



Proyecto de Ley Carretera Eléctrica Pública (Boletín N° 8566) y su eventual relación con HidroAysén

Departamento de Estudios Fundación Terram

Abril 2013

Introducción

El proyecto sobre “carretera eléctrica” fue planteado por el Presidente Sebastián Piñera en su discurso del 21 de mayo de 2011. A fines del mismo mes la empresa Colbún -socia de Endesa en el proyecto HidroAysén- anunció la postergación indefinida del ingreso a trámite de la evaluación ambiental de la línea de transmisión eléctrica de HidroAysén “mientras no exista consenso de una política energética que permita realizar sus inversiones”¹, hecho conocido como “colbunazo”.

En septiembre de 2012 el Ejecutivo envió el Proyecto de Ley de Carretera Eléctrica Pública al Congreso, que incluyó importantes beneficios para las grandes empresas generadoras y distribuidoras de energía, sin aumentar la injerencia del Estado en beneficio del interés nacional, pues sigue subsidiando a los monopolios ya existentes. El proyecto forma parte de una serie de reformas del Ministerio de Energía en concordancia con la agenda de desarrollo del Ministerio de Economía, con leyes que impulsen el desarrollo de la industria energética/eléctrica del país.

El proyecto estipula que el gobierno defina una franja de territorio por donde pasaría un sistema de transmisión eléctrica, y luego se haría cargo de las expropiaciones, mientras las empresas privadas de transmisión licitarían tramos para instalar sus sistemas. Si bien es factible que exista un sistema público-privado que regule y ordene la transmisión eléctrica, esta propuesta no parece una buena solución dado que deja espacio para pensar que ésta es la respuesta del gobierno al “colbunazo”, es decir, una iniciativa que tiene como propósito específico facilitar la materialización del tendido eléctrico para el proyecto HidroAysén.

Según el Ejecutivo, este proyecto fue inspirado en la Estrategia Nacional de Energía que contempla seis ejes de los cuales cinco no son concordantes con el actual proyecto: 1) incorporación de la eficiencia energética en las distintas áreas de la economía; 2) incorporación acelerada de las energías renovables no convencionales; 3) fortalecimiento de las energías tradicionales, en particular la hidroelectricidad; 4) resolver las urgentes necesidades del sistema de transmisión; y 5) fomentar la competencia del sector eléctrico.

¹ Diario Financiero, 31 de mayo 2012



Resulta evidente que no existe concordancia entre esta Estrategia Nacional de Energía y el proyecto de ley de carretera eléctrica, ya que éste no hace más que beneficiar a los actuales monopolios de generación y distribución energética.

El Proyecto de Ley que regula la Carretera Eléctrica ingresó al Senado el 04 de septiembre de 2012 (boletín N° 8566-08). El 08 de enero de 2013 se aprobó la idea de legislar en la Comisión de Minería y Energía del Senado, tras lo cual quedó pendiente la aprobación de la idea de legislar en la sala. De ocurrir esta aprobación, el proyecto de ley iniciaría su tramitación legislativa.

Análisis del proyecto:

1.- Utilidad Pública de la Franja de Servidumbre: establece que los Estudios de Transmisión Troncal (ETT) determinarán franjas de servidumbre eléctrica en favor del Estado. Esta medida es de carácter expropiatorio, por lo tanto, la Constitución exige que estos trazados tengan carácter de utilidad pública (el Art 74-1 letra g del proyecto las declara imprescindibles y de interés nacional). Luego, el Gobierno mediante un consultor licitado realizará un Estudio de Franja Troncal (EFT) el que, con la aprobación de un comité interministerial, decidirá a cuales de las propuestas del ETT se les aplicará el procedimiento de “Carretera Eléctrica”. Con ello, el concesionario de la franja impondrá las servidumbres eléctricas sobre predios públicos y privados de manera arbitraria.

Para hacer operativo este último aspecto, se requiere una nueva ley de concesiones, proyecto que el gobierno ingresó a la Cámara de Diputados el 03 de mayo de 2012 en el boletín N° 8270-08 (ver recuadro al final).

2.- Evita la Participación Ciudadana: El titular de la carretera eléctrica sería el Estado, limitando a los propietarios privados la posibilidad de apelar, defenderse y negociar. Las franjas no serían ingresadas a evaluación ambiental sino designadas por medio del Estudio de la Franja Troncal (Art 100-1), por lo tanto tampoco existiría participación ciudadana ni un periodo de consulta para los afectados (propietarios, pueblos originarios, organizaciones sociales, comunidades rurales, consumidores, municipalidades). Los trazados fijan servidumbres a perpetuidad por lo que las propiedades quedarían gravadas para siempre. La forma que está planteada esta iniciativa elude los procesos de calificación ambiental (Art 10 y 11) y evita que los pueblos indígenas, amparados en el Convenio 169 de la OIT, puedan ejercer su derecho a Consulta Previa.

