



Entrevista realizada por  
**Dante Moreira**  
Abogado y delegado  
de la JST en Chaco.

ENTREVISTA AL SENADOR ANTONIO JOSÉ RODAS

# Ampliación de las competencias de la JST a ductos y otros transportes de energía

*A través de este proyecto, que tiene estado parlamentario, se busca tener una apoyatura de carácter técnico en un tema de gran trascendencia para la población por su impacto en la seguridad operacional y ambiental.*

En el Senado de la Nación existe un proyecto de ley que plantea ampliar las competencias de la Junta de Seguridad en el Transporte a los ductos y otros sistemas de traslado de energía en todas sus formas y fuentes.

La propuesta, que ya tiene estado parlamentario, busca ampliar la ley 27.514, que dio creación a la Junta y delimita sus competencias en todos los modos de transporte de carga y pasajeros de jurisdicción nacional.

Para el senador chaqueño Antonio José Rodas, el autor, los sucesos en el transporte de energía deben ser investigados por un organismo técnico multimodal como la JST no solo por su impacto en la seguridad operacional sino, sobre todo, en el medio ambiente.

“Creemos que todas las cuestiones inherentes a la seguridad en el transporte de la energía, que preponderantemente se traslada y almacena desde la producción a los centros de consumo por diferentes medios como gasoductos, oleoductos, poliductos, líneas de tensión, acueductos, etc., hacen al bienestar de la población, a la conservación del medioambiente y al desarrollo sustentable de la producción. Por eso, consideramos que era oportuno estudiar una iniciativa que amplíe la competencia de la JST a aquellos accidentes e incidentes ocurridos como consecuencia del transporte de fluidos líquidos, gaseosos o eléctricos, de manera tal de que la junta sea una herramienta que agregue mayor valor a la seguridad en las operaciones del transporte de energía en todas sus formas, recurriendo al modelo utilizado con éxito en el derecho comparado”, señaló el senador.

El fin es tener una apoyatura de carácter técnica en un tema de gran trascendencia para la población como el transporte de la energía, considerado hoy un derecho humano por su trascendencia en la vida cotidiana, productiva y ambiental.

“Vivimos además un tiempo especial, donde la naturaleza nos ha dado algunas señales del daño sistémico. Podríamos recordar incidentes en el transporte de gas, de otros hidrocarburos, de minero ductos, con alto impacto en la seguridad operacional y del medio ambiente. Apagones y otras contingencias que hacen dimensionar a escala, la importancia en la seguridad del transporte de la energía”, argumentó.

**¿El proyecto entonces tiene un impacto en materia de seguridad y genera una ampliación de las funciones propias de la JST?**

Así es. Conceptualiza, amplía, modifica artículos, da conceptos y genera ese marco de ampliación de las competencias de la JST, a la par de las existentes.

**¿Tiene entonces una base en el acceso seguro a la energía como servicio y a la confianza en todos los medios que la transportan?**

En primer lugar, nosotros creemos que el acceso seguro y confiable a la energía la constituyen en un “bien común primero” y “bien económico” después. Ya hace tiempo ha sido declarada como un Derecho Humano, y se encuentra así consagrado en nuestra Constitución. Pero, además, todo el proyecto configura un enlace cierto entre el Estado y el mercado, pero también evita dejar este tema tan importante (el manejo de la distribución de energía, de su transporte) solamente en el mercado y en las empresas, sin dar paso a una apoyatura de índole técnica e investigativa; y en este caso el organismo adecuado es la Junta de Seguridad en el Transporte. El fin es justamente esta nueva apoyatura de carácter técnico en un tema tan trascendente.

***“La naturaleza nos han dado algunas señales del daño sistémico. Podríamos recordar incidentes en el transporte de gas, de otros hidrocarburos, de minero ductos, con alto impacto en la seguridad operacional y del medio ambiente. Apagones y otras contingencias que hacen dimensionar a escala, la importancia en la seguridad del transporte de la energía.”***



**¿Se tuvo presente algún modelo internacional para encuadrar la propuesta?**

Sabemos que en materia internacional se destacan la Transportation Safety Board of Canadá (TSB-C), organismo de investigación de accidentes de Canadá o la estadounidense NTSB (National Transportation Safety Board).

Otros Estados entendieron que organizar en una única agencia, con la misión orientada a promover los más altos niveles de seguridad operacional en los sistemas de transporte, resultaría más efectivo que agencias individuales actuando separadamente. Esos países evaluaron que los accidentes en sistemas de transporte podrían sugerir deficiencias respecto a la seguridad de las operaciones, defensas de los sistemas, conformidad y eficiencia en el transporte, cuya definición y concepción es responsabilidad de las autoridades que tienen competencia en la operación y regulación de esos sistemas, incluidos los ductos y líneas de transmisión. Por lo tanto, consideraron fundamental la existencia de una agencia independiente que condujera investigaciones y realizara recomendaciones desde un punto de vista objetivo y técnico.

Otros fueron aún más allá, como ocurre en el Reino de Holanda, en donde la Dutch Safety Board además de investigar los sucesos de transporte vial, aéreo, marítimo, ferroviario y por ductos, incluyeron la investigación de sucesos en la industria química, petroquímica y en los sectores de construcción y salud, cuya relevancia y/o excepcionalidad ameritaran una investigación, enfocándose a aquellos casos donde la ciudadanía depende de terceras partes que garanticen su seguridad, tales como instituciones, empresas u organismos gubernamentales.

***“La JST puede ser una herramienta que agregue mayor valor a la seguridad en las operaciones del transporte de energía en todas sus formas, recurriendo al modelo utilizado con éxito en el derecho comparado.*”**



Es en esa línea, y en las enseñanzas de la normativa comparada, del impulso a la investigación de los cada vez más frecuentes eventos excepcionales, que no solo se busca dar en las causas directas, sino también considerar falencias sistémicas en la definición de los procesos que impactan en la seguridad de la ciudadanía. Con este objetivo es que propusimos esta ampliación de los aspectos y modos de investigación. Hoy es un orgullo que Argentina tenga a la JST como el primer organismo público de investigación multimodal de Latinoamérica, y

el tercero en toda América, detrás de estos dos países. Esto es una muestra de lo que somos capaces.

### **¿Qué implicancias o qué desafíos de posición estratégica se enlazan a esta clase de proyectos?**

Los desafíos que se imponen en materia de cambio climático, energía e impacto en la salud poblacional requieren de una gestión prudente pero independiente, con carácter exclusivamente técnico, inspirada en las gestiones más exitosas de los mejores organismos de investigaciones de accidentes. Y la energía, el abastecimiento de agua potable, de gas natural, etc., son parte de ese bien común y de derechos esenciales.

Sabemos que en el país tenemos primariamente la ley 27.514, que ha tenido la visión de declarar de interés público nacional y como objetivo la política de seguridad en el transporte, una garantía de protección de las personas, de sus bienes, y del ambiente en el territorio nacional.

Aunque la propuesta ya tiene estado parlamentario, el tratamiento sobre tablas todavía no tiene fecha cercana, por lo menos en el corto plazo, aunque su autor confía en que podría discutirse el año próximo.

Con el proyecto hecho ley, la JST sumaría a la energía a los modos de transporte aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo y fluvial, multimodal y medio ambiente, bajo el modelo sistémico de investigación, que busca mejorar el sistema de transporte en su totalidad.

