



**Auditoría General de la Nación**

**INFORME DE AUDITORÍA**

**AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)**

**Sistemas de información relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas (Seguimiento Res. 108/20-AGN)**

**Proyecto N° 050601015/23**

**Act. N° 373/23-AGN**

**Auditoría General de la Nación  
Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales  
Departamento de Auditoría Informática**



# Auditoría General de la Nación

## Tabla de Contenido

<b>GLOSARIO</b> .....	<b>3</b>
<b>1. OBJETO</b> .....	<b>5</b>
<b>2. ALCANCE</b> .....	<b>5</b>
2.1. Ejecución del Trabajo de Auditoría .....	5
2.2. Enfoque del Trabajo de Auditoría.....	6
2.3. Procedimientos de Auditoría.....	8
<b>3. ACLARACIONES PREVIAS</b> .....	<b>10</b>
3.1. Marco Conceptual.....	10
3.2. Marco normativo e institucional .....	14
3.3. Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría .....	25
3.4. Cumplimiento de Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14.....	30
<b>4. HALLAZGOS</b> .....	<b>40</b>
4.1. Gobierno de TI.....	41
4.2. Seguridad de la Información.....	44
4.3. Seguridad de la infraestructura de TI.....	45
4.4. Continuidad de las Operaciones Organizacionales.....	46
4.5. Desarrollo de Software Aplicativo.....	50
4.6. Sistemas de Información.....	53
4.7. Cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14.....	60
<b>5. ANÁLISIS DE LA VISTA</b> .....	<b>61</b>
<b>6. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>63</b>
6.1. Gobierno de TI.....	63
6.2. Seguridad de la Información.....	63
6.3. Seguridad de la Infraestructura de TI.....	63
6.4. Continuidad de las Operaciones Organizacionales.....	63
6.5. Desarrollo de Software Aplicativo.....	64
6.6. Sistemas de Información.....	64
6.7. Cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14.....	65
<b>7. CONCLUSIÓN</b> .....	<b>65</b>
<b>8. LUGAR Y FECHA</b> .....	<b>71</b>
<b>9. FIRMA</b> .....	<b>71</b>
<b>10. ANEXOS</b> .....	<b>72</b>
<b>ANEXO I – Comentarios del auditado</b> .....	<b>72</b>
<b>ANEXO II – Análisis de los comentarios del auditado</b> .....	<b>74</b>



## Auditoría General de la Nación

### GLOSARIO

**ACARA** - Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina.

**AGN** - Auditoría General de la Nación.

**ANSV** - Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**CENAT** - Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito.

**CobIT** - Objetivos de control para la información y Tecnologías relacionadas, por sus siglas en inglés, *Control Objectives for Information and Related Technologies*.

**CONADUV**- Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

**CPD** - Centro de Procesamiento de Datos.

**DNCI** – Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional.

**FEU**- Formulario Estadístico Único.

**IBM SPSS** - Software de IBM utilizado para análisis estadístico.

**IDI**- Iniciativa para el Desarrollo de la INTOSAI.

**INAP** – Instituto Nacional de la Administración Pública.

**ISACA**- Asociación de Auditoría y Control de Sistemas de Información, por sus siglas en inglés, *Information Systems Audit and Control Association*.

**ISEV** – Instituto de Seguridad y Educación Vial.

**ISO** - Organización Internacional de Normalización, por sus siglas en inglés, *International Organization for Standardization*.

**ITIL** - Biblioteca de Infraestructura de Tecnologías de la Información, por sus siglas en inglés, *International Organization Technology Infrastructure Library*.

**ODS** - Objetivos de Desarrollo Sostenible.

**OMS** – Organización Mundial de la Salud.



## **Auditoría General de la Nación**

**PDA** - Personal Digital Assistant (Asistente Digital Personal).

**R+** - Aplicación utilizada para el control de calidad de datos.

**Re.N.A.T**-Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

**RTO** - Revisión Técnica Obligatoria.

**SIGISVI** - Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial.

**SIM** - Sistema de Infracción Móvil.

**SINAI** - Sistema Nacional de Infracciones.

**SiNESeV** - Sistema Nacional de Estadística de Seguridad Vial.

**TI** – Tecnologías de la Información.

**TIC** - Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

**VTV** - Verificación Técnica Vehicular.

**WGITA:** Grupo de Trabajo de Tecnologías de la Información, por sus siglas en inglés, *Work Group Information Technology Audit*.



## INFORME DE AUDITORÍA

### AL SEÑOR

Lic. Pedro SCARPINELLI

S. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D.

En virtud de las funciones conferidas por el artículo 85 de la Constitución Nacional y en uso de las facultades establecidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156, de *Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional*, la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN (AGN) efectuó un examen en el ámbito de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

### 1. OBJETO

Sistemas de información relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas (Seguimiento Res. 108/20-AGN).

### 2. ALCANCE

#### 2.1. Ejecución del Trabajo de Auditoría

El presente Informe de seguimiento acerca de los Sistemas de Información de la ANSV, relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas, fue realizado de conformidad con las Normas de Control Externo Gubernamental y las Normas de Control Externo de la Gestión Gubernamental, aprobadas por Resoluciones AGN 26/15 y 186/16, respectivamente, dictadas en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso “d” de la Ley N° 24.156, de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, siguiendo los mismos lineamientos que también fueron aplicados a la auditoria que motiva este trabajo, aprobada por Res. 108/20-AGN, y cuyo período auditado abarcó entre el 01/12/2016 y el 30/11/2018.

Atento el escenario descripto, en función de la normativa mencionada, se aplicarán los procedimientos detallados en el punto 2.3, incorporando adicionalmente el marco metodológico



## Auditoría General de la Nación

establecido en el “Manual de la IDI y del WGITA sobre auditorías de TI para las Entidades Fiscalizadoras Superiores”<sup>1</sup>.

El inicio de las tareas de auditoría se notificó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante Nota de la Auditoría General de la Nación, recibida el 14/11/2023.

El período auditado se extiende del 01/10/2020 al 31/07/2023.

Las tareas de campo se desarrollaron entre los meses de diciembre de 2023 y septiembre de 2024.

### **2.2. Enfoque del Trabajo de Auditoría**

Según lo establece la Res. 186/16- AGN, en el apartado III, acápite C, el seguimiento del Informe de Auditoría es parte del ciclo de auditoría. Se refiere al análisis por parte del auditor gubernamental de las medidas correctivas adoptadas por la entidad auditada u otras partes responsables. Deberá enfocarse en si han implementado las medidas pertinentes para dar respuesta a los hallazgos y a las recomendaciones luego de un tiempo razonable desde la comunicación del informe.<sup>2</sup>

El presente Informe, se desarrolló bajo un enfoque orientado a procesos y basado en riesgos, consistiendo en una revisión independiente y objetiva, para evaluar la eficacia, eficiencia, economía y aspectos de confidencialidad y seguridad de la información en la gestión integral de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICs) y los Sistemas de Información críticos (aplicaciones transaccionales/operacionales y de toma de decisiones del organismo), con el objetivo de detectar los riesgos potenciales (inherentes) que puedan causar el mayor impacto negativo en las operaciones del auditado. A su vez, esta auditoría también verifica la operación y administración de los controles, la seguridad en los servicios de TI del organismo y el cumplimiento con las normas legales vigentes relacionadas con la información, los datos, el software y las redes de comunicaciones de datos. Para ello, el equipo de auditoría de TI se

---

<sup>1</sup> <https://www.intosaicommunity.net/wgita/wp-content/uploads/2018/04/it-audit-handbook-spanish-version.pdf>

<sup>2</sup> Res. 186/16-AGN (III. C. SEGUIMIENTO)



## Auditoría General de la Nación

apoya en criterios, estándares y buenas prácticas de reconocimiento internacional que permiten identificar los riesgos, ponderar su probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto que estos riesgos tienen para el organismo, como así también, se aplican estos criterios y estándares para establecer los desvíos existentes entre las prácticas aplicadas por el auditado y el “deber ser”, según lo que estas buenas prácticas indican.<sup>3</sup>

En este sentido, la auditoría tuvo en cuenta estándares internacionales establecidos como marco de referencia de buenas prácticas de TI, las cuales describen los procedimientos que un organismo debe implementar para obtener resultados óptimos en la gestión de la información, tales como CobIT versión 4.1, Normas ISO de la Serie 27.000, Norma ISO 24.762 (Tecnologías de la información – Técnicas de seguridad - Directrices para los servicios de recuperación de desastres de las tecnologías de la información y comunicaciones) e ITIL versión 4, entre otras.

Asimismo, y tal como fuera mencionado en el acápite 2.1, como parte del ciclo de auditoría de gestión, el presente seguimiento se ha enfocado en los hallazgos y recomendaciones del Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, a través de la recopilación y análisis de toda la información acerca de las medidas que pudieron ser aplicadas y llevadas a la práctica para la subsanación de los desvíos planteados oportunamente.

La tarea abarcó el estudio y verificación de: i) la gestión informática aplicada en el organismo; ii) los procesos técnicos y administrativos practicados por la Dirección de Informática, la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, en lo que respecta a los procesos de recolección, almacenamiento, procesamiento y salida de datos que son utilizados con el fin de la generación de reportes estadísticos por la ANSV; iii) el soporte y mantenimiento continuo de las aplicaciones y herramientas informáticas utilizadas para el punto ii); y iv) la gestión de la infraestructura tecnológica y la gestión de la seguridad de la información a nivel organizacional.

---

<sup>3</sup> Fuente: ISACA (Information Systems Audit and Control Association - Asociación de Auditoría y Control de Sistemas de Información), asociación internacional que apoya y patrocina el desarrollo de metodologías y certificaciones para la realización de actividades de auditoría y control en sistemas de información.



## Auditoría General de la Nación

Producto del relevamiento preliminar realizado y del análisis de riesgo resultante, se identificaron las siguientes cuestiones de auditoría<sup>4</sup> como las más importantes relativas al objeto que nos ocupa:

- Gobierno de TI;
- Seguridad de la Información;
- Seguridad de la Infraestructura;
- Continuidad de las operaciones organizacionales;
- Desarrollo de software aplicativo;
- Sistemas de información.

Adicionalmente, de manera transversal al organismo, y en cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14, considerándose como cuestión de auditoría, se relevaron las siguientes temáticas:

- Sobre la Ley 27.499 – Ley Micaela, de Capacitación Obligatoria en Género para todas las personas que integran los Tres Poderes del Estado;
- Sobre ODS-Agenda 2030;
- Sobre cupo de discapacidad y vinculados.

Los procedimientos de auditoría ejecutados se exponen a continuación, desagregados por las cuestiones de auditoría previamente identificadas.

### 2.3. Procedimientos de Auditoría

#### *Gobierno de TI:*

- Verificar que exista un adecuado diagnóstico de las necesidades de TI, que conduzcan a optimizar las operaciones organizacionales;

---

<sup>4</sup> Las cuestiones de auditoría son aquellas que, en función del objeto de auditoría, revisten la mayor significatividad en base a los riesgos más relevantes que fueron ponderados por el equipo de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

- constatar que la estructura organizacional aprobada promueva un eficaz desempeño del área de TI y que las misiones y funciones estén adecuadamente definidas.

### *Seguridad de la información:*

- Analizar si existe orientación estratégica y respaldos adecuados, relativos a la seguridad de la información, en términos de la existencia de una política de seguridad de la información formalizada, su cobertura, la concientización del personal y su cumplimiento por parte de todo el organismo.

### *Seguridad de la Infraestructura:*

- Evaluar el diseño del Centro de Procesamiento de Datos (CPD).

### *Continuidad de las operaciones organizacionales:*

- Verificar la existencia, formalidad, adecuación y actualidad del plan de recuperación de desastres;
- estudiar los mecanismos de respaldo de la información.

### *Desarrollo de software aplicativo:*

- Evaluar la separación del ambiente de desarrollo y los mecanismos de control de calidad;
- analizar los mecanismos de gestión de configuraciones de los activos de TI.

### *Sistemas de información:*

- Verificar la integración del sistema de información;
- evaluar los controles de procesamiento dentro del sistema informático en relación a las reglas de negocio;
- controlar los controles de salida que garantizan la integridad y exactitud de los datos;
- relevamiento y análisis de los procedimientos para la administración de las bases de datos a fin de garantizar la integridad de los datos oficiales.



*Cumplimiento de Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14:*

- Verificación de que el organismo haya desarrollado un programa o plan de capacitación en género y violencia contra las mujeres;
- controlar que el organismo cuente con la certificación de calidad del órgano rector;
- evaluación del listado del personal capacitado con el programa o plan en la temática de género y violencia contra las mujeres, comparado con la totalidad del personal del organismo;
- analizar el cuestionario anexo a la Disposición 198/18-AGN;
- verificación y análisis del porcentaje de ocupación de personas con discapacidad en el organismo y vinculados.

### **3. ACLARACIONES PREVIAS**

#### **3.1. Marco Conceptual**

De acuerdo lo establece la Ley 24.449, se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

La misma Ley de Tránsito, indica que se presume responsable de un accidente al que careciera de prioridad de paso o cometiera una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

Los accidentes del tránsito son estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. La información proviene de las actas de choque, sumarios penales y las denuncias de siniestros que deben remitir las aseguradoras<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm> (Ley 24.449-Art.64 y 66 a 68)



## Auditoría General de la Nación

Las víctimas fatales por accidentes viales en el periodo 2020-2022<sup>6</sup> en Argentina, según indica la ANSV en sus informes anuales de siniestralidad, fueron en promedio de 10 personas por día, y lo detalla en las siguientes magnitudes por año:

- Año 2020<sup>7</sup>: 2.969 personas;
- Año 2021<sup>8</sup>: 3.870 personas;
- Año 2022<sup>9</sup>: 3.828 personas.

Los Anuarios Estadísticos presentan la información a nivel total país y provincial, comprendiendo la necesidad de poder dar cuenta de los datos de siniestralidad vial a nivel local. Estos documentos presentan las tasas de siniestralidad y de mortalidad fatal cada 100 mil habitantes según jurisdicción.

Respecto de los restantes países de la región, Argentina tuvo en el año 2021, una tasa de mortalidad por siniestros viales de 9,1<sup>10</sup> cada 100.000 habitantes, por debajo del valor medio de la región que se ubica en una tasa del 14,1<sup>11</sup>, según el Observatorio de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

A continuación, de acuerdo al portal de publicaciones relacionadas con los problemas de salud pública, para la Región de América Latina, la OMS ofrece los siguientes datos que se vuelcan en forma comparativa e ilustran la situación argentina con respecto a los distintos países durante el año 2021:

**Ilustración N° 1:** Víctimas fatales y tasa de mortalidad en los países de la región en 2021<sup>12</sup>.

---

<sup>6</sup> A la fecha de elaboración del presente Informe, 2022 es el último año en el cual la ANSV ha publicado información estadística sobre siniestralidad.

<sup>7</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/anuario\\_estadistico\\_2020.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/anuario_estadistico_2020.pdf)

<sup>8</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_siniestralidad-vial\\_fatal\\_2021\\_datos\\_preliminares.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad-vial_fatal_2021_datos_preliminares.pdf)

<sup>9</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_siniestralidad\\_vial\\_fatal\\_2022\\_0.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_0.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_tasas\\_de\\_siniestralidad\\_y\\_mortalidad\\_segun\\_departamentos\\_serie\\_historica.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_tasas_de_siniestralidad_y_mortalidad_segun_departamentos_serie_historica.pdf)

<sup>11</sup> [https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-\(per-100-000-population\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population))

<sup>12</sup> [https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-\(per-100-000-population\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population))



País	Víctimas Fatales	Tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes
Argentina	3983	8,8
Bolivia	2127	17,6
Brasil	33586	15,7
Chile	2009	10,3
Colombia	8341	16,2
Ecuador	4173	23,4
Paraguay	1405	21
Perú	4284	12,7
Uruguay	447	13
Venezuela	3718	13,2

Fuente: Elaboración propia -DAI- en base a información publicada por la OMS.

Según la última publicación de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de diciembre de 2023, cada año fallecen, en el mundo, aproximadamente 1,19 millones de personas como consecuencia de accidentes de tránsito. Los siniestros viales siguen siendo la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años. Dos tercios de las muertes por accidentes de tránsito se producen entre personas en edad de trabajar (18-59 años)<sup>13</sup>.

Los principales factores de riesgo que influyen e identifica la OMS en estas colisiones causadas por el tránsito son: i) el enfoque de sistema seguro: tener en cuenta el error humano. (Este enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a los traumatismos graves causados por el tránsito, y reconoce que, al concebir el sistema, debería tenerse en cuenta el error humano); ii) la velocidad (Existe una relación directa entre el aumento de la velocidad media y la probabilidad de que ocurra una colisión, así como con la gravedad de sus consecuencias); iii) la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas (conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier droga o sustancia psicoactiva aumenta el riesgo de que se produzca una colisión que cause muertes o lesiones graves); iv) la No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños; v) las distracciones durante la

<sup>13</sup> <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



## Auditoría General de la Nación

conducción (existen muchos tipos de distracciones que pueden afectar a la conducción, entre ellas, el uso de teléfonos celulares); vi) la falta de seguridad de la infraestructura vial (el trazado vial puede afectar notablemente a la seguridad); vii) la falta de seguridad en los vehículos (la seguridad de los vehículos es esencial para evitar colisiones y reducir la probabilidad de que se produzcan traumatismos graves); viii) la atención insuficiente tras las colisiones (las demoras para detectar la necesidad de ofrecer asistencia a las víctimas de colisiones de tránsito y al prestarla aumentan la gravedad de las lesiones) y finalmente ix) el cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito.

En cuanto a los grupos de riesgos, más de la mitad de las muertes en carretera afectan a usuarios vulnerables como peatones (23%), motociclistas (21%) y ciclistas (6%). Los hombres tienen un riesgo tres veces mayor de morir en accidentes de tránsito en comparación con las mujeres<sup>14</sup>.

En nuestro país, y según describen las organizaciones civiles especializadas en diversas cuestiones viales y de seguridad<sup>15</sup>, entre ellas el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), la Asociación Conduciendo a Conciencia, y el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV); las principales causas de accidentes viales en Argentina son: i) la mala infraestructura de las rutas nacionales, rutas provinciales, caminos y calles urbanas; ii) controles viales insuficientes e ineficientes; iii) la escasa capacitación vial en escuelas (en los tres niveles escolares) y en los centros de emisión de licencias de conducir; iv) circulación de vehículos livianos y pesados en muy mal estado técnico y que no deberían circular; v) la poca conciencia ciudadana respecto al cumplimiento de las normas de tránsito y de seguridad vial (uso de cinturón de seguridad, uso de cascos en los motociclistas, alcoholismo -principalmente en jóvenes-, uso de celulares por parte de los conductores, entre otros).

En este sentido la OMS ha realizado un estudio a nivel global en el cual estimó que, en el año 2023, las consecuencias económicas de estos accidentes se estiman en un 3% del PIB global, con un impacto desproporcionadamente mayor en los países de ingresos bajos y medios, donde

---

<sup>14</sup> <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

<sup>15</sup> En ocasión del taller de Planificación Participativa realizado en la AGN con el fin de relevar información para la realización del informe aprobado por Res. 108/20-AGN, el cual motiva este seguimiento. El taller se realizó el 4 de abril de 2019 y participaron: i) Red Federal de Asistencia de Víctimas y Familiares de Siniestros Viales; ii) Asociación Conduciendo a Conciencia; iii) Asociación Madres del Dolor; iv) Comité Nacional de Defensa del usuario Vial.



ocurren el 92% de las muertes relacionadas con el tránsito, a pesar de poseer solo el 60% de los vehículos del mundo.

