

Carretera eléctrica: lo que (no) debe ser

“...No debe ser una herramienta que aumente el rol empresarial del Estado ni que afecte las señales de precio con que opera el sistema actual...”

SEBASTIÁN BERNSTEIN

Miembro de la Comisión Asesora para el
Desarrollo Eléctrico

SUSANA JIMÉNEZ

Economista senior
Libertad y Desarrollo

El proyecto que crea la carretera eléctrica ingresaría al Congreso en agosto próximo. Se trata de un proyecto largamente esperado que cobró renovado impulso ante los cuestionamientos surgidos sobre la capacidad de las iniciativas privadas para realizarse bajo el marco regulatorio actual. Se piensa que una carretera eléctrica podría contribuir al desarrollo energético del país al agilizar las necesarias inversiones en transmisión; no obstante, al no conocerse los detalles del proyecto, han comenzado las especulaciones sobre su contenido, con ideas que en ciertos casos van más allá de lo conveniente.

Es sabido que el desarrollo del sistema de transmisión enfrenta dificultades, por las demoras en las tramitaciones ambientales y en la obtención de concesiones y servidumbre eléctricas, la oposición ciudadana, la falta de holguras y los consecuentes retrasos en las obras. Ello ha generado preocupación respecto de la capacidad del sistema para responder a las crecientes necesidades de transmisión del país.

Sin embargo, varios aspectos ya están siendo abordados. En efecto, con la Ley Corta I del 2004 el sistema troncal se convirtió de facto en una carretera eléctrica de libre acceso para generadores y consumidores,

quienes pagan una tarifa para remunerar la inversión. La planificación de la transmisión la realizan el Estado y los agentes del mercado, incluidos los consumidores, en base a estudios de transmisión troncal (ETT) que contemplan un horizonte de largo plazo y establecen las obras a realizar, así como las holguras requeridas. El último ETT (2010) incorporó aspectos para subsanar las falencias del estudio anterior (2006) ampliando el horizonte de planificación a 15

años y cambió el criterio de mínimo costo económico por uno más flexible ante posibles escenarios energéticos. De ese estudio surgen recomendaciones que involucran, en lo inmediato, inversiones por US\$ 1.000 millones, obras que deberían entrar en servicio a mediados del 2017; es decir, resolverían los problemas de congestión a partir de entonces.

Las dificultades en la obtención de las concesiones para el paso de líneas es un tema pendiente, pero el Ejecutivo envió al Congreso un proyecto que agiliza los procedimientos, respetando ciertamente los derechos de los propietarios afectados. Su pronta aprobación será un elemento clave para asegurar que las obras de transmisión se realicen en los plazos requeridos.

¿Qué aporta la carretera eléctrica? La evidencia parece revelar que un marco regulatorio como el descrito podría ser insuficiente. En efecto, para una diversidad de proyectos de generación de gran envergadura y ubicados a distancia, las líneas requieren franjas de terreno significativas y es prácticamente imposible negociar servidumbres con miles de propietarios, lo que importa

un riesgo enorme para su realización. Si la ejecución de estos proyectos es socialmente deseable, es posible que el Estado tenga un rol que cumplir, consistente en facilitar el desarrollo de los proyectos por la vía de establecer franjas de terreno o servidumbres. El Estado se haría cargo de obtener los permisos de acceso a esos terrenos o, eventualmente, de expropiarlos, para luego concesionar el diseño, construcción y operación de las redes de transmisión. Es decir, su injerencia se limitaría a facilitar los terrenos para la carretera y así reducir plazos y riesgos involucrados, siendo los privados los responsables de su ejecución y pago.

Es negativa, en cambio, la visión de una carretera eléctrica donde el Estado participe del diseño, ingeniería y construcción de las líneas de transmisión, y en que el costo fuera absorbido por todos los consumidores y no por los generadores que por su ubicación llevaron al desarrollo de tal infraestructura. Una eventual socialización de estos costos implicaría una renta muy significativa para estos generadores, lo que podría llevar a proponer la regulación de los precios de generación en cada punto de producción y terminar con el modelo de competencia en los puntos de consumo.

En suma, la carretera eléctrica debe entenderse como un elemento facilitador del desarrollo de proyectos de transmisión, complementario a las concesiones eléctricas. No debe ser una herramienta que aumente el rol empresarial del Estado ni que afecte las señales de precio con que opera el sistema actual. A la espera de la propuesta definitiva, conviene además recordar que la carretera es sólo una de las medidas requeridas, pues la prioridad es, sin duda, destrabar el desarrollo de proyectos de generación eléctrica que hoy escasean.



