

CONCESIONES ELÉCTRICAS Y CAMINOS PÚBLICOS. PROBLEMÁTICA ACTUAL

RAFAEL GUZMÁN ALONSO

Jefe Líneas Transmisión

Compañía General de Electricidad S.A.

INTRODUCCIÓN

El presente análisis se basa en la experiencia adquirida en el ejercicio de la concesión de servicio público de distribución y de concesiones de líneas de transporte de energía eléctrica otorgado por la Autoridad a la Compañía General de Electricidad S.A., en adelante e indistintamente CGE. Asimismo, se considera el conocimiento en el desarrollo de líneas de transporte del sistema de subtransmisión construido por CGE.

En este documento se expondrán los antecedentes legales vigentes y cómo ellos se aplican en la actualidad, haciendo referencia a materias discutidas jurídicamente con la Autoridad.

Se dará especial relevancia al análisis del uso de los bienes nacionales de uso público que están bajo tuición de la Dirección de Vialidad, o también denominada faja fiscal. Al respecto, en el último tiempo e independiente que un proyecto de línea eléctrica tenga su concesión otorgada en conformidad a la Ley, y por lo tanto, goce del derecho de usar bienes nacionales de uso público en forma gratuita de acuerdo a las disposiciones de la Ley General de Servicios Eléctricos, nos encontramos con la realidad que para utilizar bienes nacionales de uso público que estén bajo la tuición de la Dirección de Vialidad, se requiere de permisos adicionales, pagos y compromisos formales con dicha Dirección, los que se imponen bajo el marco del DFL Nº 850 de 1997 del MOP. Lo anterior ha generado, desde el punto de vista de las empresas de servicio público, la imposición de costos que en ciertos casos resultan discrecionales, pero que ante la obligación de dar suministro eléctrico han debido ser pagados.

ANTECEDENTES GENERALES

Los bienes nacionales de uso público, son administrados principalmente por dos actores en la actualidad, siendo ellos las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, MOP. Dentro del MOP existen dos importantes reparticiones

que administran bienes nacionales de uso público, la Dirección de Vialidad, en caminos públicos y la Dirección de Obras Hidráulicas, en obras hidráulicas tales como colectores de aguas lluvia, cauces de río, defensas fluviales entre otros.

Las empresas eléctricas y en especial las empresas de servicio público de distribución, se rigen bajo el Decreto con Fuerza de Ley (DFL), Nº 1 de 1982 del Ministerio de Minería, denominada Ley General de Servicios Eléctricos. Adicionalmente, en el año 1998 entró en vigencia el Reglamento de la Ley General de Servicios Eléctricos, que viene a complementar dicha Ley, como a derogar diversas disposiciones contenidas en normativas dispersas y parciales.

La Ley General de Servicios Eléctricos contempla dentro de sus disposiciones generales las normativas para solicitar y establecer concesiones de líneas de transporte de energía eléctrica; como también para establecer, operar y explotar las instalaciones de servicio público de distribución; y los permisos para que las líneas de transporte y distribución de energía eléctrica no sujetas a concesión puedan usar y/o cruzar calles, otras líneas eléctricas y otros bienes nacionales de uso público (dichos permisos están citados en artículo Nº 12 del DFL Nº 1 de 1982).

En atención a lo expuesto en la Ley, y considerando nuestro interés por la instalación de líneas eléctricas en bienes nacionales de uso público, podemos hacernos a lo menos dos preguntas: ¿Qué otorga una concesión eléctrica?

- Según el artículo Nº 14 del DFL Nº 1 de 1982, otorgan el derecho a imponer las servidumbres.
- Según el mismo cuerpo legal, en su artículo Nº 16 se indica que, "las concesiones de servicio público otorgan el derecho a usar bienes nacionales de uso público para tender líneas aéreas y subterráneas destinadas a la distribución en la zona de concesión".

Notemos con atención que, si bien la Ley no deja expresamente establecido que las líneas de

transporte pueden usar bienes nacionales de uso público, en la práctica ello es solicitado expresamente, pidiendo en la solicitud de concesión a la autoridad la respectiva utilización o atravesado de bienes nacionales de uso público, identificando un trazado o eje particular; en cambio las concesiones de servicio público de distribución se solicitan por partes o la totalidad de un territorio o zona de concesión. A su vez, diversas disposiciones del DFL N° 1 de 1982 dan a entender que el espíritu del legislador fue otorgar el mismo derecho de uso de bienes nacionales de uso público a las líneas de transporte. Por ejemplo, los artículos 18 d) y 24 e), que contienen los requisitos que deben tener las solicitudes de concesión provisional y definitiva, respectivamente, señalan expresamente que deberán indicarse, para el caso de las líneas de transporte, los bienes nacionales de uso público que se ocuparán. La misma disposición antes citada, el artículo 2 N° 4 del DFL N° 1 de 1982, en su letra b), da a entender que las postaciones y líneas eléctricas de terceros pueden ser utilizadas para el transporte de energía eléctrica en aquellas partes que usen bienes nacionales de uso público.