A su vez, manifiesta que...“*Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas se deben a los costos del tratamiento y a la pérdida en términos de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas como consecuencia de las lesiones sufridas, así como al tiempo de trabajo o de estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos*”<sup>16</sup>.

Por su parte, y en particular para nuestro país, el último estudio oficial publicado en relación a los términos económicos que podrían desprenderse de la siniestralidad, se realizó en el año 2019, de esta manera, el Ministerio de Transporte, a través de la Dirección Nacional del Observatorio Vial de la ANSV realizó este estudio sobre la repercusión económica de la siniestralidad vial en Argentina: “*La siniestralidad vial -es decir, atacar los efectos de la siniestralidad- le costó al Estado argentino en el año 2017 más de \$175 mil millones, el equivalente a 1,7% del Producto Bruto Interno (PBI), lo mismo que pavimentar 3.380 kilómetros de rutas o construir 1.830 kilómetros de autopistas. Los componentes del relevamiento atienden los costos de la pérdida de productividad de la persona siniestrada, los costos médicos, los costos humanos, los costos a la propiedad y los costos administrativos. En función del costo por víctima de la siniestralidad vial, el mismo llega hasta casi el millón y medio de pesos (\$1.373.599 -según los cálculos de 2017-). Del mismo estudio, surge que estos resultados están en consonancia con lo observado en otros países, en donde la relación entre costo de la siniestralidad vial y Producto Bruto Interno puede estar en el rango del 1,1% al 2,9% en el caso de países de ingreso medio/bajo*”<sup>17</sup>.

### 3.2. Marco normativo e institucional

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la autoridad nacional de tránsito y de la seguridad vial, creada por Ley 26.363<sup>18</sup>, promulgada el 29 de abril de 2008, como organismo

<sup>16</sup> <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

<sup>17</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_dnov\\_estimacion\\_costos\\_argentina.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estimacion_costos_argentina.pdf)

<sup>18</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/textact.htm>



## Auditoría General de la Nación

descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior. Por Decreto 8/2016 de fecha 04 de enero de 2016<sup>19</sup>, pasó a la órbita del Ministerio de Transporte, luego por DNU 8/2023, de fecha 10 de diciembre de 2023<sup>20</sup>, se traslada bajo jurisdicción del Ministerio de Infraestructura y por último, a través del DNU 195/24, de fecha 23 de febrero de 2024, se coloca en la órbita del Ministerio de Economía<sup>21</sup>, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado.

De conformidad con el art. 1º de la mencionada Ley, su misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales, para lo cual trabaja en los siguientes ejes <sup>22</sup>:

- educación: campañas de concientización vial en todo el país para alumnos y docentes;
- control y fiscalización: operativos de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco, y velocidad, entre otros, en las principales rutas del país;
- participa en el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir. Trabaja sobre un Sistema de Antecedentes de Tránsito que impide que pueda conducir alguien que no está capacitado para hacerlo. Establece las mismas exigencias y criterios para evaluar a los conductores en todo el territorio;
- desarrolló el Observatorio Vial Nacional: estadísticas sobre cantidad de incidentes viales y sus causas y localización de los puntos más problemáticos de cada región;
- adhiere a nuevos convenios y hace partícipe en los planes y programas de gobierno a las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas con el tránsito y la seguridad vial;
- emisión de informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir y el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas;
- junto con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos<sup>23</sup> y el Consejo de Seguridad Interior asiste y colabora con las fuerzas policiales y de seguridad en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;

<sup>19</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/255000-259999/257515/texact.htm>

<sup>20</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/390000-394999/394976/norma.htm>

<sup>21</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/395000-399999/396900/norma.htm>

<sup>22</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/mision>

<sup>23</sup> Actual Ministerio de Justicia (Decreto 08/2023)



## Auditoría General de la Nación

- participa en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas.

Por su parte, la Ley 24.449, de Tránsito<sup>24</sup>, en su art 2º, designa como autoridades de aplicación y comprobación de sus normas a los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a la mencionada ley. El procedimiento para aplicarse es el que establezca en cada jurisdicción la autoridad competente, ajustado a los lineamientos generales de esta ley.

En su texto actualizado, la mencionada ley, le asigna las funciones de prevención y control del tránsito a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, así como las facultades para actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que se suscriban.

En su art. 3º, la Ley 26.363, refiere a la ANSV como la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales. Del art. 4º, entre sus funciones se encuentran:

- *Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;*
- *Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina; (Inciso sustituido por art. 24 de la Ley N° 27.445<sup>25</sup> de fecha 30 de mayo de 2018);*
- *Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;*
- *Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos<sup>26</sup> y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas de las fuerzas policiales y de*

<sup>24</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

<sup>25</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/310000-314999/311585/norma.htm>

<sup>26</sup> Actual Ministerio de Justicia (Decreto 08/2023)



## Auditoría General de la Nación

*seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;*

- *Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación;*
- *Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;*
- *Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;*
- *Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;*
- *Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;*
- *Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización, así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;*
- *Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;*
- *Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650;*
- *Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;*
- *Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;*
- *Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;*
- *Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de*



## Auditoría General de la Nación

*jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;*

- *Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;*
- *Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;*
- *Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley<sup>27</sup>; este Observatorio creado en el ámbito de la ANSV, tiene bajo su función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período;*
- *Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;*
- *Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio público nacional. (Inciso sustituido por art. 25 de la Ley N° 27.445 de fecha 30 de mayo de 2018).*

En lo que respecta al art 8° de la referida ley, le otorga a la ANSV, la responsabilidad en la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional a través del decreto 1232, del 11 de septiembre de 2007 y la Ley 26.353<sup>28</sup>.

El art 5° de la Ley 26.363, menciona al respecto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que está presidida por el Ministro del Interior (a instancias de la elaboración del presente Informe,

<sup>27</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/texact.htm> (Art. 18° creación de Observatorio de Seguridad Vial)

<sup>28</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138932/norma.htm>



## Auditoría General de la Nación

le corresponde al Ministro de Economía – según lo indica el DNU 195/24), con facultades para presidir y en el caso de considerarlo, solicitar sesiones extraordinarias en las sesiones de los tres Comités que la asisten: de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, así como designar y convocar al Comité Consultivo. A su vez, la Agencia está a cargo de un Director Ejecutivo con rango y jerarquía de Subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo Nacional, que entre otras funciones, ejerce la administración del organismo, suscribiendo los actos administrativos pertinentes; elabora el plan operativo anual; convoca las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo; pone a consideración del Comité de Políticas el plan estratégico y dicta las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento Operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En cumplimiento con la manda legal, y de acuerdo a lo establecido en los art. 9, 10 y 11 de la Ley 26.363, la ANSV será asistida por tres Comités:

1- Comité de Políticas, con la función de proponer lineamientos de armonización federal en materia de Seguridad Vial integrado ad honorem, por representantes con rango no inferior a Secretario del: Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Ministerio de Economía y Producción y el representante de mayor jerarquía del Consejo Federal de Seguridad Vial.

2-Comité Ejecutivo, con la función de coordinar la implementación de las políticas nacionales en materia de Seguridad Vial integrado ad honorem por representantes de la Secretaría de Transporte, de la Policía Federal Argentina, de la Gendarmería Nacional, de la Prefectura Naval Argentina, del Órgano de Control de Concesiones Viales, de la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

3-Comité Consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la Seguridad Vial integrado ad honorem por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad vial, que serán invitadas a integrarlo por el Presidente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.



## Auditoría General de la Nación

Por su parte, de acuerdo a los arts. 12 y 13 de la mencionada Ley, los recursos operativos de la ANSV están integrados por las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales; los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros y de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en acuerdo con las autoridades locales en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos; las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte, la contribución obligatoria del 1 % sobre las primas de seguro automotor (liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación) y todo otro ingreso no previsto que fueran provenientes de la gestión del organismo. Estos ingresos tienen asignado el mismo tratamiento impositivo que corresponde y se aplica a la Administración Pública Nacional.<sup>29</sup>

La Ley 26.363, de Tránsito y Seguridad Vial y la Ley 24.449, de Tránsito, prevén la existencia de los siguientes registros, organismos y funciones en el ámbito de o vinculados a la ANSV:

- a) Registro Nacional de Licencias de Conducir: donde deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación<sup>30</sup>. Al respecto de la Licencia Nacional de Conducir, todo conductor será titular de una Licencia otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la ANSV, con previa intervención. Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada. La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño establecidos por la ANSV. Todos los datos de la Licencia deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Art. 16).
- b) Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial: tiene como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito en el territorio nacional de conformidad a lo que prevea la reglamentación<sup>31</sup>(Art. 17).

<sup>29</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/texact.htm>

<sup>30</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/texact.htm>

<sup>31</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/texact.htm>



## Auditoría General de la Nación

- c) Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (Re.N.A.T.), creado por la Ley 24.449 (Art. 8), depende y funciona en el ámbito de la ANSV<sup>32</sup>. Registra los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil. Las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo. Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación. Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado (Art. 19).

Por su parte, desde la Dirección del Sistema Nacional de Infracciones, ubicado dentro de la estructura orgánica de la ANSV, se gestionan convenios con las jurisdicciones del país a fin de implementar el Sistema Nacional de Infracciones (SINAI), considerado como uno de los instrumentos necesarios para llevar a cabo las funciones de coordinación y seguimiento en la implementación de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales. A través de la suscripción de convenios con la ANSV, las jurisdicciones acceden a una herramienta informática que les permite administrar y gestionar en forma centralizada todas las infracciones de tránsito que se cometan dentro de su territorio. Es importante destacar que todo el circuito administrativo está a cargo de cada municipio, siendo el responsable de cargar las actas de infracción y de su juzgamiento. Además, el SINAI brinda información acerca de los antecedentes de tránsito que posee una persona dentro del ámbito nacional. Asimismo, existe el Sistema de Cobro Interjurisdiccional, que es un procedimiento mediante el cual las jurisdicciones adheridas a esta modalidad y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, acuerdan en el marco del Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT), informar las infracciones de tránsito pendientes de pago para ser percibidas en forma bancarizada. De esta manera, todo aquel que pretenda realizar cualquier tipo de trámite con su licencia de conducir,

---

<sup>32</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/texact.htm>



## Auditoría General de la Nación

deberá abonar las infracciones con sentencia firme pendientes de pago cometidas en cualquiera de las jurisdicciones adheridas<sup>33</sup>.

En el marco del Sistema Nacional de Estadística de Seguridad Vial establecido por el artículo 17 del ANEXO VI del Decreto Reglamentario 1716/08 de fecha 20 de octubre de 2008<sup>34</sup>, las funciones otorgadas por dicho artículo al Registro Nacional de Estadística en Seguridad Vial y la necesidad de facilitar la carga de los datos, normalizar e integrar la información de siniestralidad vial de todo el país, se impulsó el desarrollo de un Sistema de Gestión de la Información Estadística sobre Seguridad Vial (SIGISVI), que contribuya a la extensión de la red de proveedores de información en el marco del Sistema Estadístico Nacional y que posibilite la georreferenciación de los siniestros viales, lo cual resulta fundamental para la identificación y el estudio de los sitios riesgosos, siendo la información así recolectada de utilidad tanto para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, como para las jurisdicciones que decidan sumarse al sistema, en el marco de la construcción federal de estadísticas de siniestros viales.

El Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT) contiene la información suministrada por todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales que hayan adherido a las leyes nacionales 24.449 y 26.363 y suscripto el respectivo convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. A la información jurisdiccional se suma la base de datos de antecedentes penales relacionados con hechos de tránsito que aporta el Registro Nacional de Reincidencia<sup>35</sup>.

En esta misma línea, la Ley 24.449, de Tránsito, en su art 6º crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Está integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional. También participan con voz y voto dos representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las

---

<sup>33</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional/infracciones>

<sup>34</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/norma.htm>

<sup>35</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional/cenat>



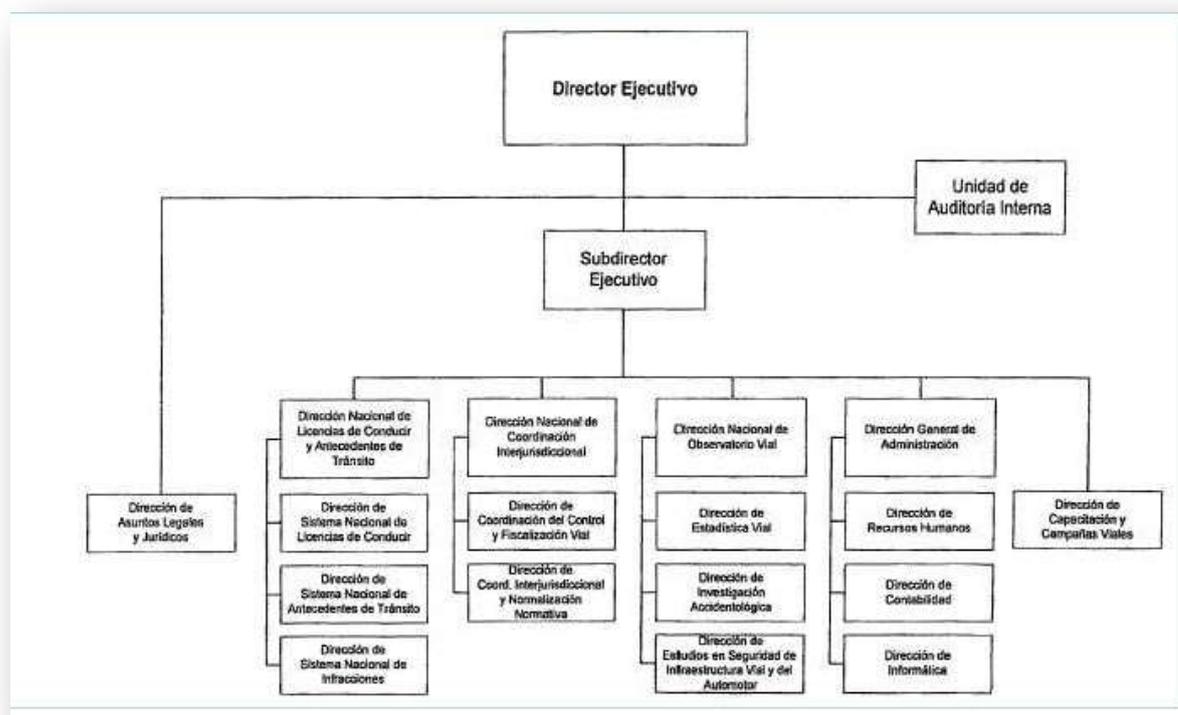
## Auditoría General de la Nación

Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial tiene su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, contando con apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico. El art 7° de la mencionada ley, define sus funciones. Entre ellas, se mencionan, la de proponer políticas de prevención de accidentes; alentar y desarrollar la educación vial, armonizar las acciones interjurisdiccionales; fomentar y desarrollar la investigación accidentológica; actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

A continuación, se presenta el organigrama vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Decreto N° 1787/2008 <sup>36</sup> de fecha 08 de noviembre de 2008.

**Ilustración N° 2** – Organigrama de la ANSV.



Fuente: Decreto N° 1787/2008.

<sup>36</sup><https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146866/norma.htm> (vigente al momento de la confección del presente Informe)



## Auditoría General de la Nación

De las áreas más relevantes, vinculadas al objeto de auditoría, se exponen a continuación, sus responsabilidades primarias:

- Unidad de Auditoría Interna: Verificar el mantenimiento de un adecuado sistema de control interno incorporado a la organización de la jurisdicción, privilegiando las pautas dictadas por la economía, eficiencia y eficacia con el alcance previsto en el Título VI de la Ley N° 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional y sus normas complementarias y modificatorias.
- Dirección de Asuntos Legales y Jurídicos: Desarrollar las funciones inherentes a su calidad de Servicio Jurídico Permanente de la Agencia.
- Dirección de Capacitación y Campañas Viales: Organizar tareas de capacitación en materia de seguridad vial y elaborar campañas de concientización en seguridad y de educación destinadas a la prevención de siniestros viales.
- Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito: Coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir las tareas concernientes al otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir y las licencias autorizadas. Organizar la información y registro de los antecedentes del tránsito en coordinación con todas las jurisdicciones. Administrar el sistema nacional de puntaje de las licencias de conducir.
- Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional: Coordinar las tareas interjurisdiccionales que desarrolla la Agencia en materia de seguridad vial, proponer modificaciones en la normativa local, provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los fines de su armonización teniendo en cuenta los aportes recibidos de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo y del Consejo Federal de Seguridad Vial. Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito y los planes especiales, en coordinación con las distintas fuerzas de control que tienen competencia en el tránsito.



## Auditoría General de la Nación

- Dirección Nacional de Observatorio Vial: Desarrollar trabajos estadísticos y de investigación relacionados con la temática de la seguridad vial, recomendar políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promover su implementación.
- Dirección General de Administración: Diseñar, programar y ejecutar las actividades vinculadas con la gestión integral y eficiente de los recursos humanos, económicos, financieros, patrimoniales, de logística operacional, informáticos y de control, con el fin de apoyar todas las actividades permanentes o periódicas que realiza la Agencia. Proponer las políticas de las tecnologías de la información, los sistemas de información y las tecnologías asociadas de la Agencia y entender en su formulación, implementación y seguimiento a través de la Dirección de Informática dependiente de esta Dirección.

### 3.3. Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría

En línea con el seguimiento que nos ocupa, para el Informe que fuera aprobado por Res. 108/20-AGN, se vuelven a encuadrar con el mismo criterio los dos procesos destacados que ya habían sido objeto de auditoría, dados los altos niveles de riesgos de TI a los que aún se ven expuestos. No obstante, y tal como se anticipara en el mencionado Informe, a partir del año 2020, el SIGISVI reemplazó al sistema anterior, SiNESeV.

Por otro lado, se ha constatado que, si bien el sistema FISCALIZAR ha sido debidamente normado e inventariado, al momento de los trabajos de campo de la presente auditoría, el mismo no se encuentra en producción, motivo por el cual, no ha podido ser sujeto de análisis en este trabajo.

