo el vehículo”.

¿Es el único en el condominio con cargador propio? ¿Qué opinan los vecinos?

“Por ahora, soy el único. Los vecinos no me han hecho comentarios ni han preguntado mucho al respecto”.

Andrés Piñango (34) compró hace un mes su auto eléctrico.



¿Ha notado ahorro?

“El auto que tengo tiene una batería con autonomía para 170 kilómetros, que se cubren con alrededor de \$6.000 en electricidad (el modelo tiene un generador de respaldo). Es muy económico. Los vehículos con baterías más grandes, que alcanzan entre 400 y 500 kilómetros de autonomía, requieren cerca de \$18.000. Es significativamente más barato que llenar un estanque de bencina”.

En cuanto a los costos, señala que pagó alrededor de \$1.300.000 por su instalación. Esa cifra incluye los \$600.000 del cargador doméstico de 32 amperes y 7 kW, el diseño del proyecto, los cables y la mano de obra.

El arquitecto Javier Jensen, fundador de VICI, empresa especializada en la instalación de estos dispositivos, dice que aquellos destinados a uso doméstico como el de Piñango son de un tamaño similar al de los antiguos teléfonos públicos y tardan entre seis y ocho horas en completar la carga de un automóvil eléctrico con batería promedio.

“Incluyen un cable de aproximadamente cinco metros, que termina en una pistola que se conecta directamente al vehículo”, describe.

La conexión requiere una canalización

con cables de gran calibre debido a la alta demanda energética de estos equipos. Además, se ubica el terminal en una posición que minimice el riesgo de daños.

“Tratamos de ubicarlo lejos de la pasada para que ningún auto lo golpee. También lo situamos a una altura cercana a 1,20 del piso, para evitar que alguien retroceda y choque con el dispositivo. En espacios donde no hay muro, instalamos un tótem”, precisa.

Los obstáculos

El arquitecto Leopoldo Morales, gerente de Arquitectura, Diseño e Innovación de la constructora Echeverría Izquierdo, que ha incorporado puntos de abastecimiento para autos eléctricos en sus edificios, dice que sumar estos dispositivos a comunidades que ya están operativas enfrenta dos grandes desafíos.

El primero está relacionado con los consensos: para instalar estos equipos se requiere la aprobación de la asamblea de copropietarios, con un acuerdo de al menos el 70% de los dueños cuando la modificación afecta el destino de espacios comunes.

El segundo obstáculo es económico. No todos los vecinos están dispuestos a asumir el gasto, sobre todo porque no todos

poseen vehículos eléctricos ni está en sus planes tenerlos.

“Además, para instalar varios cargadores debe existir disponibilidad suficiente en los tableros generales del inmueble, lo que implica gastar en la instalación de un empalme eléctrico de mayor capacidad”, explica Morales.

¿Conoce edificios que hayan hecho esa inversión?

“No tengo referencias directas. Conozco a un par de amigos que lograron el visto bueno de la comunidad para tener su propio cargador, pero no edificios que hayan implementado la transformación completa. Es un costo relevante para la comunidad, porque requiere trazados y modificaciones difíciles de realizar en un edificio ya en régimen”.

¿Es caro hacerlo?

“De todas maneras, implica un presupuesto millonario. No se trata de algo de \$500.000”.

Morales añade que una tarea importante es hacer comprender a los residentes que los puntos de carga cuentan con un sistema que separa el consumo de cada usuario.

“Cuesta que entiendan que cada usuario hace el pago directo y que, por lo tanto, no genera un costo adicional a la comunidad”, señala.