Si no se solicita una concesión eléctrica, ¿qué permisos son necesarios obtener para instalar una línea en bienes nacionales de uso público?

- Es necesario solicitar permiso a la correspondiente Municipalidad por usar y/o cruzar calles, otras líneas eléctricas y otros bienes nacionales de uso público. En el caso de caminos públicos se deberá obtener la autorización de la Dirección de Vialidad.
- Por otra parte, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles otorgará permisos para efectuar extensiones provisionales de líneas. Estos permisos tendrán un plazo máximo de un año, siendo necesario regularizar a través de concesión dichas modificaciones.

El reglamento de la Ley General de Servicios Eléctricos es más explícito en los derechos que tienen los concesionarios para que puedan utilizar bienes nacionales de uso público (Artículo 12 y 13).

Como primera conclusión, el DFL N° 1 de 1982 contempla como aspecto básico que una línea de servicio público de distribución e incluso una línea de transporte de energía eléctrica puedan utilizar bienes nacionales de uso público, sin estar sujetos a cobros periódicos u otras indemnizaciones, por el uso de la faja fiscal puesto que la citada Ley eléctrica no reconoce dichos cobros como costos necesarios para

construir una tendido eléctrico y por lo tanto, no los incluye en el modelo tarifario actual.

Respecto a la tuición administrativa del Estado sobre las fajas de los caminos públicos (que son precisamente bienes nacionales de uso público), en 1997 se promulgó el DFL N° 850 del MOP, que refundió y sistematizó la Ley orgánica del Ministerio de Obras Públicas. Dentro de los aspectos más relevantes del citado cuerpo legal y que afectan a las instalaciones de servicio público, están los contenidos en los artículos 41, 50 y 51, respecto a dar atribuciones a la Dirección de Vialidad para autorizar, en la forma y condiciones que ella determine, con cargo a los concesionarios de servicio público, y previo pago de los derechos que fije la Dirección de Vialidad, relativos a la ocupación de las fajas de caminos públicos.

Las empresas eléctricas han visto en la última década la renovación o modernización de otros cuerpos legales de empresas públicas, que también han cambiado sus políticas respecto a las condiciones en que se otorga permisos para atravesado o paralelismo de líneas eléctricas, en particular, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, las que han buscado rentar sus terrenos y espacio aéreo sobre sus instalaciones, lo cual no es concordante con el concepto de indemnización que se paga por imponer la servidumbre, pago que se efectúa en una sola oportunidad como manera de compensación del gravamen que afecta al predio.

Lo anterior permite observar que la legislación vigente ha avanzado en dar más atribuciones a los organismos o empresas dependientes del Estado, tendientes entre otras, a fijar cargos asociados al otorgamiento de la autorización o aprobación del uso o cruce de una faja de terreno fiscal que está bajo la tuición del citado organismo o empresa del Estado. Dichos cobros resultan muy onerosos para los proyectos de líneas eléctricas, los que deben solventar sin ser totalmente reconocidos en el valor de tarifas. En consecuencia, estas nuevas leyes no han contemplado la interferencia que producen con otras legislaciones, ya que en el largo plazo dichos costos adicionales generan desincentivos en la realización de proyectos o también encarecimiento general de los servicios públicos básicos.

INSTALACIONES EN LA FAJA FISCAL

Revisemos el caso en que una empresa eléctrica tiene un proyecto o instalación con su debida concesión otorgada. Luego, analicemos la relación que se puede dar con la Dirección de

Vialidad para hacer uso de la facultad otorgada por la concesión de ocupar bienes nacionales de uso público que estén bajo de tuición de dicha Dirección.

Podemos distinguir a lo menos tres situaciones que se pueden producir:

- a. Proyectos existentes que la empresa eléctrica desee modificar en parte o su totalidad y que comprometan la faja fiscal.
- b. Proyectos existentes que, por modificaciones que se generen motivadas por la construcción, ampliación y/o modificación de las calles o caminos, impliquen la necesidad de alterar instalaciones de servicio público o líneas de transporte instaladas en la faja fiscal.
- c. Proyectos nuevos de empresas eléctricas que deseen ocupar o atravesar la faja fiscal.