- **Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial (SIGISVI):**

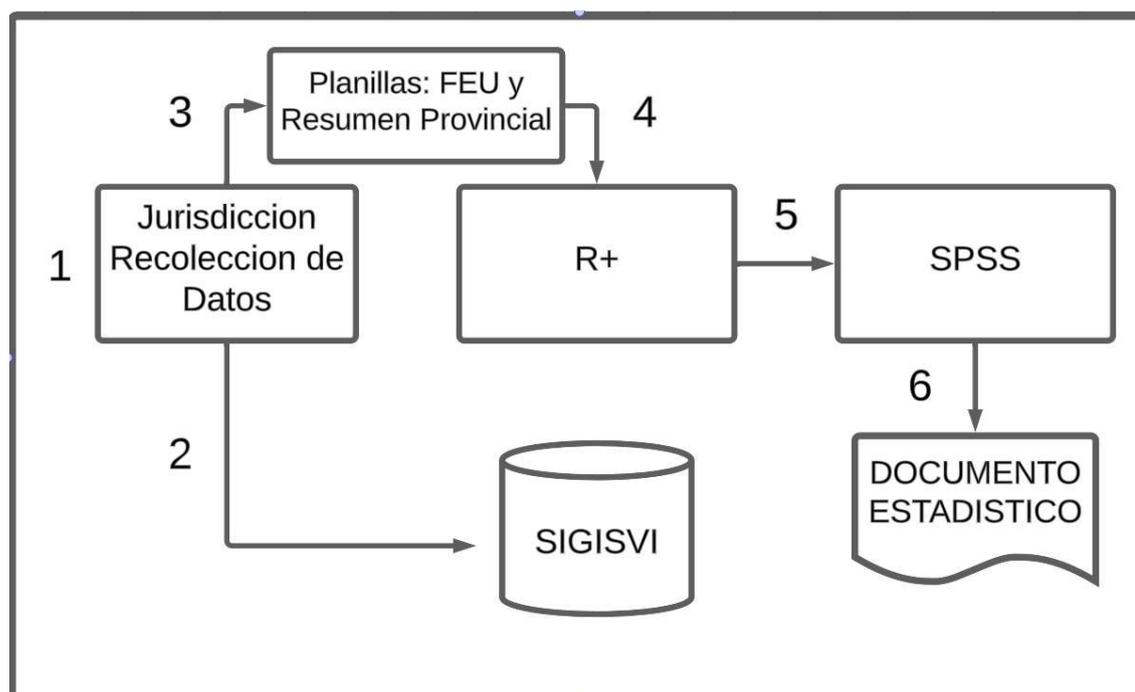
Proceso de recopilación, constatación, contrastación y procesamiento de la información aplicado por la Dirección de Estadística, dependiente de la Dirección Nacional del



## Auditoría General de la Nación

Observatorio Vial, para la obtención de la Base de Datos Nacional y generación de las estadísticas oficiales anuales de siniestralidad vial.

**Ilustración N°3** - Proceso para la obtención y generación de las estadísticas oficiales de siniestralidad.



**Fuente:** *Elaboración propia –DAI- en base a la documentación provista por el auditado y lo relevado por el equipo de auditoría.*

A continuación, se describe el circuito del proceso graficado en la Ilustración N° 3:

1. Las jurisdicciones, a través de sus centros de recopilación de información de siniestralidad (Departamentos de Policías provinciales, Observatorios Viales provinciales, Agencias de Seguridad Viales provinciales, etc.), completan los formularios y planillas predeterminadas y establecidas por la ANSV (Plantilla FEU -Formulario Estadístico Único - y un Resumen Provincial), siendo la fuente primaria para la carga de estas planillas la información de siniestralidad declarada por las fuerzas de seguridad (policías locales, gendarmería, prefectura, operativos de fiscalización y control de la ANSV, etc.).



## Auditoría General de la Nación

2. Las jurisdicciones adheridas (18 provincias del país sobre el total de 24) al SIGISVI, realizan la carga de la información recolectada en el propio SIGISVI cuya base de datos servirá de repositorio.
  3. En períodos acordados con la ANSV (mensual, bimestral, trimestral), las jurisdicciones envían las planillas vía correo electrónico a la Dirección de Estadística Vial de la ANSV. Esta información llega en formato de texto plano y una vez recibida se realiza un control de calidad contrastándola con lo cargado en el SIGISVI, utilizando el software aplicativo R+. En el caso de encontrar inconsistencias se realiza la consulta con la jurisdicción correspondiente a los fines de conciliar dichas inconsistencias y poder continuar con el proceso.
  4. Mediante el uso de R+<sup>37</sup>, se toman todas las micro bases provinciales y se corren scripts<sup>38</sup> para consolidar todas estas bases en una única Base de Datos Nacional, en texto plano.
  5. Esta Base de Datos Nacional es importada al software aplicativo IBM SPSS<sup>39</sup>.
  6. Utilizando el aplicativo IBM SPSS, se generan los reportes estadísticos necesarios según la demanda que realicen otras áreas del organismo o externos a la ANSV, sin una periodicidad pautada o bien, a los fines de generar el informe estadístico anual.
- **Proceso para la obtención y generación de las estadísticas oficiales en los procedimientos de controles viales.**

---

<sup>37</sup> “R” es un entorno y lenguaje de programación con un enfoque al análisis estadístico. “R+” es una herramienta de licencia libre que se utiliza para ejecutar acciones en este entorno.

<sup>38</sup> En informática, un script, secuencia de comandos o guion es un término informal que se usa para designar un lenguaje de programación que se utiliza para manipular, personalizar y automatizar las instalaciones de un sistema existente

<sup>39</sup>IBM SPSS (del inglés *Statistical Package for Social Sciences*), que significa Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales, es un programa estadístico informático que originalmente se usaba únicamente en las investigaciones de las ciencias sociales y en las ciencias aplicadas, y también se aplica ahora en el ámbito la de investigación de mercado.

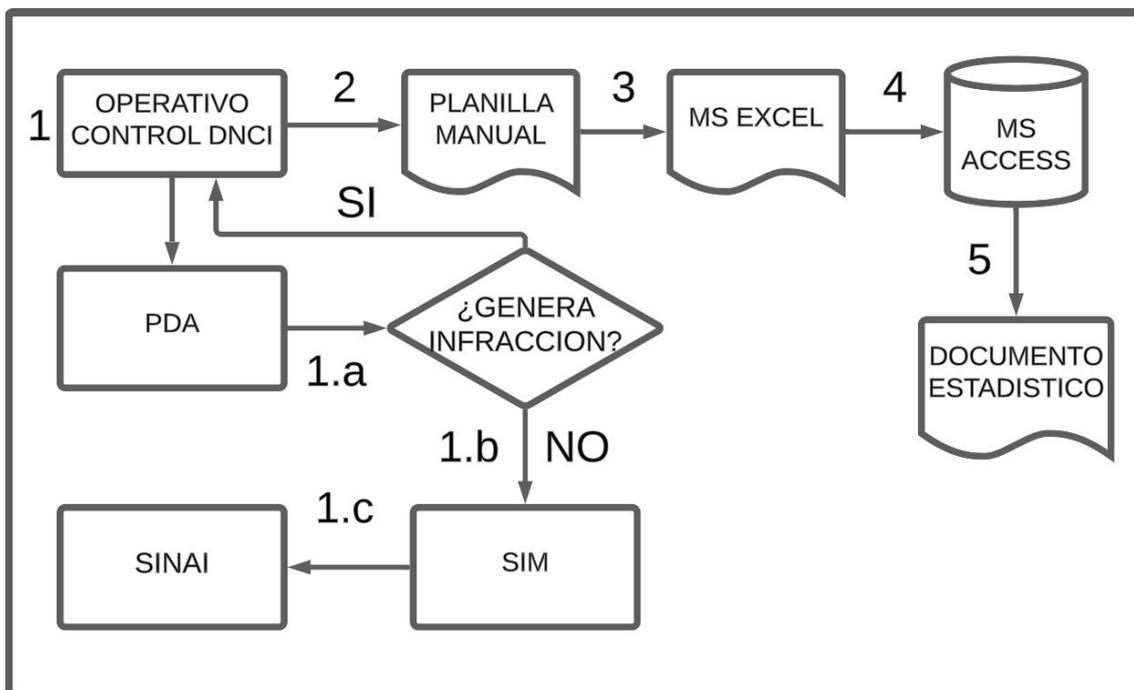


## Auditoría General de la Nación

Mediante Disposición 471/2019<sup>40</sup> del Director Ejecutivo de la ANSV, se crea el sistema FISCALIZAR, Sistema de información que da soporte a los operativos de control y fiscalización planificados y ejecutados por la ANSV en la vía pública; proceso de recopilación; control de integridad y procesamiento de la información aplicado por la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional para la obtención de estadísticas en los procedimientos de controles y fiscalizaciones viales realizados por los agentes de la ANSV en la vía pública.

No obstante, tal como fuera advertido en pasajes análogos anteriores, a pesar de estar correctamente inventariado dentro de los activos de TI del organismo, el mismo no se encuentra productivo al momento de la realización de los trabajos de auditoría, motivo por el cual en el presente Informe, se analiza y describe el proceso utilizado por el área responsable.

**Ilustración N° 4** - Proceso para la obtención y generación de las estadísticas oficiales en los procedimientos de controles viales.



**Fuente:** Elaboración propia-DAI- en base a la documentación provista por el auditado y lo relevado por el equipo de auditoría.

<sup>40</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/disposici%C3%B3n-471-2019-329427/texto>



## Auditoría General de la Nación

A continuación, se describe el circuito del proceso graficado en la Ilustración N° 4:

1. La Dirección de Coordinación de Control y Fiscalización Vial planifica los operativos de fiscalización y control vehicular que realiza la ANSV, con personal propio distribuido en los Centros Operativos (o bases operativas) de la ANSV de distintas regiones del país.
2. En los puestos de control establecidos se realizan los siguientes controles sobre vehículos y conductores: i) alcoholemia; ii) documentación (VTV – Verificación Técnica Vehicular-, RTO –Revisión Técnica Obligatoria-, licencia de conducir, cédula verde, seguro, etc.); iii) sistemas de seguridad vial (luces, estado general del vehículo, cinturones de seguridad, sistema de retención infantil, etc.). Los mismos son registrados en planillas manuales en el momento que se realiza cada control.
3. Finalizado el operativo de control, las planillas regresan a la base operativa zonal de la cual haya salido el operativo de fiscalización realizado, donde sus datos son imputados en una hoja de cálculo de Microsoft Excel.
4. Al día siguiente, se envían por correo electrónico institucional las planillas de cálculo con los datos del día anterior de cada operativo realizado a la base operativa de Hudson (Base central), en el partido de Berazategui, provincia de Buenos Aires, dependiente de la Dirección de Coordinación de Control y Fiscalización Vial, donde todas las planillas de Excel son consolidadas en una Base de Datos de MS Access.
5. La base de datos de MS Access es utilizada por la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional (DNCI) para, a demanda de otras áreas, generar informes estadísticos relativos a los operativos realizados. Esta demanda no tiene una periodicidad establecida dentro del organismo. Entre las áreas que solicitan esta información se encuentra la Dirección Nacional del Observatorio Vial.
6. **1.a.** La información que el agente recopila en el proceso de fiscalización y control vial se carga en la PDA (Asistente Digital Personal, *Personal Digital Assistant*, por sus siglas en inglés).



7. **1.b.** En el caso que durante el procedimiento de control se requiera efectuar un acta de infracción, el agente le indica a la PDA que realizará un acta, exteriorizando el motivo, y especificando si existe o no retención del vehículo. Una vez cargada esa información, debe salir de la aplicación recolectora de datos e ingresa a la aplicación SIM (Sistema de Infracción Móvil), dentro de la misma PDA. Esta aplicación es la que permite el labrado del acta de infracción.
8. **1.c.** La Dirección del Sistema Nacional de Infracciones recibe en el SINAI (Sistema Nacional de Infracciones), las infracciones generadas por el aplicativo SIM en los operativos.

### **3.4. Cumplimiento de Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14.**

#### **3.4.1. Cumplimiento Ley N° 27.499, Ley Micaela, de Capacitación Obligatoria en Género para todas las personas que integran los Tres Poderes del Estado (Disposición AGN N° 62/22).**

En la ANSV la capacitación obligatoria en género según lo dispuesto por la Ley 27.499 (Ley Micaela), está a cargo del Departamento de Desarrollo y Carrera de la Dirección de Recursos Humanos.

En este aspecto, vale destacar que la propuesta de capacitación fue trabajada por todos los organismos del sector Transporte en el curso “Formador de replicadoras y replicadores Ley Micaela”, brindado por el ex Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad durante el año 2020, dando lugar a la actividad “Transversalizando la perspectiva de género en las políticas públicas y estructura interna en el sector Transporte”.

Del análisis de la documentación provista por la ANSV sobre las capacitaciones realizadas surge que:

- Al 28/02/2024, el organismo cuenta con una cantidad total de trabajadores/as de 1.029.



## Auditoría General de la Nación

- Las capacitaciones sobre el tema, se han realizado mediante cursos virtuales auto gestionados y el ABC de la Ley Micaela, ofrecidos por el Instituto Nacional de la Administración Pública (INAP) <sup>41</sup>.
- La modalidad del curso es virtual sincrónica, con un total de cuatro (4) jornadas de dos (2) horas de duración cada una, es decir, una carga horaria presencial de ocho (8) horas reloj.

Los cursos contemplan las actividades que se detallan a continuación, con sus respectivas cargas horarias:

- Lectura de material propuesto (5 horas reloj).
- Recopilación de datos prácticos para el trabajo en modalidad taller (3 horas reloj).
- Producción documento final (4 horas reloj).

De la documentación suministrada fechada el 07 de marzo de 2024, la Agencia informa el listado de empleados y funcionarios que han cumplido con lo dispuesto en la Ley Micaela. En este sentido, del análisis surge que han completado y aprobado el curso un total de 363 personas, desagregado de la siguiente forma:

<b>Pedido de informe -Avance implementación Ley Micaela 2023</b>					
<b>Cantidad de aprobados -Ley Micaela- máximas autoridades hasta el 30/09/2023</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>30/09/2023</b>	<b>TOTAL</b>
	0	20	0	0	20
<b>Cantidad de aprobados -Ley Micaela- hasta el 30/09/2023 de la dotación total (excluye máximas autoridades)</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>30/09/2023</b>	<b>TOTAL</b>
	44	94	205	0	343

**Fuente:** Información provista por ANSV en el marco de la presente auditoria.

<sup>41</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-20173-32615/actualizacion>



De conformidad con lo expuesto precedentemente, se desprende que de un total de 1.029 agentes, solo han realizado el curso 363, arrojando un porcentaje de cumplimiento del 35.28%. Finalmente, se informa que el organismo no cuenta con una copia de la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.

### 3.4.2. Vinculación con los ODS (Disposición AGN N° 198/18).

En relación a este punto, de acuerdo a lo encomendado por la Disposición 198/18-AGN y en concordancia con lo informado por el auditado en lo que refiere al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), se enumeran a continuación las acciones tendientes al cumplimiento de los ODS vinculados, la situación encontrada al momento de la realización de las tareas de campo llevadas a cabo por el equipo de auditoría, así como las proyecciones en esta materia, establecidas en el corto y mediano plazo por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

A continuación, se detalla la respuesta del auditado:

*La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene la misión de diseñar políticas públicas orientadas a reducir la siniestralidad vial en todo el territorio de la República Argentina. En esa línea, contribuye con el ODS 3.6 que tiene como fin “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”. En tanto, contribuye al ODS 11.2: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y personas de edad”. Cabe señalar que, si bien los programas se localizan en ODS y metas puntuales, se sitúan dentro de un marco transversal y abarcativo, y no son excluyentes, dado que los 17 ODS son conexos, indivisibles e impactan entre sí.*

*Ley nacional de Tránsito N° 24.449 <sup>42</sup>*

---

<sup>42</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818>



*Ley de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial N° 26.363<sup>43</sup>.*

*La ANSV ha diseñado estrategias y planes de acción que comprenden áreas de trabajo que ponen el acento en las dimensiones sanitarias, educativas, sociales, jurídicas y económicas (siempre en lo relativo a la seguridad vial). Estos programas incluyen a todos los sectores de la población y redundan en la premisa de que nadie quede atrás, tanto desde la prevención, el control y la educación, así como en la asistencia posterior a un hecho vial.*

*Los siguientes programas de trabajo contribuyen de manera integral al cumplimiento de los ODS 3 y 11:*

- *Área de Seguridad para Motociclistas.<sup>44</sup>*
- *Incremento de bases operativas.*
- *Plan Federal de Alcoholemia.*
- *Red Federal de Asistencia a Víctimas de Siniestros Viales.<sup>45</sup>*
- *Sanción Ley Nacional de Alcohol Cero.<sup>46</sup>*
- *Plan Federal de Educación Vial.<sup>47</sup>*

*A continuación, se especifican los ejes de acción en articulación específica con los ODS y metas alcanzados por estos programas:*

*En tanto, contribuyen con el cumplimiento de las siguientes metas:*

*3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.*

---

<sup>43</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26363-140098/texto>

<sup>44</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/seguridadmotociclistas>

<sup>45</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal>

<sup>46</sup> <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/285606/20230503>

<sup>47</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/centro-de-formacion/plan-federal-de-educacion-vial-cuadernillos-para-descargar>



*3.d Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.*

*3.2 Para 2030, poner fin a las muertes evitables de recién nacidos y de niños menores de 5 años, logrando que todos los países intenten reducir la mortalidad neonatal al menos hasta 12 por cada 1.000 nacidos vivos y la mortalidad de niños menores de 5 años al menos hasta 25 por cada 1.000 nacidos vivos.*

*3.4 Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.*

*En lo referido al ODS 11, los principales ejes de trabajo del organismo contribuyen con la siguiente meta:*

*11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y personas de edad.*

#### *ODS 4*

- *Educación Vial para Docentes.* <sup>48</sup>
- *Mi primera licencia.*

*Los programas citados contribuyen al cumplimiento de las siguientes metas:*

*4.7 De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas, mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía*

---

<sup>48</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/centro-de-formacion>



## Auditoría General de la Nación

*mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.*

### *ODS 5*

- *Licencia Nacional de Conducir con perspectiva de género.*

*Esta iniciativa pone el acento en las siguientes metas:*

*5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas mujeres y las niñas en todo el mundo.*

*5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.*

### *ODS 9*

- *Los vehículos que se comercialicen en el país deberán incluir de fábrica el control de estabilidad y ensayo de impacto lateral.*

*Esta iniciativa contribuye al cumplimiento de la siguiente meta:*

*9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.*

### *ODS 10*

- *Red Federal de Asistencia a Víctimas de Siniestros Viales.*

*La Red contribuye a la meta puntualizada a continuación:*

*10.7 Facilitar la migración y la movilidad ordenadas, seguras, regulares y responsables de las personas, incluso mediante la aplicación de políticas migratorias planificadas y bien gestionadas.*

### *ODS 11*



## Auditoría General de la Nación

- *Estrategia procedimental de la ANSV para el control y entrega de Sistemas de Retención Infantil (SRI) en maternidades para el primer viaje seguro (Decreto N°32/18).*

*La implementación de esta línea de acción contribuye a la siguiente meta:*

*11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y personas de edad.*

### *ODS 16*

- *Sanción Ley Alcohol Cero.*
- *Ley Tahiel: proyectos de ley de las figuras de Homicidio Vial y Lesiones Viales.*
- *Canales de comunicación para la denuncia de picadas ilegales y de circulación ilegal por la banquina.*

*Los programas especificados contribuyen al cumplimiento de las siguientes metas:*

*16.1 Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo*

*16.8 Ampliar y fortalecer la participación de los países en desarrollo en las instituciones de gobernanza mundial*

*16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.*

### *ODS 17*

- *Red Federal de Asistencia a Víctimas de Siniestros Viales.*
- *Sanción Ley Alcohol Cero.*
- *Programa de intercambio y canje de la Licencia Nacional de Conducir con otros países.*



## Auditoría General de la Nación

- *Adhesión al Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial y Plan Mundial. (Disposición 730/2021).*
- *Creación de la Red de las Américas en Seguridad Vial (iniciativa impulsada por el área de Relaciones Internacionales del organismo junto con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos).*

*Los ejes citados contribuyen a la concreción de la siguiente meta:*

*17.17 Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.*

*Cabe señalar que, si bien los programas se localizan en ODS y metas puntuales, se sitúan dentro de un marco transversal y abarcativo, y no son excluyentes, dado que los ODS son conexos, indivisibles e impactan entre sí.*

*La ANSV (mediante la disposición 730/2021) adhirió al Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial y Plan Mundial. A partir de esta normativa interna, el organismo se compromete a implementar los ODS en las acciones, actividades y proyectos, de forma transversal a todas sus áreas.*

