

El sistema eléctrico venezolano está en manos de Dios

Descripción

Diez helicópteros destinados a la vigilancia y el mantenimiento de más de 30 mil kilómetros de tendido eléctrico en Venezuela están parados por falta de repuestos y rutinas de mantenimiento. La consecuencia es grave: las líneas de gran tensión que nacen en la represa de Guri, en el estado Bolívar, en el suroriente de Venezuela, no han sido inspeccionadas con la frecuencia debida. Los riesgos de un eventual apagón nacional están más presentes que nunca. El precario suministro eléctrico del país suma una razón más para preocupar a los especialistas.

“No hay helicópteros aptos para realizar mantenimiento preventivo ni para inspeccionar líneas de transmisión cuando ocurre una falla a nivel nacional”, dijo un funcionario de la Corporación Eléctrica Nacional S.A. (Corpoelec), que pidió mantener su nombre en reserva. De las diez aeronaves, sólo una está apta para volar por trechos cortos y, por lo tanto, no se encuentra disponible para hacer inspecciones. Por esta razón está a disposición del ministro de Energía Eléctrica.

Según los protocolos de mantenimiento de Corpoelec, las líneas de 765 kV y de 400 kV deben ser sobrevoladas al menos una vez al mes para advertir posibles desprendimientos de los conductores (cables), fallas en las torres y sus partes, y riesgos de incendios en los corredores de las líneas, una de las causas más comunes de los apagones. La frecuencia ha disminuido drásticamente: desde hace más de tres años se estaban haciendo cuatro sobrevuelos anuales. Este año casi ninguno.

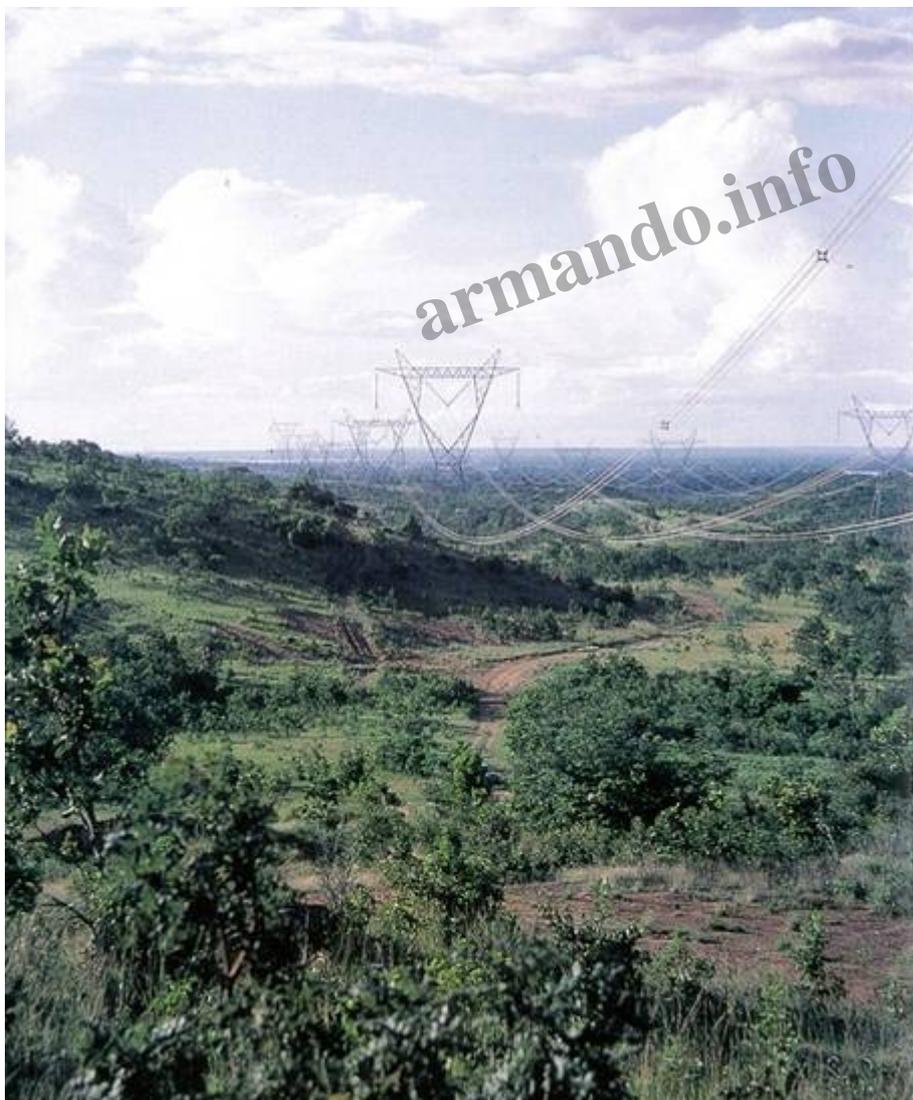
“El sistema de transmisión a 765 kv tiene 2.300 kilómetros de líneas. Inspeccionarlo todo toma cuatro días y debe realizarse, cuando menos, cuatro veces al año. En lo que va de 2015 sólo lleva una inspección”, explicó el funcionario. “El de transmisión a 400 kV tiene más de 4.000 kilómetros y toma de seis a siete días revisarlo todo. Este año no lleva ninguna inspección”.

