

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación resuelve:

Solicitar al Poder Ejecutivo, que informe a través del organismo que corresponda, en los términos del artículo 100°, inciso 11 de la Constitución Nacional, y del artículo 204° del reglamento interno de esta cámara, de manera precisa y detallada sobre las siguientes cuestiones:

1. Detalle las razones que justifican la brecha entre la recaudación proveniente del 1% de las primas de seguro automotor y la ejecución presupuestaria efectiva acumulada en los ejercicios 2024 y 2025.
2. Indique la asignación financiera dada a los fondos no ejecutados en los períodos indicados y fundamente el motivo por el cual la proyección para 2026 prevé ejecutar tan solo el 18,6% de lo recaudado.
3. Detalle los motivos por los cuales durante el ejercicio 2024 la ejecución presupuestaria en el rubro "Bienes de Uso" alcanzó únicamente el 1%, detallando de qué manera esta restricción presupuestaria impactó en la adquisición de equipamiento operativo y despliegue territorial.
4. Explique los motivos de la interrupción y demora en la actualización del *Informe de Siniestralidad Vial Fatal 2024*, cuyos datos parciales cierran al mes de noviembre de ese año.
5. Remita el consolidado final y definitivo de la siniestralidad vial fatal correspondiente al año 2025 completo, indicando las causas por las cuales solo se encuentra publicado el reporte correspondiente al primer semestre de dicho año.
6. Indique las acciones específicas dirigidas a la contención de siniestros en motociclistas, considerando que representan el 45% de los fallecidos a nivel nacional y superan el 60% en regiones como el NOA y NEA.

7. Informe la cantidad total de siniestros viales registrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial o reportados a esta a través del sistema de estadísticas de seguridad vial, discriminados en:
 - Siniestros con víctimas fatales, con víctimas heridas (graves y leves) y siniestros sin víctimas (solo daños materiales).
 - Informe por provincia y, dentro de cada provincia, por ruta nacional.
 - Tramo de la ruta nacional y progresiva (kilómetro) en que se produjo cada siniestro.
 - De contarse con esa información, coordenadas geográficas (latitud/longitud) u otro sistema de georreferenciación que permita el mapeo de los siniestros (formato .csv, .kml, shapefile o similar).
 - Año y mes de ocurrencia de cada registro, para toda la serie disponible desde 2008 a la fecha.
8. Informe sobre los procedimientos de recopilación y procesamiento de datos. Documentación, manuales, protocolos o instructivos vigentes y de años anteriores que describan:
 - El procedimiento por el cual la ANSV recopila los datos de siniestralidad vial (convenios con provincias, municipios, fuerzas de seguridad u otros organismos productores de la información).
 - La metodología de carga, validación, depuración y consolidación de los datos (incluyendo la definición operativa de "víctima fatal" y los criterios de ajuste o ponderación aplicados, si los hubiera).
 - El/los sistema/s informático/s utilizados para el registro y procesamiento (nombre del sistema, año de implementación y organismo responsable de su administración).
9. Informe el monto de los recursos transferidos a la ANSV en concepto de la contribución sobre pólizas de seguro automotor prevista en el artículo 12 de la Ley N° 26.363 (liquidada por las aseguradoras a la Superintendencia de Seguros de la Nación), discriminado por mes y año, desde el inicio de

su percepción hasta la actualidad, indicando el acto administrativo o comprobante de cada transferencia.

10. Informe el reporte de ejecución presupuestaria de la ANSV extraído del sistema e-SIDIF (o su equivalente), por año, con el siguiente detalle de columnas (desde el año 2020 a la fecha, por año). Se solicita que la información se entregue en una planilla única, con una fila por combinación de Ejercicio/Programa/Inciso/Partida/Actividad/Unidad Geográfica, Crédito inicial/Crédito Vigente/compromiso preventivo.
11. Informe por año, de los montos de los recursos provenientes del seguro automotor (artículo 12, Ley N° 26.363) que fueron devueltos o reintegrados al Tesoro Nacional por no haber sido utilizados y por no contar con crédito ni cuota presupuestaria para su ejecución, indicando el acto administrativo que dispuso cada devolución y el saldo remanente, si lo hubiera, en cada ejercicio.
12. Informe la cantidad de personal de la ANSV por año desde su creación (año 2008), discriminado por:
 - Modalidad de contratación (planta permanente, planta transitoria, contratos bajo el artículo 9° del Anexo a la Ley N° 25.164, locación de servicios, personal de gabinete, etc.).
 - Nivel o categoría escalafonaria.
 - Dependencia o área de la ANSV a la que se encuentra asignado.
13. Detalle los informes de siniestralidad vial fatal (parciales y definitivos) publicados por la Dirección de Estadística Vial correspondientes a los últimos diez (10) años, en caso de no encontrarse ya disponibles en el sitio web institucional.