El primer caso (a) es simple desde el punto de vista de la Dirección de Vialidad, puesto que el proyecto debe solicitar una autorización a dicho organismo y se debe atender las condiciones técnicas que exija en dicha oportunidad la Dirección de Vialidad para trasladar y/o modificar el proyecto. Una vez aprobado el proyecto, se deben entregar boletas de garantía a la Dirección de Vialidad.

El caso (b) contiene diversos aspectos donde al amparo de la Ley se observa que se pueden dar diferentes interpretaciones entre las partes. En efecto se han distinguido a lo menos dos casos, aquellas instalaciones emplazadas en las fajas fiscales y autorizadas antes del 30 de septiembre de 1996 (fecha en que se promulgó la Ley N° 19.474, que modificó la antigua Ley de Caminos), las cuales deberían continuar regulándose por lo dispuesto en el texto primitivo de la Ley de Caminos, y las permitidas después de tal data, que se rigen por la nueva normativa establecida en la Ley N° 19.474.

De acuerdo a lo mencionado en el párrafo anterior, la tesis sostenida por la mayoría de las empresa de servicio público señala que, en la situación de instalaciones emplazadas con anterioridad a la vigencia de la Ley N° 19.474, el costo de los trabajos debe ser asumido por la Autoridad y no por la empresa concesionaria de servicio público de distribución. Complementando la situación de instalaciones autorizadas con posterioridad a la citada Ley, el costo de los trabajos debe ser asumido por la empresa concesionaria de servicio público de distribución o en las condiciones fijadas al otorgarse el permiso o contrato respectivo. Adicionalmente, se debe precisar que cualquiera sea la situación por cuya causa la autoridad administrativa ordene el reti-

ro o traslado de las correspondientes instalaciones, las medidas pertinentes deben estar suficientemente fundamentadas, sin que puedan ser arbitrarias o abusivas, y que las resoluciones adoptadas sobre el particular son impugnables mediante los recursos que la Ley contempla.

Ante esta situación es importante destacar que no todas las instalaciones tienen permiso otorgado por la Dirección de Vialidad, puesto que la utilización de las fajas fiscales han sido permitidas en conformidad a la concesión de una línea. Esto ha motivado disputas entre la Dirección de Vialidad que exige su autorización y no reconoce el otorgamiento sobre el particular, entregado a través de una concesión eléctrica.

Para el tercer caso, letra (c) es importante tener en cuenta que la Dirección de Vialidad exige no solo condiciones técnicas para autorizar la instalación de nuevas tendidos en las fajas fiscales, sino que también exista el compromiso formal donde se asuma que el costo de las modificaciones serán de cargo de la empresa eléctrica ante futuras modificaciones solicitadas por la Autoridad, imponiendo el criterio del DFL N° 850 de 1998 del MOP.

En muchos casos y ante las crecientes dificultades para poder encontrar alternativas económicamente viables para el desarrollo del sistema eléctrico, las empresas del rubro han asumido estos compromisos con la Dirección de Vialidad. Sin embargo, se ha abierto un nuevo frente de divergencia, puesto que dicha obligatoriedad la han asumido las empresas de servicio público con la Dirección de Vialidad, pero ante la entrada de un nuevo actor, como son los Concesionarios Viales, las empresas de servicio público entienden que estos últimos han evaluado, considerado cuando estudian una concesión vial, no solo los costos directos necesarios para construir las obras de la nueva carretera o camino, sino que también los costos asociados a modificaciones que deberán llevar adelante, como por ejemplo los servicios públicos instalados en la faja vial, y que son necesarios trasladar para materializar su proyecto vial. Por lo tanto, deben asumir el costo de las modificaciones de servicios que sean necesarios trasladar y/o modificar en una faja vial. Lo anterior es plenamente ratificado por lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley de concesiones viales a privados, DFL MOP N° 164 de 1991, que establece lo siguiente: "El régimen jurídico de la concesión durante la fase de construcción de la obra, será el siguiente:... 2. Las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de

caso fortuito, fuerza mayor o de cualquier otra causa”.