3.- Elude la Ley 19.300: El trazado sería definido por el EFT, que determinaría el territorio sobre el cual se construya la línea, y no sería sometido a Evaluación de Impacto Ambiental porque se impondrían servidumbres (Art 100-1, 100-2, 100-26) pasando por alto el Art 10b de la Ley 19.300 de Medio Ambiente. Tampoco sería sometido a Evaluación Ambiental Estratégica, ya que si bien constituye una política pública, no es en rigor un instrumento de planificación territorial o un plan de gobierno (Art 7bis de la Ley 19.300). La construcción del trazado sería sometido a evaluación ambiental sólo cuando las concesiones eléctricas ya estén entregadas, las servidumbres establecidas y los predios gravados, en consecuencia es esperable que éste sea sólo un trámite formal. Además, se establece que se pueden presentar estudios ambientales por tramos (Art 100-



23 y 100-26), lo que impide que se realice una evaluación que sume los impactos totales, minimizando la real intervención que tendría una determinada carretera en el territorio, el ambiente y las comunidades. En este sentido, contradice el Art. 11 bis de la Ley 19.300 que impide fraccionar los proyectos con impactos significativos en el territorio.

4.- Obstáculo para las ERNC: está diseñado para transmitir electricidad en alta tensión para los ejes troncales (220Kv o 500Kv), mientras que la energía producida por las ERNC está en baja tensión (23Kv a 110Kv). Esto implicaría una inversión extra en subestaciones –no consideradas en el proyecto de ley- que eleven el voltaje de las ERNC para ser ingresadas a la carretera, por lo que encarece la producción de las energías limpias.

5.- Polos de potenciales energéticos no definidos: el mensaje que introduce la iniciativa legal señala que está destinado a utilizar recursos energéticos que aún no están definidos en ninguna política energética ni tienen definición territorial. La iniciativa promueve la producción eléctrica alejada de los centros de consumo, pero no hay mención de cuáles son estas zonas; no se considera la inclusión de actores sociales en la toma de decisiones ni de organizaciones sociales y/o académicas ni comunidades afectadas para determinar la vocación de dichos territorios (Art 74-1). Es decir, se impone un trazado sin conocimiento de dónde estarán los polos de producción y sin una definición de la matriz eléctrica futura.

Ley sobre concesiones eléctricas

Ingresó en primer trámite constitucional a la Cámara de Diputados en mayo de 2012 (boletín 8270-08), que lo aprobó en enero de 2013, por lo que en marzo pasó a segundo trámite constitucional, y fue remitido a la Comisión de Minería y Energía del Senado. La idea de legislar en la sala del Senado será el 30 de abril 2013, con la finalidad que ésta Ley sea aprobada durante el mes de mayo 2013.

Este proyecto está lejos de tener una lógica de interés público, pues simplifica el proceso de concesiones en beneficio de las empresas eléctricas, reduce las formas de notificación, los plazos de oposición y las causales de reclamación para los afectados y comunidades que no sean propietarios de los terrenos a utilizar, además de entregar concesiones a perpetuidad.

Es necesario hacer un análisis detallado y conjunto de este proyecto de ley y del de carretera eléctrica, pues constituyen un paquete de medidas que favorecen la consolidación del sector con las características actuales; tal como están, sería el Estado quien expropia, asumiendo los problemas, para luego licitarlo a privados.

A modo de conclusión:

A la luz de estos antecedentes cabe preguntarse ¿es esta una política eléctrica? ¿Qué relación tiene con el proyecto HidroAysén?



La Carretera Eléctrica es un proyecto de ley que no responde a una política energética integral en el país, sino que es una iniciativa puntual orientada a favorecer los actuales monopolios generadores y transmisores de electricidad, en contra de los intereses de miles de chilenos, pues intenta definir y expropiar una franja de territorio nacional -aún no definida- en el cual se establecerá un sistema de transmisión privada. Los costos económicos serán traspasados a los usuarios-consumidores.

Al no existir una clara planificación energética ni en la generación ni en la transmisión, este proyecto de ley aparece como una respuesta de apoyo a HidroAysén tras el “colbunazo”. Además de facilitar la materialización del mencionado proyecto, no reporta mejoras significativas para el país en su modelo de generación-transmisión; no permite la incorporación de energías limpias, ERNC y/o productores a pequeña escala; no cambia el esquema de un sistema lineal donde la producción eléctrica está alejada de los centros de consumo. En el plano ambiental restringe la ya limitada participación ciudadana de las comunidades, de privados o de cualquiera que se vea afectado, al establecer una política de hechos consumados para un proyecto de gran impacto territorial.

En definitiva, resulta un evidente *fast track* para favorecer a HidroAysén, que no toma en cuenta el costo político, social ni menos ambiental, ni los posibles conflictos territoriales.