FLORENCIA CARIGNANO

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente Proyecto de Resolución tiene por objeto conocer las razones técnicas, presupuestarias, normativas y administrativas que explican la diferencia existente entre los recursos recaudados en concepto de la contribución del 1% sobre las primas de seguro automotor y los niveles de ejecución presupuestaria registrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), así como la situación actual de sus capacidades operativas y de la información oficial sobre siniestralidad vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) fue creada mediante la Ley N° 26.363 como un organismo descentralizado dotado de autarquía administrativa y financiera, destinado a reducir la tasa de siniestralidad vial en el territorio nacional. Para garantizar su sustentabilidad, la ley le asignó un recurso de afectación específica: una contribución obligatoria del 1% sobre las primas de seguro automotor. Esta fuente de financiamiento fue consolidada con carácter permanente por la Ley N° 27.431.

Sin embargo, del análisis del Informe Técnico de Evaluación Institucional sobre la ANSV se desprende una profunda disociación entre los ingresos que percibe el organismo y las acciones operativas que efectivamente despliega. Los datos presupuestarios exhiben una tendencia de subejecución sistemática y acelerada:

- En **2024**, de una recaudación de \$46.048 millones, solo se ejecutaron \$15.124 millones (32,8%).
- En **2025**, la recaudación ascendió a \$81.921 millones mientras que la ejecución alcanzó apenas los \$19.541 millones (23,8%), generando un saldo no devuelto o subejecutado de \$62.380 millones.
- Para **2026**, la proyección profundiza esta anomalía: sobre un estimado de recaudación de \$104.000 millones, se contempla ejecutar tan solo \$19.302 millones (18,6%), cubriendo un monto equivalente a la recaudación de un solo trimestre.

La brecha presupuestaria casi se triplica entre 2024 y 2026. Resulta alarmante que, mientras los recursos crecen sustancialmente, la inversión real disminuye. Esta retracción presupuestaria afecta la capacidad operativa de la Agencia; en 2024 la ejecución en el rubro "Bienes de Uso" (equipamiento e inversión técnica) fue de tan solo un 1%, reduciendo a la Agencia a un rol predominantemente administrativo y quitándole presencia territorial.

A esta inercia financiera se le suman falencias metodológicas y de transparencia señaladas por informes de auditoría interna:

1. **Ausencia de indicadores de gestión:** La Agencia evalúa resultados finales (como la tasa de mortalidad vial de 8,6 por cada 100.000 habitantes en 2024) pero carece de métricas para ponderar la eficiencia de sus procesos internos e inversión.
2. **Desconexión de metas e imprecisión presupuestaria:** Existe una justificación débil en los desembolsos de gastos corrientes (bienes de consumo y servicios), los cuales no se corresponden con metas físicas

auditables.

3. **Vacíos de información pública:** El Observatorio Vial presenta rezagos en sus publicaciones oficiales. El Informe de Siniestralidad Vial Fatal 2024 se encuentra incompleto (actualizado solo a noviembre de 2024) y sobre el año 2025 únicamente se conoce el reporte correspondiente al primer semestre.

Considerando la gravedad de los datos analizados, la marcada subejecución de partidas de afectación específica y la opacidad en la publicación de los indicadores clave de siniestralidad, la intervención de esta Honorable Cámara resulta indispensable para ejercer el correspondiente control republicano sobre la administración de los fondos públicos. Resulta inaceptable que, mientras la siniestralidad vial se cobra vidas diariamente —afectando de manera desproporcionada a los usuarios más vulnerables de la vía, como los motociclistas—, los recursos que la ley destina taxativamente a la prevención, la fiscalización y la infraestructura técnica se acumulen sin ejecutar o se diluyan en inercias burocráticas. La divergencia entre una recaudación creciente y un despliegue territorial menguante desvirtúa los propósitos normativos de la Ley N° 26.363 y degrada los compromisos asumidos bajo los programas de "Visión Cero". Es imperativo exigir explicaciones claras y transparentes sobre el destino de los fondos no ejecutados, la ausencia de métricas de gestión auditables y la falta de actualización en las estadísticas oficiales del Observatorio Vial. El Congreso de la Nación no puede permanecer indiferente ante un esquema donde la abundancia de recursos financieros coexiste con la escasez de inversión operativa en las rutas del país.

En consecuencia, resulta pertinente que el Poder Ejecutivo informe de qué manera las políticas y recursos destinados a la seguridad vial contemplan el estado de la infraestructura vial, cuáles son los corredores identificados como críticos, qué mecanismos de coordinación existen con las provincias y qué acciones concretas se encuentran previstas para reducir los riesgos asociados al deterioro de las rutas nacionales.

El caso de Santa Fe constituye así un ejemplo concreto de una problemática que requiere ser abordada desde una perspectiva integral: contar con información confiable sobre los siniestros, disponer de recursos presupuestarios suficientes y efectivamente ejecutados, garantizar el mantenimiento de la infraestructura y establecer políticas de prevención orientadas a los corredores y grupos de usuarios que presentan mayores niveles de riesgo.

Por todo lo expuesto, resulta fundamental solicitar un informe al Poder Ejecutivo Nacional y requerir al resto de los legisladores y legisladoras que acompañen el presente proyecto de resolución.

FLORENCIA CARIGNANO