*El área de Relaciones Internacionales de la ANSV está conformada por un equipo que cuenta con formación y experiencia en la localización de ODS. Esas herramientas habilitan a sus agentes y funcionarios a trabajar en sintonía con los marcos mundiales en ODS en materia de seguridad vial.*

*Además de la disposición citada ut supra, el organismo ha difundido a través de sus canales de comunicación interna el Plan Nacional de Seguridad Vial. Gestión 2020-2023, donde se localizan los ODS en los programas y ejes de trabajo del organismo.*

*El área de Relaciones Internacionales, dependiente de la Dirección de Capacitación y Campañas viales tiene a su cargo el control del cumplimiento de los ODS.*

*La ANSV mide el impacto de las metas en ODS a través de su Dirección Nacional del Observatorio Vial, la cual mide la siniestralidad vial en la República Argentina a través de la*



## Auditoría General de la Nación

*realización de estadísticas periódicas que relevan las diferentes variables de la siniestralidad con el fin de establecer de qué manera impactan los programas del organismo en las cifras vinculadas a los hechos viales.<sup>49</sup>*

*El organismo cuenta con un presupuesto anual estipulado en la Ley de creación de la Agencia, con fecha 9 de abril de 2008. Dicha partida permite la planificación e implementación de los programas especificados que contribuyen de forma directa al cumplimiento de los ODS.*

*Los recursos e insumos económicos, materiales y humanos puestos a disposición para el diseño, desarrollo e implementación de políticas públicas destinadas a la preservación de la vida atraviesan las iniciativas y programas impulsados por la Agencia a través de diversas líneas de acción puntualizadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Gestión 2020-2023, que nuclea logros, metas y avances.*

*El organismo diseña un documento que localiza cuáles son los ODS a los cuales contribuyen cada uno de los ejes de acción de la Agencia y su impacto en la concreción de las metas. El Plan Nacional de Seguridad Vial. Gestión 2020-2023, que compila la gestión por períodos presenta estadísticas, cifras y datos desagregados que detallan de qué manera se han plasmado las líneas de acción en relación con la Agenda 2030.*

*La actualización de la información se concreta en articulación con el área de la cartera nacional encargada de esta materia, la Dirección Nacional de Estrategias inclusivas, Accesibles, y Desarrollo Sostenible del transporte.*

*En lo que respecta a la cartera nacional de transporte, la Dirección Nacional de Estrategias inclusivas, Accesibles, y Desarrollo Sostenible del transporte es la encargada de dicha tarea.*

*El informe de gestión del organismo, publicado en el sitio web Mi Argentina, permite el acceso público de la ciudadanía a las acciones, los logros, las metas cumplidas y los proyectos que la Agencia ha concretado en cada uno de los períodos de gobierno en la implementación de ODS a nivel nacional.<sup>50</sup>*

---

<sup>49</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional>

<sup>50</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/informe-de-gestion-2020-2023>



*Existe coordinación con el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales a través de la Dirección Nacional de Estrategias inclusivas, Accesibles, y Desarrollo Sostenible del transporte. Esta área nos informa los avances y solicita información periódica de la implementación de los ODS en el organismo. Este requerimiento comprende una actualización semestral mediante la confección de un informe que enlaza los Objetivos de Desarrollo Sostenible con los programas del organismo.*

### **3.4.3. Cumplimiento de Leyes N° 22.431, N° 25.689, N° 25.785 y modificatorias, en materia de Discapacidad (Disposiciones AGN N° 182/12 y 232/14).**

Respecto al cumplimiento del cupo laboral del 4% de ocupación de personas con discapacidad, establecido en el artículo 8° de la Ley 22.431<sup>51</sup>, la Dirección General de Administración informó que el organismo cuenta al mes febrero de 2024 con un total 1.015 agentes, de los cuales 16 poseen alguna discapacidad certificada. A continuación, se desagrega esta información, entre planta permanente, transitoria y contratados:

- ✓ Planta Permanente con discapacidad certificada: 8 agentes.
- ✓ Planta Transitoria con discapacidad certificada: 1 agente.
- ✓ Contratados con discapacidad certificada: 7 agentes.

---

<sup>51</sup> <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20620/texact.htm>



## Auditoría General de la Nación

### 4. HALLAZGOS

Con el objeto de trasladar el estado de situación de los Hallazgos del Informe aprobado por la Res. 108/20-AGN, se expone a continuación el siguiente cuadro, conteniendo un resumen de lo que será descrito en este acápite en función del seguimiento y su vinculación con la situación encontrada en la presente auditoria, de acuerdo al período auditado y el desarrollo de las tareas de campo. Todo ello, en concordancia con los procedimientos previstos en la Res. 186/16-AGN (III.C).

Hallazgos	Estado de situación
4.1.1. Monitoreo de Necesidades. (Hallazgo 4.3.1. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	No regularizado
4.1.2. Estructura Organizacional de TI. (Hallazgo 4.1.5. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	No regularizado
4.2.1. Política de Seguridad de la Información. (Hallazgo 4.3.2. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	Parcialmente Regularizado
4.3.1. Diseño del CPD (Centro de Procesamiento de Datos). (Hallazgo 4.1.1. del Informe aprobado s/ Res.108/20-AGN).	Regularizado
4.4.1. DRP (Plan de Recuperación de Desastres). (Hallazgo 4.1.2. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	No regularizado
4.4.2. Respaldo. (Hallazgo 4.1.3. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	Regularizado
4.5.1. Ambiente de Desarrollo. (Hallazgo 4.1.4. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	Regularizado
4.5.2. Gestión de la Configuración. (Hallazgo 4.3.4. del Informe aprobado s/ Res.108/20-AGN).	No regularizado
4.6.1. Integración. (Hallazgo 4.2.3. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	No regularizado
4.6.2. Control de Procesamiento. (Hallazgo 4.2.2. del Informe aprobado s/ Res.108/20-AGN).	Parcialmente regularizado
4.6.3. Control de Salida. (Hallazgo 4.3. 3. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	No regularizado
4.6.4. Seguridad Lógica. (Hallazgo 4.2.1. del Informe aprobado s/ Res. 108/20-AGN).	Parcialmente regularizado



#### 4.1. Gobierno de TI.

##### 4.1.1. Monitoreo de Necesidades.

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *Los aplicativos y herramientas tecnológicas utilizadas por la ANSV en los procesos de elaboración de estadísticas de siniestralidad y de fiscalización y control vial, no cuentan con entornos tecnológicos confiables, lo que pone en riesgo la confidencialidad, la integridad y la confiabilidad de la información estadística.*

**Recomendación:** *Adquirir, implementar y mantener aplicaciones integradas que den soporte a los procesos auditados. Adquirir y mantener la infraestructura tecnológica de la que hacen uso estas aplicaciones. Facilitar la operación y el uso de los aplicativos a los usuarios finales. Adquirir los recursos de TI necesarios para la implantación y mantenimiento continuo de las aplicaciones y para administrar los cambios que puedan surgir e instalar y acreditar soluciones y cambios a los sistemas.*

**Situación encontrada:** *No se ha realizado un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI para apoyar las operaciones organizacionales, puntualmente, en los procesos de fiscalización en rutas y vías nacionales y en la confección de estadísticas de siniestralidad.*

Al respecto del Proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:

Durante las tareas de relevamiento del proceso se comprobaron las siguientes debilidades: i) las herramientas tecnológicas que dan soporte a los subprocesos descriptos en el acápite 3.3.- *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- son ofimáticas y no se les aplica ninguna medida de seguridad; ii) los subprocesos no están integrados o interrelacionados entre sí y se ejecutan con procesamientos manuales; iii) la información contenida en los archivos y en las bases resultantes corren el riesgo de que puedan ser modificadas y/o alteradas, por error o uso indebido por personal de la Dirección de Estadística Vial o por cualquier persona ajena al sector que tenga acceso a la unidad donde residen los archivos originales, sin que queden registros de las intervenciones y iv) la Dirección de Informática no interviene en el soporte ni en la administración de seguridad de este proceso.



## Auditoría General de la Nación

En lo que refiere al Proceso de Fiscalización y Control Vial:

Durante las tareas de campo se constató que los subprocesos descriptos en el acápite 3.3. - *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- son manuales y no se encuentran integrados entre sí, y no cuentan con soporte tecnológico ni de seguridad desde de la Dirección de Informática.

De acuerdo a lo que establecen las buenas prácticas para la adquisición e implementación de aplicaciones críticas y estratégicas para la organización, se deben identificar soluciones automatizadas para los procesos críticos del negocio, se debe implementar, adquirir y mantener el software aplicativo que se utiliza, se debe adquirir y mantener la infraestructura tecnológica de la que hace uso el sistema, facilitar la operación y el uso del propio sistema, se deben adquirir los recursos de TI necesarios para la implantación del sistema, administrar los cambios que puedan surgir e instalar y acreditar soluciones y cambios en base a procesos respaldados en buenas prácticas que garanticen la confiabilidad del sistema (CobIT v4.1 – AI2: Adquirir y mantener software aplicativo).

La falta de aplicación de las buenas prácticas señaladas, a través de la Dirección de Informática, continúa poniendo en riesgo la confidencialidad, integridad y confiabilidad de la información estadística.

**Estado: No regularizado.**

### ***4.1.2. Estructura Organizacional de TI.***

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La estructura organizacional de la Dirección de Informática, dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, está conformada en un 93% por personal que no pertenece a la planta permanente de la ANSV. Esta circunstancia pone en riesgo la disponibilidad de la información.*



**Recomendación:** *Revisar la situación de revista de los recursos humanos de la Dirección de Informática e instar las medidas conducentes a mantener una dotación estable de personal de TI que permita asegurar de manera continua la disponibilidad de la información.*

**Situación encontrada:** *La estructura organizacional de la Dirección de Informática dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, en su mayoría, está conformada por personal que no pertenece a la planta permanente de la ANSV. En este sentido, al no contar con una estructura estable de recursos humanos de TI, de acuerdo a los niveles de servicio de TI que demandan los procesos críticos del organismo, persiste y pone en riesgo la disponibilidad de la información.*

En función de las entrevistas realizadas con la Dirección de Informática y en base al análisis de la documentación entregada (Activos de TI- RRHH), se ha constatado que de los 30 agentes que conforman la mencionada, solamente 7 son planta permanente de la ANSV. El resto del personal se encuentra contratado bajo diferentes modalidades: 7 agentes pertenecen a ACARA<sup>52</sup> y 16 agentes contratados bajo el régimen de planta transitoria (Decreto 1421/02 – Artículo 9).

Las buenas prácticas sobre la Gestión de TI (CobIT PO7 – Administrar Recursos Humanos de TI), indican que se deben adquirir y mantener una fuerza de trabajo motivada y competente y maximizar las contribuciones del personal a los procesos de TI que son claves para dar soporte a los procesos operativos de la organización.

La situación contractual imperante en la Dirección de Informática pone en riesgo la disponibilidad de la información y produce los siguientes efectos: i) situación de incertidumbre e inseguridad en el personal, afectando considerablemente sobre la productividad y los servicios de soporte de TI; ii) la ANSV tiene externalizados recursos claves de su plantilla, los que deben desarrollar estrategias para extender el uso de la tecnología y administrar activos de TI críticos para el organismo. En este sentido, la situación resultante es análoga a externalizar sus planificadores estratégicos y los servicios claves de TI; iii) se debilita el control sobre la gestión

---

<sup>52</sup> <https://www.acara.org.ar/>



integral de TI debido a que se externaliza un activo clave como el conocimiento sobre los proyectos, las aplicaciones, y los servicios de infraestructura tecnológica.

**Estado:** No regularizado.

## 4.2. Seguridad de la Información.

### 4.2.1. Política de Seguridad de la Información.

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *Las políticas y procedimientos de seguridad de la información presentadas por la Dirección de Informática, en la práctica, no abordan la seguridad que requieren los procesos de elaboración de estadísticas de siniestralidad y de fiscalización y control vial. Las vulnerabilidades de seguridad detectadas ponen en riesgo la confidencialidad y confiabilidad de la información administrada por estos procesos.*

**Recomendación:** *Confeccionar, aprobar, implementar y mantener actualizadas las políticas de seguridad de la información del organismo, que contengan un abordaje integral sobre todos los procesos operativos y aplicaciones informáticas de la ANSV.*

**Situación encontrada:** *Si bien se pudo constatar que el organismo ha confeccionado, aprobado e implementado políticas y procedimientos de seguridad de la información a nivel organizacional, del análisis de las mismas por parte del equipo auditor, se verificó que éstas políticas y procedimientos de seguridad de la información presentadas por la Dirección de Informática se encuentran desactualizadas.*

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante la disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR (ME-2023-127351775-APN-DI#ANSV), ha aprobado su Política de Seguridad de la Información, la misma contiene un abordaje integral sobre todos los procesos operativos y aplicaciones informáticas del organismo. No obstante, durante las tareas de campo, más precisamente en el mes de abril de 2024, la ANSV modificó sustancialmente el modelo de Data Center utilizado, contratando los servicios de un tercero para que brinde el soporte de infraestructura tecnológica, situación que no ha sido contemplada dentro de su mencionada política.



Bajo este escenario, es importante aclarar que esta situación ha sido detectada por el mismo Director de Informática de la ANSV, quien manifestó a este equipo que el trabajo de actualización de la política, contemplando este nuevo modelo, se encontraba en ejecución. Así las cosas, cabe informar que al cierre de las tareas de campo de la presente auditoría, no se presentó evidencia sobre la finalización y aprobación por parte de la máxima autoridad competente en lo que refiere a la actualización de las Políticas de Seguridad de la Información, razón por la cual, deberá ser prevista para el caso de futuras auditorías.

**Estado: Parcialmente regularizado.**

### 4.3. Seguridad de la infraestructura de TI.

#### 4.3.1. *Diseño del CPD (Centro de Procesamiento de Datos).*

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *El Centro de Procesamiento de Datos principal que aloja a la infraestructura tecnológica que da soporte a los sistemas de información de la ANSV no cumple con algunas de las condiciones necesarias para resguardar la seguridad física y lógica de los servidores y sus datos, lo que pone en riesgo la continuidad de los servicios tecnológicos y de los sistemas de información que sustentan a los procesos críticos de la ANSV.*

**Recomendación:** *Readecuar los espacios físicos e implementar las medidas de seguridad que correspondan para garantizar el óptimo funcionamiento del Centro de Procesamiento de Datos, a fin de llevar a cabo una correcta administración y resguardo de los sistemas de información y de las bases de datos que brindan servicio a los procesos críticos de la ANSV.*

**Situación encontrada:** *La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha readecuado los espacios físicos e implementado medidas de seguridad que mejoran el funcionamiento del Centro de Procesamiento de Datos respecto de la situación anterior, a fin de llevar a cabo una mejor administración y resguardo de los sistemas de información y de las bases de datos que brindan servicio a los procesos críticos de la ANSV.*



En base a las entrevistas mantenidas con el personal del sector competente y el análisis de la información recibida por este equipo de auditoría, se pudo constatar que la ANSV ha contratado los servicios de la empresa Telefónica de Argentina S.A<sup>53</sup>, la cual le brinda la infraestructura física y tecnológica necesaria para el funcionamiento de los servicios informáticos del organismo, bajo los estándares y normas que indican las buenas prácticas. Los contratos establecen la prestación de un servicio de “nube privada” en el cual el prestador pone a disposición de la Agencia el espacio y los equipos necesarios para que operen sus sistemas. Así mismo se contrató con el mismo proveedor, el servicio de contingencia necesario para mantener las operaciones en caso de algún incidente que implique la indisponibilidad del servicio primario.

La mudanza al nuevo espacio de almacenamiento y procesamiento de datos se produjo durante la realización de las tareas de campo. El auditado ha expresado que la decisión fue tomada atento que el equipamiento propio se encontraba próximo a la obsolescencia y que el hecho de realizar el recambio de equipos y adecuar los espacios, resultaba económicamente inviable para el organismo. Esto suponía un costo muy superior al que implica la contratación de este tipo de servicio, en el cual la ANSV recibe tanto el espacio físico como el soporte físico (Hardware) de los sistemas para procesamiento y almacenamiento de datos. El modelo contratado permite a la ANSV contar a su vez, con un sitio alternativo que es funcional como resguardo de información y como sitio de contingencia ante un eventual incidente.

**Estado: Regularizado.**

#### **4.4. Continuidad de las Operaciones Organizacionales.**

##### **4.4.1. *DRP (Plan de Recuperación ante Desastres).***

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres formalizado y debidamente*

---

<sup>53</sup> <https://www.telefonica.com.ar/>



*comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, sobre los cuales todas las áreas operativas de la ANSV tienen una alta dependencia.*

**Recomendación:** *Desarrollar, probar y mantener en forma continua un Plan de Recuperación de Desastres aprobado formalmente por un acto administrativo de la organización, siguiendo las directrices de las buenas prácticas al respecto y que asegure la continuidad de los servicios y la disponibilidad de los sistemas de información de la ANSV.*

**Situación encontrada:** *La Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres formalizado y debidamente comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, sobre los cuales todas las áreas operativas de la ANSV tienen una alta dependencia.*

A partir del análisis realizado sobre la documentación provista por la Dirección de Informática, y de las entrevistas mantenidas con el Director de Informática, se pudo verificar que no se cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP, por sus siglas en inglés) que asegure la continuidad de los servicios de TI que dan soporte a los sistemas de información de la ANSV.

En este aspecto, si bien la “Política de Seguridad de la Información” aprobada mediante la Disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR(ME-2023-127351775-APN-DI#ANSV) contempla de manera correcta la necesidad de elaborar un Plan de Recuperación de Desastres y además, el servicio contratado por la Agencia con el fin de proveer de un Data Center al organismo cuenta entre sus prestaciones con la configuración de un sitio alternativo de contingencia para ser utilizado en caso de suceder una situación catastrófica, la Dirección de Informática de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no ha elaborado un procedimiento de recuperación ante desastres contemplado en un Plan de Recuperación de Desastre formalizado y comunicado debidamente.

En función de lo que establecen las buenas prácticas en la materia, un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP, por sus siglas en inglés) es un proceso de recuperación que cubre los



## Auditoría General de la Nación

datos, el hardware y el software crítico, para que un negocio pueda comenzar de nuevo sus operaciones en caso de ocurrencia de un desastre natural, errores humanos, ciberataques o ataques causados por terceros de cualquier tipo, que atenten contra la continuidad del funcionamiento de la organización. En este proceso no solo intervienen las áreas técnicas responsables de su ejecución sino también las áreas críticas de la organización, incluida la alta dirección, que deben formar parte de un comité de crisis para actuar al momento de su activación (ISO 22.301, directrices para garantizar la Continuidad del Negocio; ISO 24.762, directrices para asegurar la Continuidad de los Servicios de TI; ISO 27.001, Sistemas de gestión de la seguridad de la información; CobIT 4.1, proceso DS4 - Garantizar la continuidad del servicio).