Ejemplo de situaciones similares nos recuerda el gran auge que han tenido en el último tiempo las concesiones viales, que han permitido por una parte dar un importante avance a la infraestructura vial del país, pero también arrastraron problemas de distinta índole, por vacíos legales en los documentos de licitación y/o presiones de las constructoras para avanzar con sus obras.

En efecto, desde el punto de vista de las empresas eléctricas podemos presentar el caso de una concesión vial que necesitaba empalmar una nueva carretera con un camino público existente. En dicho sector se necesitaban modificar líneas eléctricas de servicio público de distribución instaladas en la faja vial y líneas de transporte ubicadas en predios privados, contiguos al camino público existente, donde ambos tendidos eléctricos tienen sus concesiones y fueron construidas con mucha anterioridad al año 1996. Como antecedente adicional, parte del terreno por donde atraviesa la línea de transporte fue expropiado con la finalidad de construir el nuevo camino.

El concesionario vial no reconoció su obligación de cancelar las modificaciones de los citados tendidos eléctricos, pero consiguió su objetivo de traslado de los tendidos eléctricos de dos maneras. Primero buscó un acercamiento con la empresa eléctrica, tratando de concebir contratos que ligan cada una de las obras de modificación de líneas eléctricas y con ello poder iniciar acciones ante el MOP para reclamar las costas de dichas modificaciones. Como resultado, el asesor legal del concesionario vial nunca finalizó el proceso de negociación para encontrar un texto de contrato que se pudiera firmar entre las partes. Una segunda estrategia utilizada por el concesionario vial, fue seguir construyendo la carretera hasta poner en franco peligro su personal al acercarse peligrosamente a las instalaciones eléctricas, produciendo en varias oportunidades fallas de las líneas eléctricas, que por suerte, no significaron comprometer vidas humanas. Ante tal situación, la empresa eléctrica modificó las instalaciones a su costo.

Posterior a la modificación de las líneas, el concesionario vial naturalmente pierde todo interés de encontrar una solución, diluye su presencia, desaparecen los interlocutores puesto que ya se ha conseguido su objetivo, construir la carretera. En esta situación real, la Dirección Regional de Vialidad siempre tuvo una posición distante del tema y más bien optó en las oportunidades que pudo de imponer el criterio de la

nueva Ley de Caminos y a su vez de dificultar otros proyectos de la empresa eléctrica en la zona, desconociendo la obligatoriedad de que ella o el concesionario vial debían asumir los costos de traslado de las instalaciones eléctricas.

Otro ejemplo de la carencia de respaldo legal vinculada a la modificación de líneas eléctricas que utilizan la faja vial se generó hace pocos meses, donde la Dirección de Vialidad exigía al Concesionario Vial asumir los costos de traslado de una línea de transporte que alimenta una subestación transformadora de energía eléctrica, citando que las Bases de la Licitación de la Concesión Vial contemplaban que eran de cargo del Concesionario Vial los costos asociados a la modificación de los empalmes eléctricos. A nuestro entender, dicho argumento se refiere al empalme de alimentación en baja tensión que tiene una casa o local comercial y no a una línea de transporte de energía eléctrica (línea de alta tensión). En este caso, existió una diferencia importante entre el Concesionario Vial y la Dirección de Vialidad, en quien financiaría las obras de modificación del tendido eléctrico de alta tensión, que a su vez, ambas partes subvalorizaron y se intentó imponer a la empresa eléctrica una compensación muy inferior al que significaría actualmente modificar dicho tendido de alta tensión. Finalmente, las tres partes involucradas encontraron una solución técnico-económica que solucionó el problema.

DERECHOS PARA USO DE FAJA FISCAL SEGÚN LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Si retomamos el tema de aprobación del uso de la faja vial, es importante analizar lo señalado en el DFL N° 850 del MOP, en referencia a los cobros por derechos de aprobación al uso de dicha faja. Mediante un instructivo interno del pasado 30 de octubre de 1996, el Director de Vialidad estableció el tarifado que, a su juicio, debía aplicarse por concepto de los derechos por la ocupación de fajas viales de caminos públicos por postaciones y líneas de distribución y de transporte de energía eléctrica, dando instrucciones a nivel nacional para que, sin previo pago de esos derechos, no se permitieran trabajos de instalación o modificación de infraestructuras en los caminos públicos.