Fue precisamente en este sistema de líneas –que transportan 70% de la electricidad del país– donde en 2013 se presentaron fallas que resultaron en tres apagones que afectaron a 18 estados de Venezuela. El gobierno del presidente Nicolás Maduro y el entonces ministro de Energía Eléctrica y presidente de Corpoelec, Jesse Chacón, atribuyeron la falla al sabotaje eléctrico. No se refirieron a falta de mantenimiento preventivo del sistema como una causa importante del evento, como han señalado reiteradamente ingenieros retirados y representantes de los sindicatos del sector eléctrico

público. Para obtener la versión oficial de la situación de la flora aérea, se envió un cuestionario a Corpoelec y se solicitó una entrevista ante la Gerencia de Operaciones Aéreas en Puerto Ordaz, Hermes Rodríguez. Ninguna de las oficinas contestó las peticiones para el momento de la publicación de esta nota.

Las diez aeronaves están adscritas a la Gerencia de Apoyo Aéreo de Corpoelec y la conforman: dos modelos E-Curiel AS-350, dos Bell Ranger 206, cuatro Bell 412 y dos Bell Ranger 407. La mayoría se encuentra estacionadas en el aeropuerto de Macagua (Bolívar).

En mayo de ese año 2007 el gobierno decretó la nacionalización del sector eléctrico, con la finalidad de “mejorar la calidad del servicio en todo el país, maximizar la eficiencia en el uso de las fuentes primarias de producción de energía y en la operación del sistema”. Así nació Corpoelec, que unificó a las empresas eléctricas regionales (Enelven, Enagen, Cadafe, Edelca, Enelco, Enelbar y Seneca) en una sola. Activos como los helicópteros, que pertenecían a Edelca, que tiene su sede en Puerto Ordaz, pasaron a su nombre.



Antes de 2007 la gerencia de operaciones aéreas de Edelca comandaba una flota que realizaba inspecciones mensuales a las líneas de transmisión.

¿Para qué volar?

Personal de mantenimiento y de apoyo aéreo de Corpoelec, así como pilotos jubilados, indican que el mantenimiento de los helicópteros empeoró desde 2007, cuando la flota empezó a deteriorarse sin que fuera reparada. Fue un efecto cascada: sin el mantenimiento apropiado, los helicópteros quedaron varados progresivamente y, asimismo, el ritmo de las inspecciones aéreas para el mantenimiento del sistema eléctrico fue decreciendo.

En tiempos de Edelcase efectuaban –con más o menos regularidad– inspecciones mensuales. Así refieren un piloto, dos técnicos y dos ingenieros especializados en el área que fueron consultados. El protocolo se mantuvo en papel: documentos de planificación de la Dirección de Operación y Mantenimiento de Transmisión de 2008 especificaban que debía dedicarse de tres a cuatro días cada mes para la “inspección aérea y apoyo a la limpieza mecánica” de líneas de 400kV y 765 kV.

Ese año las inspecciones comenzaron a espaciarse hasta que en 2012 se consolidó un plan mínimo y contraproducente para el sistema eléctrico: cuatro inspecciones al año. La primera en enero o principios de febrero, luego en marzo o abril, la tercera en agosto y la última en octubre.

“Llegó un momento que nos informaron que sólo se haría inspecciones en casos de emergencia, es decir, en caso de una falla ya en desarrollo”, indicó un piloto que trabajó supervisando el tendido eléctrico.

Otro motivo de preocupación es el deterioro de las demás áreas de Corpoelec, encargadas de hacer seguimiento a sus labores. “Después de los vuelos, se entregaba un informe para que las demás gerencias tomaran las previsiones, como reparar torres o hacer pica y poda”, cuenta el piloto. “Pero en las sucesivas inspecciones volvíamos observar las mismas fallas. Entonces, ¿para qué volábamos?”.

“Para atender toda la red de 765 kV y 400 kV se volaba un promedio de 65 horas al mes con esas naves”, comenta. “Poco a poco la mayoría de los pilotos renunciaron y los que quedan los llaman sólo cuando hay un vuelo, porque no están permanentemente en la empresa, como antes”, dijo.



Venezuela tiene un total de 30.000 kilómetros de líneas de transmisión. Foto: Edelca.

Sin alternativa

En Venezuela ocurren a menudo fallas pequeñas que obligan a racionar o a cortar el suministro eléctrico. El 6 de agosto en la noche hubo “una perturbación” en el sistema eléctrico por disparo de las líneas de transmisión Yaracuy-Acarigua (de menor tensión que las de 765 kV y 400 kV). Al día siguiente el equipo que determina el origen de la falla no pudo sobrevolar el área por falta de un helicóptero. Técnicos e ingenieros dentro y fuera de Corpoelec están preocupados también por la débil capacidad de respuesta de la compañía en vísperas de las próximas elecciones parlamentarias.

“Imagínate que se suelte una pieza de los conductores por vibraciones o se produzca un deslave de montaña”, comenta el funcionario de Corpoelec. “Puede ocurrir una mega falla. Con un sobrevuelo estas situaciones pueden ser detectadas a tiempo. Hoy en día los pilotos y mecánicos están sentados viéndose las caras sin poder hacer nada”, relata.

Fecha de creación

2015/09/05