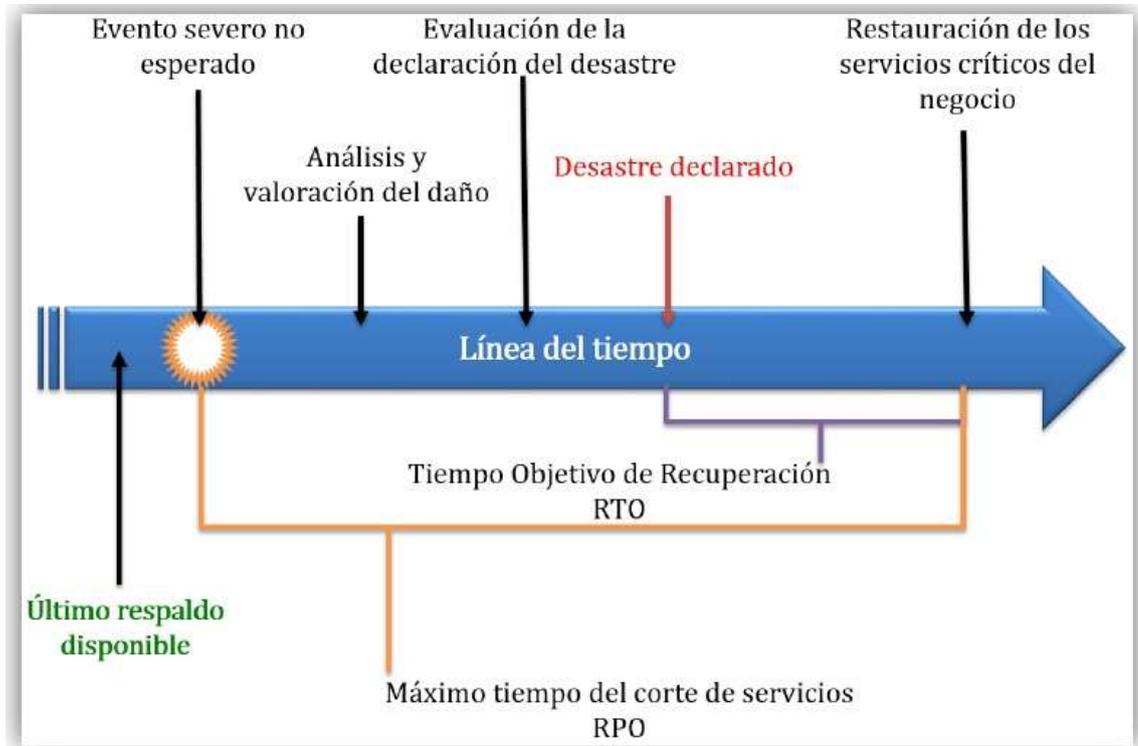
Según las mejores prácticas anteriormente indicadas, un Plan de Recuperación ante Desastres debe contener, desarrollar y ejecutar como mínimo los siguientes pasos:

- desarrollar una política de continuidad del negocio;
- realizar una evaluación de riesgos;
- realizar un análisis de impacto al negocio;
- desarrollar estrategias de recuperación y continuidad del negocio;
- concientizar, capacitar y probar los planes;
- mantener y mejorar el plan de recuperación ante desastres.

La consideración de este plan ofrece la ventaja de responder de forma planeada y proactiva ante una catástrofe y minimizar su impacto en los objetivos y misión de la ANSV y sobre los sistemas de información que constituyen el soporte informático a los servicios que ésta presta.



Ilustración N° 5, Etapas de un DRP



Fuente: elaboración propia -DAI- en base a ISO 24.762.

Que la Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica del organismo no cuente con un Plan de Recuperación ante Desastres acorde a lo que establecen las buenas prácticas y su correspondiente plan de pruebas, documentación de simulacros y ajustes continuos, pone en riesgo la disponibilidad de las aplicaciones y de la información crítica de la organización.

Por último, es importante destacar que el Plan de Recuperación ante Desastres debe estar alineado y dar respuesta a los requerimientos de continuidad de los servicios de TI que demande el Plan de Continuidad de Negocio<sup>54</sup> con el que debe contar el organismo.

**Estado: No regularizado.**

<sup>54</sup> Un Plan de Continuidad del Negocio (BCP -*Business Continuity Plan*-, por sus siglas en inglés) según la norma ISO 22301 es un conjunto de procedimientos documentados que guían a una organización para responder, recuperar y restaurar sus funciones críticas tras una interrupción significativa. Este plan asegura que el negocio pueda seguir operando a un nivel mínimo aceptable durante y después de incidentes que interrumpan gravemente las operaciones de la organización. La ISO 22301 establece los requisitos para implementar, mantener y mejorar continuamente un sistema de gestión de la continuidad del negocio (SGCN).



## **4.4.2. Respaldo.**

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La Dirección de Informática, no ha incorporado en sus políticas y procedimientos de back-ups el resguardo de las bases de datos que almacenan la información obtenida en los procedimientos de controles y fiscalizaciones viales realizados por la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional en la vía pública. Tampoco ha implementado políticas y procedimientos formales de pruebas periódicas de restauración de los back-ups de las bases de datos y de las aplicaciones que opera la ANSV y la respectiva documentación de resultados obtenidos. La carencia de las prácticas mencionadas pone en riesgo la disponibilidad de la información de los sistemas de información de la ANSV.*

**Recomendación:** *Relevar todos los activos de información de la ANSV e incorporar a los procedimientos de back-up los activos que no estén contemplados en las rutinas de resguardo establecidas. Desarrollar e implementar políticas y procedimientos debidamente formalizados sobre las pruebas periódicas de restauración de los back-ups de información con la debida documentación de los resultados obtenidos en ellos.*

**Situación encontrada:** *La Dirección de Informática de la ANSV ha definido políticas y procedimientos de respaldo y restauración para la información y las aplicaciones utilizadas por el organismo y ha presentado documentación que evidencia la realización de pruebas periódicas de restauración.*

**Estado: Regularizado**

## **4.5. Desarrollo de Software Aplicativo.**

### **4.5.1. Ambiente de Desarrollo.**

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *El marco contractual y metodológico aplicado por la Dirección Ejecutiva, la Dirección General de Administración y por la Dirección de Informática de la ANSV, para el seguimiento y control de los proyectos de desarrollo e implementación de los sistemas SIGISVI y FISCALIZAR, presentan falencias y debilidades*



*técnicas que impactan sobre el control del proyecto, la definición de los alcances funcionales del sistema, la calidad del desarrollo y de los entregables, y sobre los plazos del proyecto.*

**Recomendación:** *Instrumentar un marco metodológico de gestión de proyectos para el desarrollo e implementación de los sistemas SIGISVI y FISCALIZAR aplicando estándares y buenas prácticas liderados por la Dirección de Informática e instaurar un marco contractual que brinde seguridad a la ANSV sobre el cumplimiento del proveedor ACARA de los alcances funcionales, niveles de servicio, procesos de calidad y plazos acordados para el proyecto.*

**Situación encontrada:** *Del análisis de la información entregada por el organismo se verifica que la Dirección de Informática de la ANSV mediante sus políticas y procedimientos aprobados en la Disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR (ME-2023- 127351775-APN-DI#ANSV) y puntualmente en su Directriz Nro. 10 – DI-DSEG10 – “Adquisición Desarrollo Mantenimiento de Sistemas”, ha podido formalizar un marco metodológico para la gestión de proyectos.*

*El mismo contempla:*

- *Requerimiento.*
- *Planificación.*
- *Análisis.*
- *Diseño.*
- *Programación.*
- *Pruebas.*
- *Implementación.*
- *Mantenimiento.*
- *Documentación.*

Asimismo establece los procedimientos para cada uno de ellos, así como las pautas y condiciones que se deben cumplir en el caso de que para los desarrollos se contrate a un tercero,



dando lugar de esta manera a las recomendaciones propuestas por las buenas prácticas en gestión de proyectos.

Estas políticas y procedimientos incluyen a todos los sistemas de la ANSV en producción que se encuentran inventariados por la Dirección de Informática, entre los cuales está incluido el SIGISVI.

**Estado: Regularizado.**

### ***4.5.2. Gestión de la Configuración.***

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y actualmente en producción aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas por la Dirección de Informática entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV, por lo que no reciben servicio y soporte formal de la Dir. De Informática.*

**Recomendación:** *Actualizar el inventario de aplicaciones existente en la ANSV y regularizar la situación en caso de uso de software no licenciado.*

**Situación encontrada:** *La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y en producción aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV. En este sentido, no reciben servicio y soporte formal por parte de la Dirección de Informática.*

A partir del análisis de la documentación suministrada por el auditado y de los relevamientos realizados ante la Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección de Informática de la ANSV, se detectó que un aplicativo en uso por la Dirección de Estadística Vial como parte del procesamiento para generar reportes estadísticos, no se encuentra declarado en el inventario de



aplicativos oficiales de la ANSV. Asimismo, se pudo confirmar que tampoco se cuenta con la licencia oficial de este producto.

Las buenas prácticas orientadas a la gestión y control de activos asociados a los servicios de procesamiento de información oficial de una organización (ISO 27002- 7 Gestión de Activos) establecen que ésta debe identificar todos los activos y documentar su importancia. El inventario de activos tiene que incluir toda la información necesaria para recuperarse de los desastres, incluyendo el tipo de activo, el formato, la ubicación, la información de soporte, la información sobre licencias y el valor para el negocio.

La situación descrita presenta el riesgo de que, en caso de prescindir del uso del software sin licencia, todo reporte que dependa de dicho software no pueda realizarse oportunamente hasta tanto se regularice su situación licenciataria. Esto podría incurrir incluso en posibles demandas por el uso de software ilegal por parte del auditado.

La falta de una eficaz gestión de activos de TI por la Dirección de Informática impacta sobre el debido control, seguimiento y protección de los activos de software y hardware de la ANSV, sean estos los producidos por el propio organismo o aquellos adquiridos y autorizados por terceros.

El uso de software ilegal implica un alto riesgo de seguridad ya que este tipo de programas cuyo origen es desconocido pueden incluir virus, troyanos o algún software malicioso que suponga un perjuicio grave para la seguridad del organismo.

**Estado: No regularizado.**

#### **4.6. Sistemas de Información.**

##### ***4.6.1. Integración.***

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y cuando posteriormente es procesada.*



**Recomendación:** *Desarrollar e implementar procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) que garanticen los criterios de integridad, eficiencia y efectividad de la información.*

**Situación encontrada:** *La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y cuando posteriormente es procesada.*

En lo que refiere al Proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:

Durante las tareas de campo se ha podido constatar que si bien la Dirección de Estadística Vial cuenta con una aplicación que permite ejecutar procesos automáticos e integrados para recibir la información de las jurisdicciones, procesarla y consolidar la Base de Datos Nacional de las estadísticas de siniestralidad vial, en el procedimiento de confección estadística se realiza un proceso manual, como se ha descripto en el punto 3.3 – *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- del presente Informe: i) no se encuentran documentadas y formalizadas las funciones y responsabilidades de quienes realizan el control de calidad, la consolidación de las bases de datos provinciales o las restantes tareas relacionadas con el proceso de recopilación de datos; ii) el proceso de control de calidad no cuenta con un manual de procedimientos debidamente formalizado; iii) los archivos resultantes del control de calidad se guardan en una carpeta de red compartida con todo el personal de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, sin protecciones especiales para mantener la confidencialidad y la integridad de la información con sus respectivos permisos de acceso, según perfiles y funciones autorizados; iv) la Dirección de Informática no había realizado, hasta el momento de llevar adelante las tareas de campo, un relevamiento dentro de la Dirección de Estadística Vial a fin de detectar las necesidades informáticas e implementar herramientas tecnológicas y técnicas que contribuyan a la sistematización y al aseguramiento de la integridad de la información que es tratada sobre los procesos actuales (por ejemplo, el uso de contraseñas, técnicas de hash<sup>55</sup>, etc.) como establece la Política de Seguridad de la Información vigente en el organismo.

---

<sup>55</sup> Una función hash criptográfica (CHF) es una ecuación que se utiliza para verificar la validez de los datos. Tiene muchas aplicaciones, en particular en la seguridad de la información (por ejemplo, la autenticación de



## Auditoría General de la Nación

En cuanto al Proceso de Fiscalización y Control Vial:

Durante el transcurso de las tareas de campo, se pudo constatar que en las distintas etapas de este proceso se aplican procedimientos manuales que incrementan el riesgo de pérdida de integridad en la información, ya sea por error o negligencia, debido a lo siguiente: i) se debe completar una planilla de manera manual con los datos totalizados del operativo, y luego en las bases operativas se crean las planillas de cálculo con la información recolectada; ii) el procesamiento y salida de la información se realiza de manera artesanal de acuerdo a lo descrito en el acápite 3.3 - *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*; iii) la información recibida es copiada y pegada en una Base de Datos Access (local) sobre la cual se realizan las consultas según los requerimientos de información que reciba la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional.

La falta de procesos automatizados e integrados atenta contra el objetivo de aplicar normas y procedimientos uniformes para la recepción de la información y el procesamiento de los datos estadísticos. Conforme a las buenas prácticas para la administración de datos, se debe asegurar que permanezcan completos, precisos y válidos durante su entrada, actualización, salida y almacenamiento, a través de una combinación efectiva de controles generales y de aplicación sobre las operaciones de TI (CobIT v4.1 - DS 11.1: Requerimientos del Negocio para Administración de Datos).

La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida), pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y la confiabilidad de los datos en su producto final o de salida (Estadística Nacional), cuando posteriormente es procesada.

**Estado: No regularizado.**

### ***4.6.2. Control de Procesamiento.***

---

usuarios). Una CHF traduce datos de distintas longitudes (el mensaje) en una cadena numérica de tamaño fijo (el hash).



**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *No existen políticas y procedimientos en la Dirección de Informática para el intercambio de datos claves y sensibles (secretos y confidenciales) que garanticen la autenticidad del contenido y el no repudio del origen de la información. Esta carencia pone en riesgo la integridad de la información administrada en los procesos aplicados por la Dirección de Estadística Vial y en los operativos de fiscalización y control vial.*

**Recomendación:** *Establecer políticas y procedimientos formalizados para el intercambio de datos claves y sensibles (secretos y confidenciales) que garanticen la autenticidad e integridad del contenido y el no repudio del origen.*

**Situación encontrada:** *Si bien la ANSV a través de su Dirección de Informática ha establecido políticas y procedimientos para el cifrado de datos secretos y confidenciales, los procedimientos utilizados en la recepción de información de los procesos para la generación de estadística nacional sobre siniestralidad y controles en rutas nacionales, no se enmarcan dentro de los estándares definidos por dicha política de seguridad de la información.*

Del análisis de la información suministrada por el organismo se verifica que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante su “Política de Seguridad de la Información” aprobada en la disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR, establece los procedimientos que definen los lineamientos para la manipulación, intercambio y cifrado de información sensible en sus bases de datos.

Tras el estudio de la información proporcionada y las reuniones mantenidas con la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, se puede concluir que:

- 1- El proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:

En base a los relevamientos realizados con la Dirección Nacional de Observatorio Vial se constató que los documentos (planillas) enviados por las jurisdicciones y que se consolidan en la Base de Datos Nacional Estadística, se reciben por correo electrónico oficial desde los concentradores de datos jurisdiccionales en planillas de cálculo y en archivos de documento,



## Auditoría General de la Nación

los cuales no cuentan con técnicas que garanticen su integridad y medidas de no repudio al origen.

### 2- El Proceso de Fiscalización y Control Vial:

Se ha verificado durante el relevamiento del proceso que el mismo no se encuadra dentro de las políticas y procedimientos formalizados a fin de garantizar la autenticidad del contenido y el no repudio de origen. Como se detalló en el acápite 3.3. *-Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría-* del presente Informe, las planillas de cálculo que forman la base de datos, el envío, consolidación y almacenamiento de las mismas se encuentran por fuera de la tutela de las políticas que ha definido el organismo para la administración de información sensible.

Las buenas prácticas de TI (CobIT – DS5 al 11) indican que la aplicación de medidas de protección para la información es una necesidad clave, ya que se trata de un activo útil y estratégico para muchos propósitos organizacionales, por ejemplo, para garantizar la continuidad de las operaciones y la protección del negocio, la razón de ser de las organizaciones.

Que los procedimientos empleados en estos procesos no se encuentren enmarcados dentro de las políticas y procedimientos formalizados por el organismo para el seguro intercambio de datos claves y sensibles (secretos y confidenciales), que garantice la autenticidad e integridad del contenido y el no repudio del origen de los datos, conlleva el riesgo de generar información basada en datos que pudieran ser provistos por personal no autorizado o información adulterada, así como también manipulaciones malintencionadas en algunos de los subprocessos implicados en la recopilación de datos estadísticos.

Esta situación pone en riesgo la integridad de la información administrada por los procesos aplicados por el Observatorio Nacional y por los operativos de fiscalización y control vial.

**Estado: Parcialmente regularizado.**

#### **4.6.3. Control de Salida.**



**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *No se han implementado controles automatizados que garanticen el procesamiento exacto, completo, oportuno, autorizado y auditable sobre las aplicaciones que dan soporte a los procesos de elaboración de estadísticas de siniestralidad y de fiscalización y control vial. Esta situación expone vulnerabilidades sobre la información estadística y pone en riesgo su confidencialidad y confiabilidad.*

**Recomendación:** *Implementar controles automatizados en las aplicaciones tal que se garantice el procesamiento de la información de manera exacta, completa, oportuna, autorizada y auditable.*

**Situación encontrada:** *No se han implementado controles automatizados que garanticen el procesamiento exacto, completo, oportuno, autorizado y auditable sobre las aplicaciones que dan soporte a los procesos de elaboración de estadísticas de siniestralidad y de fiscalización y control vial. Esta situación expone vulnerabilidades sobre la información estadística y pone en riesgo su confidencialidad y confiabilidad.*

En lo que respecta al Proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:

En los relevamientos realizados sobre los procedimientos aplicados por la Dirección de Estadística Vial para la recolección, control de calidad y elaboración de estadísticas de siniestralidad vial, se ha constatado que si bien el SIGISVI se presenta como un sistema de digitalización y automatización de los procedimientos aplicados en el proceso, el mismo se utiliza como repositorio de información, dado que el proceso que se utiliza en la confección de estadísticas obliga a los usuarios a utilizar herramientas ofimáticas que carecen de los controles de aplicación necesarios para garantizar la integridad, confidencialidad y confiabilidad de los datos estadísticos que generan.

En referencia al Proceso de Fiscalización y Control Vial:

A partir del relevamiento realizado con el personal de la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional (DNCI) y el análisis de la documentación provista, se pudo constatar que el proceso de recolección de información en los operativos viales solamente utiliza herramientas



ofimáticas que carecen de los controles de aplicación necesarios para garantizar la integridad, confidencialidad y confiabilidad de los datos estadísticos que generan.

Las buenas prácticas aplicadas a la adquisición, implementación y mantenimiento continuo de sistemas de información indican que se deben implementar controles de negocio, cuando aplique, en controles de aplicación automatizados tal que el procesamiento sea exacto, completo, oportuno, autorizado y que se pueda auditar, con el objetivo de que estas aplicaciones generen información con altos índices de confiabilidad (CobIT v4.1 - AI2.3: Control y Posibilidad de Auditar las Aplicaciones).

La falta de aplicación por la ANSV, a través de la Dirección de Informática, de las buenas prácticas señaladas, pone en riesgo la confidencialidad y confiabilidad de la información estadística.