Lo anterior mereció serias objeciones de forma y fondo de las distintas empresas de servicio público, las que abordaron distintos caminos de acción, siendo uno de ellos buscar un acercamiento entre las partes, para dejar sin efecto dicho oficio y regular la materia en propiedad, con

apego al ordenamiento jurídico. Como fruto de reuniones sostenidas por el MOP y la ASEP se delinearón los siguientes principios de acuerdo:

- El acto administrativo se abordaría mediante un Decreto de la mayor jerarquía (Decreto Supremo MOP) se debería abordar la materia, donde este último debería estar sujeto a trámite de toma de razón en la Contraloría General de la República.
- Para las empresas de servicio público, los derechos a cancelar se asociarán estrictamente a costos directos de inspección, no a la ocupación de los caminos públicos y, por ello, no quedarán sujetos a plazo fijo y deberá ajustarse estrictamente a los citados costos, sin ninguna connotación de renta agregada para el Fisco.
- La aplicación e interpretación administrativa de las nuevas normas no podía tener connotación alguna de retroactividad, debiendo la Dirección de Vialidad respetar los derechos adquiridos en conformidad a la legislación vigente al momento de otorgarse su concesión eléctrica.

No obstante lo señalado, en julio de 1999, mediante una simple Resolución Exenta N° 4.677 publicada en el Diario Oficial de fecha 12 de julio de 1999, la Dirección de Vialidad procedió a oficializar una aplicación e interpretación de esta norma que se aparta del marco Constitucional y legal que delimita el ámbito de sus competencias. Lo anterior significa que se emitió una simple Resolución del Director de Vialidad, aprobándose en abierto desconocimiento a la obligación legal de ser enviada a toma de razón ante la Contraloría General de la República; en segundo término, según la Resolución, el cobro de los derechos abarca la ocupación de los caminos públicos, como consecuencia de lo anterior, los montos fijados por los derechos a pagar no se ajustan estrictamente a costos de inspección, y por lo tanto, resulta desmedido y apartado de las pautas indicadas por terceros expertos independientes consultados con ocasión de reuniones sostenidas entre el MOP y ASEP; y en tercer término, las autorizaciones reglamentadas traen asignado un plazo máximo fijo de vigencia de 10 años, y en la generalidad no se resguardan algunas disposiciones de los derechos adquiridos por las empresas de servicio público, dándose pie indebida-mente a una posible aplicación retroactiva de las nuevas normas legales, transgrediendo así todos los principios de acuerdo entre el MOP y ASEP.

En relación con el pago de derechos efectuados a las distintas Direcciones Regionales de

Vialidad por concepto de la ocupación de las fajas viales de caminos públicos, la Contraloría General de la República el pasado 23 de diciembre de 1999 emitió el dictamen N° 49.487, concluyendo en él que el cobro de los citados derechos no se ajusta a derecho y deben ser dejados sin efecto por la misma Dirección de Vialidad.

No obstante lo anterior y debido al hecho que hasta el primer trimestre del año 2000 la Dirección de Vialidad Metropolitana no ha adoptado resolución alguna en torno a dejar sin efecto los referidos instrumentos jurídicos, se ha procedido, en zonas o proyectos que se tenga concesión, a representar a dicha Autoridad el hecho de la existencia y vigencia del dictamen de la Contraloría, que les impide el cobro de derechos antes señalado. Sin embargo, en algunos casos, ante la persistencia de la Autoridad y con el objeto de no retrasar el emplazamiento de las líneas y postaciones que se hacen necesarias para cumplir con la obligatoriedad del servicio público, se ha procedido a pagar dichos cobros, reservándose el derecho para discutir, por vía judicial o administrativa, la legalidad de los cobros antes referidos.

Por otro lado, es interesante señalar que también tenemos conocimiento que en alguna oportunidad, una Municipalidad ha intentado cobrar por el uso de calles, siendo zanjada la discrepancia entre la Municipalidad y la empresa de servicio público a través de los tribunales de justicia, los que fallaron en favor de la empresa de servicio público, restituyendo el derecho a gratuidad por el uso de bienes nacionales de uso público.

AVANCES EN LA SOLUCIÓN DE CONFLICTOS POR UTILIZACIÓN DE LA FAJA FISCAL

Como se ha expuesto, existen diversos casos analizados cuya resolución jurídica ha sido solicitada tanto a la Contraloría General de la República como a los tribunales de justicia.

Paralelamente y en un trabajo muy extenso en el tiempo, la Asociación de Empresas de Servicio Público, ASEP, ha liderado una mesa de conversación con la Dirección Nacional de Vialidad, que tiene por objetivo firmar un *Acuerdo Marco* que establezca las condiciones para que sean más expeditas las relaciones entre las partes, fijando el proceso de presentación, tramitación y aprobación de un proyecto que desea ocupar y/o atravesar fajas fiscales. También dentro del mismo documento se fijarían los costos de aprobación de un proyecto, y las garantías exigidas para poder iniciar las obras.