**Estado: No regularizado.**

#### ***4.6.4. Seguridad Lógica.***

**Hallazgo anterior (Res. 108/20-AGN):** *La ausencia de procedimientos normalizados para la administración de bases de datos pone en riesgo la integridad de la base de datos nacional utilizada para la publicación de las estadísticas oficiales de siniestralidad vial y de la base de datos del sistema de información estadística generada por los operativos de fiscalización y control vial.*

**Recomendación:** *Confeccionar, aprobar por la máxima autoridad competente de la ANSV e implementar procedimientos para la administración de las bases de datos dentro del marco de las políticas de seguridad de la información de la ANSV.*

**Situación encontrada:** *Si bien la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha desarrollado procedimientos normalizados con el objetivo de resguardar la integridad de las Bases de Datos del organismo, la Dirección Nacional de Observatorio Vial, no ha documentado ni formalizado los procedimientos de recopilación y procesamiento de datos.*



## Auditoría General de la Nación

Luego de analizar la documentación provista por la ANSV y las reuniones mantenidas con el personal de la Dirección de Observatorio Vial y la Dirección de Informática que, mediante la disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR ME-2023-127351775-APNDI#ANSV), ha aprobado en el año 2023, la Política de Seguridad del organismo, se ha podido constatar que la misma contempla en sus directrices las políticas y procedimientos necesarios para minimizar riesgos sobre la integridad de la información contenida en las bases de datos de los sistemas y aplicativos de la ANSV. No obstante, el equipo de auditoría actuante, advirtió que la Dirección Nacional de Observatorio Vial en el proceso de recopilación de datos aplicado, no cuenta con procedimientos documentados y formalizados para cada uno de los subprocesos involucrados: i) para la recepción de los datos provenientes de las jurisdicciones; ii) para la guarda tanto en correos electrónicos como en carpetas de red compartidas; y iii) para la manipulación y administración de la información estadística recibida de las jurisdicciones.

La carencia de dichos procedimientos y su falta de formalización no se ajustan a los criterios de integridad, eficiencia y efectividad establecidos en las buenas prácticas para la administración de bases de datos (CobIT v4.1. – PO4.2).

La falta de procedimientos formales para la administración de bases de datos en el proceso de recopilación de datos atenta contra el objetivo de aplicar en todo el territorio nacional normas y procedimientos uniformes para la captación de la información, la elaboración y el procesamiento de los datos en el Sistema Nacional de Estadística de Seguridad Vial.

**Estado: Parcialmente regularizado.**

### **4.7. Cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14**

***4.7.1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial al respecto de la Ley Micaela, no cuenta con la totalidad del personal capacitado en la materia, ni con la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.***

De acuerdo a lo establecido para el cumplimiento de las Disposición AGN N° 62/22, de la documentación suministrada por el auditado, fechada el 07 de marzo de 2024, la Agencia



## Auditoría General de la Nación

Nacional de Seguridad Vial informa el listado de empleados y funcionarios que han cumplido con lo dispuesto en la Ley Micaela. En este sentido, del análisis se desprende que, de un total de 1.029 agentes, solo han realizado el curso 363, arrojando un porcentaje de cumplimiento del 35.28%. Finalmente, se informa que el organismo no cuenta con una copia de la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.

***4.7.2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial no cumple con el cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por la Ley 22.431. Esta situación afectaría las políticas de inclusión dispuestas por las Leyes 22.431, 25.689, 25.785 y concordantes.***

De acuerdo a lo establecido para el cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 182/12 y 232/14, el organismo ha brindado información respecto de la cantidad de agentes que presentan alguna discapacidad certificada y de acuerdo a los datos relevados y suministrados por el auditado, se advierte que existe una ocupación de personas con discapacidad del 1.74%, significativamente por debajo del cupo del 4% dispuesto en el art. 8 de la Ley 22.431.

La Dirección General de Administración de la ANSV informó, que el organismo cuenta al mes febrero de 2024 con un total 1.015 agentes, de los cuales 16 poseen alguna discapacidad certificada. A continuación, se desagrega esta información, entre planta permanente, transitoria y contratados:

- ✓ Planta Permanente con discapacidad certificada: 8 agentes.
- ✓ Planta Transitoria con discapacidad certificada: 1 agente.
- ✓ Contratados con discapacidad certificada: 7 agentes.

## 5. ANÁLISIS DE LA VISTA

Por Nota N° 881/24-P, la AGN remite el día 5 de diciembre de 2024 a la ANSV, el proyecto de Informe de Auditoría, *sujeto a discusión*, sobre “*Sistemas de Información relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas*”, en virtud del seguimiento del Informe que fuera aprobado mediante Resolución 108/20-AGN, otorgándole



## Auditoría General de la Nación

un plazo de 15 (quince) días corridos a partir del momento de recibida la presente, para efectuar el respectivo descargo.

Habiéndose vencido el plazo de respuesta otorgado por parte de la AGN, y, no mediando ningún envío de parte del auditado, el día 26 de diciembre de 2024, a través de la Nota N° 1099/24-P, la AGN le remite la correspondiente reiterativa a la ANSV, a los fines de que brinde efectivo cumplimiento, en un plazo máximo de 15 (quince) días corridos al momento de recibirse la misma.

Finalmente, vía correo electrónico, fechado el día 9 de enero de 2025 (reproducida en el Anexo I), la ANSV cursa su respuesta a la AGN, remitiendo el correspondiente descargo a la vista del proyecto de Informe en cuestión.



## **6. RECOMENDACIONES**

### **6.1. Gobierno de TI.**

**6.1.1.** Que la Dirección de Informática de la ANSV realice un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI de la Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional con el fin de adquirir, implementar y mantener aplicaciones integradas que den soporte a los procesos auditados. Facilitar la operación y el uso de los aplicativos a los usuarios finales. Administrar los cambios que puedan surgir e instalar y acreditar soluciones y cambios a los sistemas.

**6.1.2.** Revisar la situación contractual de los recursos humanos de la Dirección de Informática para mantener una estructura organizacional estable para garantizar óptimos niveles de servicios de TI que aseguren, de manera continua, la disponibilidad de la información.

### **6.2. Seguridad de la Información.**

**6.2.1.** Mantener actualizadas las Políticas de Seguridad de la Información del organismo, para que contemplen el nuevo modelo de soporte de infraestructura tecnológica adoptado por la ANSV.

### **6.3. Seguridad de la Infraestructura de TI.**

**6.3.1.** Hallazgo Regularizado.

### **6.4. Continuidad de las Operaciones Organizacionales.**

**6.4.1.** Desarrollar, probar y mantener en forma continua un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP) aprobado formalmente por un acto administrativo de la organización, siguiendo las directrices de las buenas prácticas al respecto y que asegure la continuidad de los servicios y la disponibilidad de los sistemas de información y de la información de la ANSV. Dicho DRP debe estar debidamente alineado al Plan de Continuidad de Negocio con el que debe contar el organismo.

**6.4.2.** Hallazgo Regularizado.



## **6.5. Desarrollo de Software Aplicativo.**

### **6.5.1. Hallazgo Regularizado.**

**6.5.2.** Establecer los mecanismos técnicos necesarios para que la base de datos de la DNCI se encuadre dentro de las políticas y procedimientos de la Dirección de Informática, actualizar el inventario de aplicaciones existente en la ANSV y regularizar la situación en caso de uso de software no licenciado.

## **6.6. Sistemas de Información.**

**6.6.1.** Desarrollar e implementar procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) que garanticen los criterios de integridad, eficiencia y efectividad de la información y se enmarquen dentro de la Política de Seguridad de la Información vigente en la ANSV.

**6.6.2.** Establecer las condiciones técnicas y procedimentales necesarias para que los procesos empleados en la Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional se encuadren y den cumplimiento a la Política de Seguridad de la Información (aprobada por la disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR).

**6.6.3.** Para el caso del proceso de fiscalización vehicular: implementar aplicaciones que permitan operar con controles automatizados tal que se garantice el procesamiento de la información de manera exacta, completa, oportuna, autorizada y auditable. Para el proceso de confección de Estadística Nacional de Siniestralidad: adecuar el proceso de confección estadística de tal manera de que el mismo se encuadre dentro las buenas prácticas establecidas por la Política de Seguridad de la Información aprobada en el organismo.

**6.6.4.** Que la Dirección Nacional de Observatorio Vial en conjunto con la Dirección de Informática confeccione e implemente procedimientos para la administración de las bases de datos, dentro del marco de trabajo establecido por las políticas de seguridad de la información de la ANSV que han sido aprobadas por la máxima autoridad competente del organismo.



## 6.7. Cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14

6.7.1. El organismo debe continuar con el cumplimiento de la capacitación obligatoria y vinculantes en el marco de la Ley Micaela.

6.7.2. El organismo debe dar cumplimiento al cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por el art. 8 de la Ley 22.431.

## 7. CONCLUSIÓN

Dentro de los fundamentos de la norma de creación, promulgada mediante la Ley 26.363 en abril de 2008, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) surge como parte de las acciones tendientes a la coordinación de las políticas de seguridad vial de todas las jurisdicciones dentro del territorio de nuestro país para reducir la siniestralidad<sup>56</sup>. Su misión es la de disminuir la tasa de accidentes abordando la temática a través de un enfoque integral que combina campañas de educación, fiscalización estricta, recopilación de estadísticas precisas y la implementación de nuevas políticas de seguridad.

Tal como fuera expuesto en pasajes análogos del presente Informe, la Ley 24.449, de tránsito, define un accidente de tránsito como cualquier hecho que cause daño a personas o bienes durante la circulación. Este concepto reviste importancia ya que sirve de base para el desarrollo de políticas de prevención y control. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito. La misma ley en su articulado establece determinadas presunciones de responsabilidad, priorizando la seguridad de los peatones y considerando al conductor que comete una infracción como responsable, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

De acuerdo surge de los registros de la ANSV, las estadísticas de siniestralidad muestran que entre los años 2020 y 2022, hubo un promedio de 10 víctimas fatales por día, con un total de 2.969 muertes en 2020, 3.870 en 2021 y 3.828 en 2022. Estos datos se comparan con la tasa de

---

<sup>56</sup> <https://www.diputados.gob.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyecto.html?exp=2370-D-2013>



## Auditoría General de la Nación

mortalidad por siniestros viales a nivel regional, donde Argentina se posicionó por debajo del promedio con una tasa de 9,1 por cada 100.000 habitantes en 2021<sup>57</sup>. En este sentido, es dable mencionar acerca de estos indicadores, los cuales reflejan una tendencia preocupante en la seguridad vial, que requiere de estrategias más efectivas y de un mayor compromiso por parte de todos los actores involucrados.

La ANSV y la OMS, como *organismo de las Naciones Unidas que pone en contacto a naciones, asociados y personas a fin de promover la salud, preservar la seguridad mundial y servir a las poblaciones vulnerables, de modo que todo el mundo, allá donde esté, pueda alcanzar el más alto nivel posible de salud*<sup>58</sup>, identifican varios factores de riesgo en la siniestralidad vial, incluyendo el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, el uso inadecuado de cascos y cinturones de seguridad, y la falta de seguridad en la infraestructura vial y los vehículos. Para ello, la ANSV ha enfatizado la necesidad de abordar estos riesgos a través de campañas de sensibilización, controles más estrictos y la implementación de medidas de infraestructura más seguras, como la mejora del trazado vial y la señalización adecuada.

La estructura legal de la ANSV, como autoridad nacional de tránsito y de la seguridad vial se define en la Ley 26.363 y la Ley 24.449, delineándose así las funciones y responsabilidades del organismo, creada para diseñar políticas de educación, prevención y fiscalización, estableciendo un sistema de coordinación a nivel nacional a partir del cual muchas provincias adhieren a la aplicación de la ley. Bajo este escenario, la Agencia Nacional de Seguridad Vial trabaja en conjunto con organismos provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para implementar políticas y medidas preventivas. Todo ello incluye la regulación del otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, el registro de antecedentes de tránsito, y el control de infracciones a través del Sistema Nacional de Infracciones (SINAI), lo que permite una fiscalización más eficiente y homogénea en todo el territorio.

Teniendo en cuenta el relevamiento llevado a cabo como parte del seguimiento que nos ocupa en el presente Informe, a partir del año 2020 se pone en funcionamiento el sistema SIGISVI en

<sup>57</sup>[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_tasas\\_de\\_siniestralidad\\_y\\_mortalidad\\_segun\\_departamentos\\_serie\\_historica.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_tasas_de_siniestralidad_y_mortalidad_segun_departamentos_serie_historica.pdf)

<sup>58</sup> <https://www.who.int/es/about>



## Auditoría General de la Nación

reemplazo del sistema anterior (SiNESeV). La nueva implementación del mencionado sistema se ha considerado fundamental para la recolección y análisis de datos estadísticos de siniestralidad en Argentina. El SIGISVI permite identificar puntos críticos, evaluar la efectividad de las políticas implementadas y realizar ajustes necesarios para mejorar la seguridad vial. Por su parte, la información estadística facilita la planificación estratégica y la toma de decisiones basada en datos reales, lo que resulta esencial para abordar la problemática de la siniestralidad con mayor precisión.

Por su parte, mediante Disposición 471/2019 del Director Ejecutivo de la ANSV, se crea el sistema FISCALIZAR, como un sistema de información que daría soporte a los operativos de control y fiscalización planificados y ejecutados por la ANSV en la vía pública; proceso de recopilación; control de integridad y procesamiento de la información aplicado por la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional para la obtención de estadísticas en los procedimientos de controles y fiscalizaciones viales realizados por los agentes de la ANSV en la vía pública.

En línea con lo antedicho, cabe mencionar que al igual que para el Informe que fuera aprobado por Res. 108/20-AGN, en el presente seguimiento se vuelven a encuadrar con el mismo criterio los dos procesos destacados que ya habían sido objeto de auditoría, dados los altos niveles de riesgos de TI a los que aún se ven expuestos. No obstante, y tal como se anticipara precedentemente, a partir del año 2020, el SIGISVI reemplazó al sistema anterior, SiNESeV. En otro orden de cosas, para este Informe se ha constatado que, si bien el sistema FISCALIZAR ha sido debidamente normado e inventariado, al momento de los trabajos de campo de la presente auditoría, el mismo no se encuentra en producción, motivo por el cual, no ha podido ser sujeto de análisis en este trabajo.

A través del relevamiento y análisis efectuado sobre estos procesos, la auditoría se enfocó en siete ejes principales: 1) Gobierno de TI, 2) Seguridad de la información, 3) Seguridad de la infraestructura de TI, 4) Continuidad de las operaciones organizacionales, 5) Desarrollo de software aplicativo, 6) Sistemas de información, y 7) Cumplimiento de Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14.



## Auditoría General de la Nación

Los principales hallazgos en el ámbito del Gobierno de TI evidencian, en línea con los que ya fueran obtenidos en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, que no se ha realizado un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI para apoyar las operaciones organizacionales, puntualmente, en los procesos de fiscalización en rutas y vías nacionales y en la confección de estadísticas de siniestralidad; así como también, la estructura organizacional de la Dirección de Informática dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, en su mayoría, está conformada por personal que no pertenece a la planta permanente del organismo, manteniéndose así, el estado de situación que ya fuera descrito en el Informe de auditoría que motiva el presente seguimiento. En tal sentido, al no contar con una estructura de recursos humanos de TI estable de acuerdo a los niveles de servicio de TI que demandan los procesos críticos de la organización, continua presente el riesgo sobre la disponibilidad de la información. Ambos hallazgos describen que la situación no ha sido regularizada respecto a lo manifestado en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN.

En cuanto a la Seguridad de la información, la situación encontrada ha detectado que, si bien se pudo constatar que la ANSV ha confeccionado, aprobado e implementado políticas y procedimientos de seguridad de la información a nivel organizacional, en el análisis de las mismas por parte del equipo auditor, se ha podido verificar que estas políticas presentadas por la Dirección de Informática, no contemplan el modelo de servicio de infraestructura tecnológica que se encuentra productivo al momento de realizarse la presente auditoría, por lo tanto, estas políticas y procedimientos de seguridad de la información se encuentran desactualizadas. Al respecto, cabe señalar que la situación ha sido parcialmente regularizada en relación a aquello que fuera manifestado en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN.

En lo que hace a la Seguridad de la infraestructura de TI, se ha regularizado esta cuestión de auditoría en relación a lo que fuera hallado en el informe aprobado por Res. 108/20-AGN, en donde surge que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha readecuado los espacios físicos e implementado medidas de seguridad que mejoran el funcionamiento del Centro de Procesamiento de Datos, a fin de llevar a cabo una mejor administración y resguardo de los sistemas de información y de las bases de datos que brindan servicio a los procesos críticos de la ANSV.



## Auditoría General de la Nación

Por otro lado, en cuanto a la Continuidad de las operaciones de organizacionales, se ha constatado respecto de los hallazgos del Informe aprobado por Res. 108/20-AGN que: i) la Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP) formalizado y debidamente comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, de los cuales todas las áreas operativas del organismo, tienen una alta dependencia. Situación que se mantiene en el presente seguimiento y no ha sido regularizada respecto de lo que fuera puesto en conocimiento en el informe aprobado por Res. 108/20-AGN y ii) La Dirección de Informática de la ANSV ha definido políticas y procedimientos de respaldo y restauración para la información y las aplicaciones utilizadas por el organismo y ha presentado documentación que evidencia la realización de pruebas periódicas de restauración. Esta situación ha sido regularizada respecto a lo manifestado en el Informe que fuera aprobado por Res. 108/20-AGN.

Respecto al Desarrollo de software aplicativo, del análisis de la información suministrada por el organismo, se ha podido verificar que la Dirección de Informática de la ANSV, mediante sus políticas y procedimientos aprobados por Disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR (ME-2023-127351775-APN-DI#ANSV), y puntualmente en su Directriz Nro. 10 – DI-DSEG10 – “*Adquisición Desarrollo Mantenimiento de Sistemas*”, ha podido formalizar un marco metodológico para la gestión de proyectos. En este sentido, se ha regularizado la situación respecto a lo que fuera advertido en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN y ii) La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y actualmente en producción, aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas por la Dirección de Informática entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV, por lo que no reciben servicio y soporte formal de la Dirección de Informática. Esta situación, al igual que en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, no ha sido regularizada, por lo tanto, se mantiene el hallazgo.



## Auditoría General de la Nación

En vinculación a los Sistemas de información, se ha verificado que: i) la ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida), pone en riesgo su integridad, no solo al momento de ser recibida sino además, cuando posteriormente es procesada. Esta situación no ha sido regularizada respecto a lo que fuera hallado en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN; ii) si bien la ANSV a través de su Dirección de Informática ha establecido políticas y procedimientos para el cifrado de datos secretos y confidenciales, los procedimientos utilizados en la recepción de información de los procesos para la generación de estadística nacional sobre siniestralidad y controles en rutas nacionales, no se enmarcan dentro de los estándares definidos por dicha política de seguridad de la información. Que los procedimientos empleados en estos procesos no se encuentren enmarcados dentro de las políticas y procedimientos formalizados por el organismo para el seguro intercambio de datos claves y sensibles (secretos y confidenciales), que garantice la autenticidad e integridad del contenido y el no repudio del origen de los datos, conlleva el riesgo de generar información basada en datos que pudieran ser provistos por personal no autorizado o información adulterada, así como también manipulaciones malintencionadas en algunos de los subprocesos implicados en la recopilación de datos estadísticos. Bajo este escenario, la situación hallada indica que, con respecto al Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, el hallazgo ha sido parcialmente regularizado; iii) no se han implementado controles automatizados que garanticen el procesamiento exacto, completo, oportuno, autorizado y auditable sobre las aplicaciones que dan soporte a los procesos de elaboración de estadísticas de siniestralidad y de fiscalización y control vial. Esta situación expone vulnerabilidades sobre la información estadística y pone en riesgo su confidencialidad y confiabilidad. Al igual que en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, el hallazgo no ha sido regularizado y por lo tanto, se mantiene y iv) si bien la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha desarrollado procedimientos normalizados con el objetivo de resguardar la integridad de las Bases de Datos del organismo, la Dirección Nacional de Observatorio Vial, no ha documentado ni formalizado los procedimientos de recopilación y procesamiento de datos. De esta forma, respecto de la situación descrita en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, se indica que ha sido regularizada parcialmente.



## Auditoría General de la Nación

Finalmente, en lo que respecta al cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14, se ha podido constatar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, respecto de la Ley Micaela, no cuenta con la totalidad del personal capacitado en la materia, ni con la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector, así como tampoco, y de acuerdo surge del relevamiento realizado en base a la información suministrada, cumple con el cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por la Ley 22.431. Esta última situación afectaría las políticas de inclusión dispuestas por las Leyes 22.431, 25.689, 25.785 y concordantes.

En conclusión, a partir del contexto descrito en función al presente seguimiento, y en línea con lo que fuera referido en el Informe aprobado por Res. 108/20-AGN, resulta necesario que las autoridades de la ANSV, conjuntamente con la Dirección de Informática, la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, pongan en marcha un plan estratégico de TI, de la seguridad de la Información, de la continuidad de los servicios de TI, de gestión del software aplicativo y de administración de los sistemas de información críticos, con eficientes y efectivos procesos de planificación, que se encuentren debidamente alineados a los objetivos estratégicos del organismo, garantizando un adecuado ambiente de control interno sobre los servicios de TI y considerando los principios fundamentales de disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información del organismo. Todo ello, en concordancia con los aspectos que se encuentran indicados en los acápite 4 (HALLAZGOS) y 6 (RECOMENDACIONES) del presente Informe de seguimiento.

### 8. LUGAR Y FECHA

BUENOS AIRES, febrero de 2025

### 9. FIRMA

Cdra. María Virginia Martínez  
Jefa de Departamento de Auditoría Informática  
Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales

Cdor. Federico G. Villa  
Subgerente de Planificación  
y Proyectos Especiales  
Auditoría General de la Nación



## 10. ANEXOS

### ANEXO I – Comentarios del auditado

Env: Proyecto N° 050601015 ANSV - responde nota n° /04-A02

Responder Responder a todos Mover

>>> Pedro Scarpinelli <pscarpinelli@seguridadvial.gob.ar> 9/1/2025 17:53 >>>

Buenos Aires, 9 de enero de 2025

Ref.: Proyecto N° 050601015 ANSV

Sr. Presidente de la  
Auditoría General de la Nación  
Dr. Juan Manuel Olmos

Presente

Dirijo a Ud. la presente en respuesta a su nota n° /04-A02 del 26 de diciembre de 2024, por medio de la cual se me cursó una copia del proyecto de informe de auditoría referido a los "sistemas de información relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas", y en tiempo y forma formulo los comentarios pertinentes.

**1. Marco temporal de las observaciones**

En primer lugar es oportuno destacar que el relevamiento que motivó la resolución n° 108/20-AGN se había realizado entre 2016 y 2018, es decir hace seis a ocho años, y el nuevo período auditado comprende un lapso de tres años entre 2020 y 2023. Mientras que el último seguimiento a partir del cual se elaboró el informe cuyo traslado se me notifica, se realizó entre 2023 y septiembre de 2024.

Deberá tenerse presente, pues, que en ese entonces el organismo se encontraba a cargo de otras autoridades, y que en el interín se realizaron diversas acciones que tuvieron por efecto modificar el estado de situación.

A partir de tal aclaración previa, pues, se realiza el descargo solicitado.

**2. Objeto de la auditoría.**

Tal como se indica en el informe compartido, el examen se circunscribió a los siguientes temas: i) la gestión informática aplicada en el organismo;

ii) los procesos técnicos y administrativos practicados por la Dirección de Informática, la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, en lo que respecta a los procesos de recolección, almacenamiento, procesamiento y salida de datos que son utilizados con el fin de la generación de reportes estadísticos por la ANSV;

iii) el soporte y mantenimiento continuo de las aplicaciones y herramientas informáticas utilizadas para el punto ii); y

iv) la gestión de la infraestructura tecnológica y la gestión de la seguridad de la información a nivel organizacional.

Se reconoció, no obstante, que el nuevo sistema SIGISVI utilizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial reemplazó al anterior SineSev, y reviste mayor solidez. También es importante mencionar que dicha área técnica se encuentra trabajando para mejorar la calidad de la recolección de información, por medio de la celebración de nuevos acuerdos con las jurisdicciones provinciales y municipales, que permitan elevar los estándares aplicados.

Respecto de los procedimientos de controles viales, se están actualizando los sistemas para procurar la menor demora en la carga de información, y de esa manera garantizar que los antecedentes de cada conductor se encuentren lo más actualizados posibles.

También se está desarrollando la posibilidad de realizar verificaciones offline mediante la aplicación [Valid.ar](#), para evitar los problemas de conectividad que pueden presentarse en los diversos puntos del país.

**3. Hallazgos.**

A continuación se responderán cada uno de los hallazgos no regularizados, de acuerdo con el análisis enviado.

3.1. "No se ha realizado un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI para apoyar las operaciones organizacionales, puntualmente, en los procesos de fiscalización en rutas y vías nacionales y en la confección de estadísticas de siniestralidad."

La actual Dirección de Informática posee un mayor conocimiento sobre las necesidades y problemáticas de las áreas del organismo. Se cuenta con un procedimiento establecido para el envío de requerimientos de desarrollo, solicitudes e incidentes, y brinda soporte de infraestructura y desarrollo a todos los sistemas informáticos operativos en el organismo.

Como se indicó, se está trabajando en soportes que permitan fiscalizar offline (mediante la aplicación [valid.ar](#)) para no depender de las condiciones de conectividad de cada punto territorial del país, y también se están actualizando desarrollos para garantizar que los antecedentes referidos a los conductores se encuentren lo más actualizados posibles.

Es importante destacar que en esta nueva gestión la Dirección de Informática está liderando profundos cambios tecnológicos en el área de licencias de conducir, y contribuyendo a actualizar los sistemas en todas las jurisdicciones del país adheridas, a fin de que se pueda acompañar la transformación normativa impulsada por el nuevo gobierno (reformular al decreto n° 779/95, eliminación de la Linti, etc.).

3.2. "La estructura organizacional de la Dirección de Informática dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, en su mayoría, está conformada por personal que no pertenece a la planta permanente de la ANSV. En este sentido, al no contar con una estructura estable de recursos humanos de TI, de acuerdo a los niveles de servicio de TI que demandan los procesos críticos del organismo, persiste y pone en riesgo la disponibilidad de la información."

En los últimos años, personal de la dirección realizó concursos por las plantas permanentes y se consiguieron algunos pasas a este tipo de contratación. El área está en proceso de regularización, si bien resulta difícil alcanzar las metas indicadas en el presente contexto de reducción de la planta estatal y ajuste del gasto público.

3.3. "Si bien se pudo constatar que el organismo ha confeccionado, aprobado e implementado políticas y procedimientos de seguridad de la información a nivel organizacional, del análisis de las mismas por parte del equipo auditor, se verificó que estas políticas y procedimientos de seguridad de la información presentados por la Dirección de Informática se encuentran desactualizados."

A raíz de la migración de nuestra infraestructura a la modalidad de "nube privada", nos encontramos realizando las adecuaciones necesarias a nuestra política de seguridad.

3.4. "La Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un plan de recuperación ante desastres formalizado y debidamente comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, sobre los cuales todas las áreas operativas de la ANSV tienen una alta dependencia."

La tarea se encuentra en pleno proceso de desarrollo, toda vez que si bien contamos con un plan de recuperación ante desastres, debido a la migración de la infraestructura aún no se terminaron de implementar las adecuaciones necesarias para tramitar la aprobación de este procedimiento.



# Auditoría General de la Nación

3.5. "La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y en producción aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV. En este sentido, no reciben servicio y soporte formal por parte de la Dirección de Informática."

Desarrollo de software aplicativo. En la actualidad, la DNCI utiliza el sistema SIGO para la administración de los operativos de fiscalización; el mismo se encuentra alojado en el centro de cómputos de la Dirección de Informática y es alcanzado por el respectivo servicio de soporte de infraestructura y desarrollo. Además, la dirección cuenta con un inventario actualizado de todos los sistemas del organismo.

3.6. "La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y cuando posteriormente es procesada."

Sistemas de Información. En el procedimiento de desarrollo de sistemas, toda vez que ingresa un requerimiento por parte de las direcciones del organismo en el área de informática, se realiza un análisis y se trabaja en solución tecnológica adecuada y de acuerdo con la política de seguridad vigente.

Dentro de las actividades de la dirección, en todos los casos, se aplica la política de seguridad de la información en el marco de los requerimientos de infraestructura y desarrollo que tenga intervención esta dirección.

Se encuentra operativo para el proceso de fiscalización, el sistema SIGO al cual se le brinda soporte de infraestructura y desarrollo.

La Dirección de Informática no tiene intervención en la generación de la estadística de siniestralidad; la misma está a cargo de la Dirección Nacional del Observatorio Vial, la cual utiliza el sistema SIGISVI que sí recibe soporte de infraestructura y desarrollo por parte del área de TI. La base de datos del sistema SIGISVI se encuentra alcanzada por el servicio de soporte de infraestructura de la dirección y su política de seguridad de la información.

En la actualidad, ambas áreas técnicas se encuentran trabajando en conjunto para integrar las bases de datos de sistemas provinciales.

3.7. "La Agencia Nacional de Seguridad Vial al respecto de la ley Micaela, no cuenta con la totalidad del personal capacitado en la materia, ni con la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector."

Si bien se reconoce que el organismo debe continuar con el cumplimiento de la capacitación obligatoria y vinculante en el marco de la ley Micaela, cierto es que desde 2024 no se realizan capacitaciones en la temática y no se publican ofertas de capacitaciones desde INAP. No obstante, se evaluarán alternativas de acción para avanzar en la regularización de dicho objetivo.

3.8. "La Agencia Nacional de Seguridad Vial no cumple con el cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por la ley 22.431. Esta situación afectaría las políticas de inclusión dispuestas por las leyes 22.431, 25.689, 25.785 y concordantes."

Se informa que ha logrado avanzarse en la prosecución de dicho cupo, no obstante no haberse podido cumplir íntegramente.

La Dirección de Recursos Humanos, en su condición de responsable en la inclusión y desarrollo laboral de las personas con discapacidad, se encuentra evaluando alternativas de acción dentro del presente contexto de congelamiento de vacantes, restricción presupuestaria y condicionamientos para el ingreso de personal a la administración pública.

## 4. Cumplimiento de los ODS

Por último, en lo que concierne a los objetivos de desarrollo sostenible, es importante destacar el rol activo de esta Agencia en relación con la igualdad de género, las ciudades y comunidades sostenibles, la vida de ecosistemas terrestres y la paz, justicia e instituciones sólidas.

Existe una enorme paridad de género en las tareas realizadas en el organismo y en el acceso a los diversos niveles de responsabilidad, y en el plan estratégico aprobado por disposición n° 167/23 se han fijado como ejes de gestión la velocidad y las ciudades seguras.

Por otro lado y por intermedio del comité consultivo, se han apoyado proyectos de ley tendientes a mejorar la represión de conductas negativas de los conductores, que atentan gravemente contra la seguridad vial. Existe una línea telefónica de apoyo y asistencia a las víctimas, y se ha puesto a disposición del público en general de un repositorio de fallos judiciales e información relevante acerca de la materia.

Finalmente, es importante mencionar la existencia de acuerdos celebrados con la Administración de Parques Nacionales a fin de impulsar el control de la velocidad dentro de las reservas, con el objetivo de preservar la biodiversidad y los ecosistemas.

Saluda a Ud. atentamente,

**Pedro Scarpinelli**

Director Ejecutivo

pscarpinelli@seguridadvial.gob.ar  
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL





## Auditoría General de la Nación

### ANEXO II – Análisis de los comentarios del auditado

Análisis de los comentarios del Auditado:

Acápites del Informe	Comentario del Auditado	Análisis del Comentario
<b>2.1. Ejecución del Trabajo de Auditoría</b>	<p><i>1. Marco temporal de las observaciones</i></p> <p><i>En primer lugar es oportuno destacar que el relevamiento que motivó la resolución n° 108/20-AGN se había realizado entre 2016 y 2018, es decir hace seis a ocho años, y el nuevo período auditado comprende un lapso de tres años entre 2020 y 2023.</i></p> <p><i>Mientras que el último seguimiento a partir del cual se elaboró el informe cuyo traslado se me notifica, se realizó entre 2023 y septiembre de 2024.</i></p> <p><i>Deberá tenerse presente, pues, que en ese entonces el organismo se encontraba a cargo de otras autoridades, y que en el interin se realizaron diversas acciones que tuvieron por efecto modificar el estado de situación.</i></p> <p><i>A partir de tal aclaración previa, pues, se realiza el descargo solicitado.</i></p>	<p>Dado que el comentario del auditado no genera modificaciones, se mantiene la redacción original en el presente Informe de seguimiento.</p>
<b>1. OBJETO</b> <b>Sistemas de información relativos a la prevención y control de siniestros viales y a la elaboración de estadísticas (Seguimiento Res. 108/20-AGN).</b>	<p><i>2. Objeto de la auditoría.</i></p> <p><i>Tal como se indica en el informe compartido, el examen se circunscribió a los siguientes temas: i) la gestión informática aplicada en el organismo;</i></p> <p><i>ii) los procesos técnicos y administrativos practicados por la Dirección de Informática, la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, en lo que respecta a los procesos de recolección, almacenamiento, procesamiento y salida de</i></p>	<p>Dado que el comentario del auditado no genera modificaciones, se mantiene la redacción original en el presente Informe de seguimiento.</p> <p>En este sentido, es menester aclarar que al respecto de toda mejora que exprese en sus comentarios el auditado, con posterioridad a la finalización de la presente auditoría, deberá</p>



## Auditoría General de la Nación

	<p><i>datos que son utilizados con el fin de la generación de reportes estadísticos por la ANSV;</i></p> <p><i>iii) el soporte y mantenimiento continuo de las aplicaciones y herramientas informáticas utilizadas para el punto ii); y</i></p> <p><i>iv) la gestión de la infraestructura tecnológica y la gestión de la seguridad de la información a nivel organizacional.</i></p> <p><i>Se reconoció, no obstante, que el nuevo sistema SIGISVI utilizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial reemplazó al anterior SineSev, y reviste mayor solidez. También es importante mencionar que dicha área técnica se encuentra trabajando para mejorar la calidad de la recolección de información, por medio de la celebración de nuevos acuerdos con las jurisdicciones provinciales y municipales, que permitan elevar los estándares aplicados.</i></p> <p><i>Respecto de los procedimientos de controles viales, se están actualizando los sistemas para procurar la menor demora en la carga de información, y de esa manera garantizar que los antecedentes de cada conductor se encuentren lo más actualizados posibles.</i></p> <p><i>También se está desarrollando la posibilidad de realizar verificaciones offline mediante la aplicación <a href="#">Valid.ar</a>, para evitar los problemas de conectividad que pueden presentarse en los diversos puntos del país.</i></p>	<p>considerarse en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías.</p>
<p><b>4. Hallazgos</b></p> <p><b>4.1. Gobierno de TI.</b></p> <p><b>4.1.1. Monitoreo de Necesidades.</b></p> <p><b>Situación encontrada:</b> <i>No se ha realizado un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI para apoyar las operaciones organizacionales, puntualmente, en los procesos de fiscalización en rutas y vías nacionales y en la confección de estadísticas de siniestralidad.</i></p>	<p>3.1. <i>“No se ha realizado un diagnóstico completo sobre las necesidades de TI para apoyar las operaciones organizacionales, puntualmente, en los procesos de fiscalización en rutas y vías nacionales y en la confección de estadísticas de siniestralidad.”</i></p> <p><i>La actual Dirección de Informática posee un mayor conocimiento sobre las necesidades y problemáticas de las áreas del organismo. Se cuenta con un procedimiento establecido para el envío de requerimientos de desarrollo, solicitudes e incidentes, y brinda soporte de infraestructura y</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoría, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

Al respecto del Proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:

Durante las tareas de relevamiento del proceso se comprobaron las siguientes debilidades: i) las herramientas tecnológicas que dan soporte a los subprocesos descriptos en el acápite 3.3.- *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- son ofimáticas y no se les aplica ninguna medida de seguridad; ii) los subprocesos no están integrados o interrelacionados entre sí y se ejecutan con procesamientos manuales; iii) la información contenida en los archivos y en las bases resultantes corren el riesgo de que puedan ser modificadas y/o alteradas, por error o uso indebido por personal de la Dirección de Estadística Vial o por cualquier persona ajena al sector que tenga acceso a la unidad donde residen los archivos originales, sin que queden registros de las intervenciones y iv) la Dirección de Informática no interviene en el soporte ni en la administración de seguridad de este proceso.

En lo que refiere al Proceso de Fiscalización y Control Vial: Durante las tareas de campo se constató que los subprocesos descriptos en el acápite 3.3. - *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- son manuales y no se encuentran integrados entre sí, y no cuentan con soporte tecnológico ni de seguridad desde de la Dirección de Informática.