En algunos casos muy particulares, se han suscrito entre la Dirección de Vialidad y una empresa de servicio público, acuerdos especiales por situaciones o proyectos particulares, que fijan las condiciones para la autorización al uso de la faja fiscal. Ejemplo de ello son los acuerdos alcanzados por algunas empresas de telecomunicaciones en el período de desarrollo de la red de fibra óptica que une longitudinalmente el país.

OTROS CASOS REPRESENTATIVOS DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL

Diversos proyectos de líneas eléctricas han sido sometidos a la aprobación de la Dirección de Vialidad para utilizar las fajas fiscales, encontrándose una diversidad de criterios aplicados por las distintas reparticiones regionales.

A modo ilustrativo, podemos señalar que, en muchos casos, las exigencias para aprobar un proyecto pasan por implementar medidas de seguridad vial, como por ejemplo la instalación de barreras de protección caminera que permitan desviar la trayectoria de un móvil que se salga del camino evitando la colisión con las instalaciones de servicio público. Sin embargo, dicha situación no es permitida por otras Direcciones Regionales de Vialidad. A cambio se solicita disminuir la resistencia mecánica de las estructuras que soportan la línea, mediante la reducción de la sección expuesta de las instalaciones alojadas en el camino (ancho o cara expuesta del poste en el sentido ortogonal al eje principal del camino).

Al respecto, se prohibió la instalación de estructuras que presentaban un incremento de 10 centímetros en el ancho de un poste, respecto de aquellos ya autorizados e instalados con anterioridad. Dicho incremento es irrelevante si se tiene en consideración que el ancho de una calzada de circulación es 3,5 m y la berma del camino tiene una dimensión aproximada de 2,0 m. Luego, un elemento instalado fuera de la estructura principal del camino (calzadas más berma) y con esa modificación de dimensiones no es relevante en su magnitud para las instalaciones existentes en el camino.

Ante esto, se presenta la disyuntiva de disminuir la resistencia mecánica de las instalaciones de servicio público, que producirían un menor daño a vehículos ante eventuales colisiones con ellas, pero a su vez hace más débil el siste-

ma de servicio público, haciéndolo más vulnerable y peligroso ante choques, comprometiendo el cumplimiento de los estándares de calidad de servicio en las empresas eléctricas dispuesto en la normativa actual.

A nuestro entender se debe avanzar en soluciones que no resten resistencia a las instalaciones de servicio público y que permitan disipar la energía asociada a un vehículo fuera de control, como también reforzar los esfuerzos de las empresas de servicio público apoyando de otra forma a las Direcciones Regionales de Vialidad, colaborando por ejemplo en la actualización y mejoramiento las señales camineras tendientes a regular el tránsito seguro por los caminos públicos.

Otra situación que hoy se producen en las modificaciones de las instalaciones de servicio público existente en las fajas fiscales, consiste en los traslados de líneas en los nuevos atraviesos a desnivel de las carreteras. En particular, existe una política de vialidad de evitar los cruces aéreos en los enlaces de caminos públicos con carreteras, autorizando postaciones que siguen los contornos de dichos enlaces. Lo anterior presenta un incremento en los costos de la solución exigida en el último período respecto de un atraveso rectilíneo, que en los casos de líneas de distribución es menos significativo sobre el proyecto y cuya solución técnica es simple de resolver. Sin embargo, en líneas de transporte es muy relevante el incremento en costos asociado a realizar una solución como la adoptada en los criterios de vialidad; a su vez la posibilidad técnica se ve reducida por el escaso espacio para emplazar una solución, lo que implicará, en muchos casos, una importante intervención del sector con sus mayores costos ambientales al entorno.

En ambos casos, líneas de distribución y de transporte de energía eléctrica, esta nueva política está produciendo un mayor impacto visual, que la alternativa de permitir un atraveso recto sobre dicho enlace vial. Si bien la anterior política puede tener beneficios en la limpieza del proyecto vial, creemos importante que la Autoridad esté abierta a analizar cuál es la mejor alternativa no solo para el proyecto vial, sino en su conjunto.

Un problema que se intenta dar solución a través del Acuerdo Marco entre el MOP y ASEP, es agilizar los procesos de autorización para permitir la ocupación o atraveso de la faja fiscal.