De acuerdo a lo que establecen las buenas prácticas para la adquisición e implementación de aplicaciones críticas y estratégicas para la organización, se deben identificar soluciones automatizadas para los procesos críticos del negocio, se debe implementar, adquirir y mantener el software aplicativo que se utiliza, se debe adquirir y mantener la infraestructura tecnológica de la que hace uso el sistema, facilitar la operación y el uso del propio sistema, se deben adquirir los recursos de TI necesarios para la

*desarrollo a todos los sistemas informáticos operativos en el organismo.*

*Como se indicó, se está trabajando en soportes que permitan fiscalizar offline (mediante la aplicación [valid.ar](http://valid.ar)) para no depender de las condiciones de conectividad de cada punto territorial del país, y también se están actualizando desarrollos para garantizar que los antecedentes referidos a los conductores se encuentren lo más actualizados posibles.*

*Es importante destacar que en esta nueva gestión la Dirección de Informática está liderando profundos cambios tecnológicos en el área de licencias de conducir, y contribuyendo a actualizar los sistemas en todas las jurisdicciones del país adheridas, a fin de que se pueda acompañar la transformación normativa impulsada por el nuevo gobierno (reformular al decreto n° 779/95, eliminación de la LInti, etc.).*



## Auditoría General de la Nación

<p>implantación del sistema, administrar los cambios que puedan surgir e instalar y acreditar soluciones y cambios en base a procesos respaldados en buenas prácticas que garanticen la confiabilidad del sistema (CobIT v4.1 – AI2: Adquirir y mantener software aplicativo).</p> <p>La falta de aplicación de las buenas prácticas señaladas, a través de la Dirección de Informática, continúa poniendo en riesgo la confidencialidad, integridad y confiabilidad de la información estadística.</p>		
<p><b>4.1.2. Estructura Organizacional de TI.</b></p> <p><b>Situación encontrada:</b> <i>La estructura organizacional de la Dirección de Informática dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, en su mayoría, está conformada por personal que no pertenece a la planta permanente de la ANSV. En este sentido, al no contar con una estructura estable de recursos humanos de TI, de acuerdo a los niveles de servicio de TI que demandan los procesos críticos del organismo, persiste y pone en riesgo la disponibilidad de la información.</i></p> <p>En función de las entrevistas realizadas con la Dirección de Informática y en base al análisis de la documentación entregada (Activos de TI- RRHH), se ha constatado que de los 30 agentes que conforman la mencionada, solamente 7 son planta permanente de la ANSV. El resto del personal se encuentra contratado bajo diferentes modalidades: 7 agentes pertenecen a ACARAY 16 agentes contratados bajo el régimen de planta transitoria (Decreto 1421/02 – Artículo 9).</p> <p>Las buenas prácticas sobre la Gestión de TI (CobIT PO7 – Administrar Recursos Humanos de TI), indican que se deben adquirir y mantener una fuerza de trabajo motivada y</p>	<p><b>3.2.</b> <i>“La estructura organizacional de la Dirección de Informática dependiente de la Dirección General de Administración de la ANSV, en su mayoría, está conformada por personal que no pertenece a la planta permanente de la ANSV. En este sentido, al no contar con una estructura estable de recursos humanos de TI, de acuerdo a los niveles de servicio de TI que demandan los procesos críticos del organismo, persiste y pone en riesgo la disponibilidad de la información.”</i></p> <p><i>En los últimos años, personal de la dirección realizó concursos por las plantas permanentes y se consiguieron algunos pases a este tipo de contratación. El área está en proceso de regularización, si bien resulta difícil alcanzar las metas indicadas en el presente contexto de reducción de la planta estatal y ajuste del gasto público.</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoria, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p>competente y maximizar las contribuciones del personal a los procesos de TI que son claves para dar soporte a los procesos operativos de la organización.</p> <p>La situación contractual imperante en la Dirección de Informática pone en riesgo la disponibilidad de la información y produce los siguientes efectos: i) situación de incertidumbre e inseguridad en el personal, afectando considerablemente sobre la productividad y los servicios de soporte de TI; ii) la ANSV tiene externalizados recursos claves de su plantilla, los que deben desarrollar estrategias para extender el uso de la tecnología y administrar activos de TI críticos para el organismo. En este sentido, la situación resultante es análoga a externalizar sus planificadores estratégicos y los servicios claves de TI; iii) se debilita el control sobre la gestión integral de TI debido a que se externaliza un activo clave como el conocimiento sobre los proyectos, las aplicaciones, y los servicios de infraestructura tecnológica</p>		
<p><b>4.2. Seguridad de la Información.</b></p> <p><b>4.2.1. Política de Seguridad de la Información.</b></p> <p><b>Situación encontrada: Si bien se pudo constatar que el organismo ha confeccionado, aprobado e implementado políticas y procedimientos de seguridad de la información a nivel organizacional, del análisis de las mismas por parte del equipo auditor, se verificó que éstas políticas y procedimientos de seguridad de la información presentadas por la Dirección de Informática se encuentran desactualizadas.</b></p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante la disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR (ME-2023-127351775-APN-DI#ANSV), ha aprobado su Política de</p>	<p>3.3. <i>“Si bien se pudo constatar que el organismo ha confeccionado, aprobado e implementado políticas y procedimientos de seguridad de la información a nivel organizacional, del análisis de las mismas por parte del equipo auditor, se verificó que estas políticas y procedimientos de seguridad de la información presentadas por la Dirección de Informática se encuentran desactualizadas.”</i></p> <p><i>A raíz de la migración de nuestra infraestructura a la modalidad de “nube privada”, nos encontramos realizando las adecuaciones necesarias a nuestra política de seguridad.</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoria, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p>Seguridad de la Información, la misma contiene un abordaje integral sobre todos los procesos operativos y aplicaciones informáticas del organismo. No obstante, durante las tareas de campo, más precisamente en el mes de abril de 2024, la ANSV modificó sustancialmente el modelo de Data Center utilizado, contratando los servicios de un tercero para que brinde el soporte de infraestructura tecnológica, situación que no ha sido contemplada dentro de su mencionada política.</p> <p>Bajo este escenario, es importante aclarar que esta situación ha sido detectada por el mismo Director de Informática de la ANSV, quien manifestó a este equipo que el trabajo de actualización de la política, contemplando este nuevo modelo, se encontraba en ejecución. Así las cosas, cabe informar que al cierre de las tareas de campo de la presente auditoría, no se presentó evidencia sobre la finalización y aprobación por parte de la máxima autoridad competente en lo que refiere a la actualización de las Políticas de Seguridad de la Información, razón por la cual, deberá ser prevista para el caso de futuras auditorías</p>		
<p><b>4.4. Continuidad de las Operaciones Organizacionales.</b></p> <p><b>4.4.1. DRP (Plan de Recuperación ante Desastres).</b></p> <p><b><i>Situación encontrada: La Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres formalizado y debidamente comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, sobre los cuales todas las áreas operativas de la ANSV tienen una alta dependencia.</i></b></p>	<p>3.4. <i>“La Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica de los sistemas de información de la ANSV, no cuenta con un plan de recuperación ante desastres formalizado y debidamente comunicado. Este escenario implica un riesgo de alto impacto sobre la disponibilidad de los sistemas de información críticos de la ANSV ante una interrupción de los servicios de TI, sobre los cuales todas las áreas operativas de la ANSV tienen una alta dependencia.”</i></p> <p><i>La tarea se encuentra en pleno proceso de desarrollo, toda vez que si bien contamos con un plan de recuperación ante desastres, debido a la migración de la infraestructura aún no se terminaron de implementar las adecuaciones necesarias para tramitar la aprobación de este procedimiento.</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoría, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p><i>A partir del análisis realizado sobre la documentación provista por la Dirección de Informática, y de las entrevistas mantenidas con el Director de Informática, se pudo verificar que no se cuenta con un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP, por sus siglas en inglés) que asegure la continuidad de los servicios de TI que dan soporte a los sistemas de información de la ANSV. En este aspecto, si bien la “Política de Seguridad de la Información” aprobada mediante la Disposición DI-2023-856-APN-ANSV#MTR(ME-2023-127351775-APN-DI#ANSV) contempla de manera correcta la necesidad de elaborar un Plan de Recuperación de Desastres y además, el servicio contratado por la Agencia con el fin de proveer de un Data Center al organismo cuenta entre sus prestaciones con la configuración de un sitio alternativo de contingencia para ser utilizado en caso de suceder una situación catastrófica, la Dirección de Informática de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no ha elaborado un procedimiento de recuperación ante desastres contemplado en un Plan de Recuperación de Desastre formalizado y comunicado debidamente.</i></p> <p><i>En función de lo que establecen las buenas prácticas en la materia, un Plan de Recuperación ante Desastres (DRP, por sus siglas en inglés) es un proceso de recuperación que cubre los datos, el hardware y el software crítico, para que un negocio pueda comenzar de nuevo sus operaciones en caso de ocurrencia de un desastre natural, errores humanos, ciberataques o ataques causados por terceros de cualquier tipo, que atenten contra la continuidad del funcionamiento de la organización. En este proceso no solo intervienen las áreas técnicas responsables de su ejecución sino también las áreas críticas de la organización, incluida la alta dirección, que deben formar parte de un comité de</i></p>		
---	--	--



## Auditoría General de la Nación

*crisis para actuar al momento de su activación (ISO 22.301, directrices para garantizar la Continuidad del Negocio; ISO 24.762, directrices para asegurar la Continuidad de los Servicios de TI; ISO 27.001, Sistemas de gestión de la seguridad de la información; CobIT 4.1, proceso DS4 - Garantizar la continuidad del servicio).*

*Según las mejores prácticas anteriormente indicadas, un Plan de Recuperación ante Desastres debe contener, desarrollar y ejecutar como mínimo los siguientes pasos:*

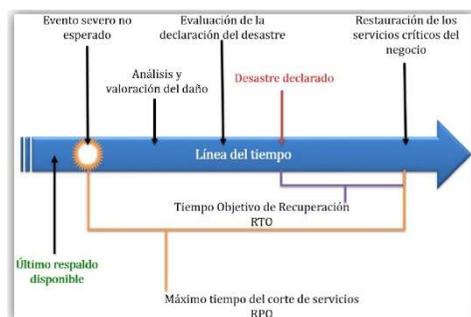
- desarrollar una política de continuidad del negocio;*
- realizar una evaluación de riesgos;*
- realizar un análisis de impacto al negocio;*
- desarrollar estrategias de recuperación y continuidad del negocio;*
- concientizar, capacitar y probar los planes;*
- mantener y mejorar el plan de recuperación ante desastres.*

*La consideración de este plan ofrece la ventaja de responder de forma planeada y proactiva ante una catástrofe y minimizar su impacto en los objetivos y misión de la ANSV y sobre los sistemas de información que constituyen el soporte informático a los servicios que ésta presta.*

*Ilustración N° 5, Etapas de un DRP*



## Auditoría General de la Nación



Fuente: elaboración propia en base a ISO 24.762.

*Que la Dirección de Informática, a cargo de la gestión y administración de la infraestructura tecnológica del organismo no cuente con un Plan de Recuperación ante Desastres acorde a lo que establecen las buenas prácticas y su correspondiente plan de pruebas, documentación de simulacros y ajustes continuos, pone en riesgo la disponibilidad de las aplicaciones y de la información crítica de la organización.*

*Por último, es importante destacar que el Plan de Recuperación ante Desastres debe estar alineado y dar respuesta a los requerimientos de continuidad de los servicios de TI que demande el Plan de Continuidad de Negocio con el que debe contar el organismo.*



## Auditoría General de la Nación

<p>4.5. Desarrollo de Software Aplicativo.</p> <p>4.5.2. Gestión de la Configuración.</p> <p>Situación encontrada: <i>La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y en producción aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV. En este sentido, no reciben servicio y soporte formal por parte de la Dirección de Informática.</i></p> <p>A partir del análisis de la documentación suministrada por el auditado y de los relevamientos realizados ante la Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección de Informática de la ANSV, se detectó que un aplicativo en uso por la Dirección de Estadística Vial como parte del procesamiento para generar reportes estadísticos, no se encuentra declarado en el inventario de aplicativos oficiales de la ANSV. Asimismo, se pudo confirmar que tampoco se cuenta con la licencia oficial de este producto.</p> <p>Las buenas prácticas orientadas a la gestión y control de activos asociados a los servicios de procesamiento de información oficial de una organización (ISO 27002- 7 Gestión de Activos) establecen que ésta debe identificar todos los activos y documentar su importancia. El inventario de activos tiene que incluir toda la información necesaria para recuperarse de los desastres, incluyendo el tipo de activo, el formato, la ubicación, la información de soporte, la información sobre licencias y el valor para el negocio.</p>	<p>3.5. <i>“La Dirección Nacional de Observatorio Vial y la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional tienen implementadas y en producción aplicaciones con sus respectivas bases de datos que no se encuentran formalmente inventariadas entre los activos asociados a los servicios de procesamiento y soporte de información oficial de la ANSV. En este sentido, no reciben servicio y soporte formal por parte de la Dirección de Informática.”</i></p> <p><i>Desarrollo de software aplicativo. En la actualidad, la DNCI utiliza el sistema SIGO para la administración de los operativos de fiscalización; el mismo se encuentra alojado en el centro de cómputos de la Dirección de Informática y es alcanzado por el respectivo servicio de soporte de infraestructura y desarrollo. Además, la dirección cuenta con un inventario actualizado de todos los sistemas del organismo.</i></p>	<p>Por Nota N° 20/24-GPyPE de fecha 22 de febrero de 2024 la AGN ha realizado el pedido inicial de información, entre la cual se incluye el inventario de activos de TI del organismo. Luego, mediante nota NO-2024-27736765-APN-UAI#ANSV de fecha 15 de marzo de 2024, el organismo auditado envía respuesta al pedido inicial y adjunta la planilla de activos de TI, de donde surge que no se encuentra inventariado el sistema SIGO aquí referenciado. Por otro lado, en las minutas de reunión con el personal de la DNCI no se ha realizado mención a la existencia y/o utilización de este sistema.</p> <p>Asimismo, el comentario realizado sobre este sistema (SIGO), no da respuesta ni solución implementada por el auditado a los desvíos que forman el presente hallazgo de auditoría, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En la Dirección Nacional de Observatorio Vial se detectó que un aplicativo en uso por la Dirección de Estadística Vial como parte del procesamiento para generar reportes estadísticos, no se encuentra declarado en el inventario de aplicativos oficiales de la ANSV.</li><li>• se pudo confirmar que tampoco se cuenta con la licencia oficial de este producto.</li></ul>
---	--	--



## Auditoría General de la Nación

<p>La situación descripta presenta el riesgo de que en caso de prescindir del uso del software sin licencia, todo reporte que dependa de dicho software no pueda realizarse oportunamente hasta tanto se regularice su situación licenciataria. Esto podría incurrir incluso en posibles demandas por el uso de software ilegal por parte del auditado.</p> <p>La falta de una eficaz gestión de activos de TI por la Dirección de Informática impacta sobre el debido control, seguimiento y protección de los activos de software y hardware de la ANSV, sean estos los producidos por el propio organismo o aquellos adquiridos y autorizados por terceros.</p> <p>El uso de software ilegal implica un alto riesgo de seguridad ya que este tipo de programas cuyo origen es desconocido pueden incluir virus, troyanos o algún software malicioso que suponga un perjuicio grave para la seguridad del organismo.</p>		<p>Atento lo expuesto precedentemente, y no habiendo recibido nueva evidencia que corrobore lo expresado por el auditado, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoría, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. En este sentido, se mantiene el hallazgo.</p>
<p><b>4.6. Sistemas de Información.</b> <b>4.6.1. Integración.</b></p> <p><b>Situación encontrada:</b> <i>La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y cuando posteriormente es procesada.</i></p> <p>En lo que refiere al Proceso de Estadísticas de Siniestralidad Vial:</p> <p>Durante las tareas de campo se ha podido constatar que si bien la Dirección de Estadística Vial cuenta con una aplicación que permite ejecutar procesos automáticos e integrados para recibir la información de las jurisdicciones, procesarla y consolidar la Base de Datos Nacional de las</p>	<p><i>3.6. "La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida) pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y cuando posteriormente es procesada."</i></p> <p><i>Sistemas de Información. En el procedimiento de desarrollo de sistemas, toda vez que ingresa un requerimiento por parte de las direcciones del organismo en el área de informática, se realiza un análisis y se trabaja en solución tecnológica adecuada y de acuerdo con la política de seguridad vigente. Dentro de las actividades de la dirección, en todos los casos, se aplica la política de seguridad de la información en el marco de los requerimientos de infraestructura y desarrollo que tenga intervención esta dirección.</i></p> <p><i>Se encuentra operativo para el proceso de fiscalización, el sistema SIGO al cual se le brinda soporte de infraestructura y desarrollo.</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoría, deberá ser tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

estadísticas de siniestralidad vial, en el procedimiento de confección estadística se realiza un proceso manual, como se ha descrito en el punto 3.3 – *Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría*- del presente Informe: i) no se encuentran documentadas y formalizadas las funciones y responsabilidades de quienes realizan el control de calidad, la consolidación de las bases de datos provinciales o las restantes tareas relacionadas con el proceso de recopilación de datos; ii) el proceso de control de calidad no cuenta con un manual de procedimientos debidamente formalizado; iii) los archivos resultantes del control de calidad se guardan en una carpeta de red compartida con todo el personal de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, sin protecciones especiales para mantener la confidencialidad y la integridad de la información con sus respectivos permisos de acceso, según perfiles y funciones autorizados; iv) la Dirección de Informática no había realizado, hasta el momento de llevar adelante las tareas de campo, un relevamiento dentro de la Dirección de Estadística Vial a fin de detectar las necesidades informáticas e implementar herramientas tecnológicas y técnicas que contribuyan a la sistematización y al aseguramiento de la integridad de la información que es tratada sobre los procesos actuales (por ejemplo, el uso de contraseñas, técnicas de hash23, etc.) como establece la Política de Seguridad de la Información vigente en el organismo.

En cuanto al Proceso de Fiscalización y Control Vial:

Durante el transcurso de las tareas de campo, se pudo constatar que en las distintas etapas de este proceso se aplican procedimientos manuales que incrementan el riesgo de pérdida de integridad en la información, ya sea por error o negligencia, debido a lo siguiente: i) se debe completar una planilla de manera manual con los datos totalizados del

*La Dirección de Informática no tiene intervención en la generación de la estadística de siniestralidad; la misma está a cargo de la Dirección Nacional del Observatorio Vial, la cual utiliza el sistema SIGISVI que sí recibe soporte de infraestructura y desarrollo por parte del área de TI. La base de datos del sistema SIGISVI se encuentra alcanzada por el servicio de soporte de infraestructura de la dirección y su política de seguridad de la información.*

*En la actualidad, ambas áreas técnicas se encuentran trabajando en conjunto para integrar las bases de datos de sistemas provinciales.*



## Auditoría General de la Nación

<p>operativo, y luego en las bases operativas se crean las planillas de cálculo con la información recolectada; ii) el procesamiento y salida de la información se realiza de manera artesanal de acuerdo a lo descripto en el acápite 3.3 - <i>Descripción de los procesos sujetos al análisis de esta auditoría</i>; iii) la información recibida es copiada y pegada en una Base de Datos Access (local) sobre la cual se realizan las consultas según los requerimientos de información que reciba la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional.</p> <p>La falta de procesos automatizados e integrados atenta contra el objetivo de aplicar normas y procedimientos uniformes para la recepción de la información y el procesamiento de los datos estadísticos. Conforme a las buenas prácticas para la administración de datos, se debe asegurar que permanezcan completos, precisos y válidos durante su entrada, actualización, salida y almacenamiento, a través de una combinación efectiva de controles generales y de aplicación sobre las operaciones de TI (CobIT v4.1 - DS 11.1: Requerimientos del Negocio para Administración de Datos).</p> <p>La ausencia de procesos automáticos e integrados para el tratamiento de la información (ingreso, procesamiento y salida), pone en riesgo su integridad al momento de ser recibida y la confiabilidad de los datos en su producto final o de salida (Estadística Nacional), cuando posteriormente es procesada.</p>		
<p><b>4.7. Cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 62/22, 198/18, 182/12 y 232/14</b></p> <p><b>4.7.1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial al respecto de la Ley Micaela, no cuenta con la totalidad del personal</b></p>	<p>3.7. <i>“La Agencia Nacional de Seguridad Vial al respecto de la ley Micaela, no cuenta con la totalidad del personal capacitado en la materia, ni con la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.”</i></p> <p><i>Si bien se reconoce que el organismo debe continuar con el cumplimiento de la capacitación obligatoria y vinculante en</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoría, deberá ser</p>



## Auditoría General de la Nación

<p><b>capacitado en la materia, ni con la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.</b></p> <p>De acuerdo a lo establecido para el cumplimiento de las Disposición AGN N° 62/22, de la documentación suministrada por el auditado, fechada el 07 de marzo de 2024, la Agencia Nacional de Seguridad Vial informa el listado de empleados y funcionarios que han cumplido con lo dispuesto en la Ley Micaela. En este sentido, del análisis se desprende que, de un total de 1.029 agentes, solo han realizado el curso 363, arrojando un porcentaje de cumplimiento del 35.28%. Finalmente, se informa que el organismo no cuenta con una copia de la certificación de calidad de las capacitaciones del órgano rector.</p>	<p><i>el marco de la ley Micaela, cierto es que desde 2024 no se realizan capacitaciones en la temática y no se publican ofertas de capacitaciones desde INAP. No obstante, se evaluarán alternativas de acción para avanzar en la regularización de dicho objetivo.</i></p>	<p>tenida en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>
<p><b>4.7.2.</b> <b>La Agencia Nacional de Seguridad Vial no cumple con el cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por la Ley 22.431. Esta situación afectaría las políticas de inclusión dispuestas por las Leyes 22.431, 25.689, 25.785 y concordantes.</b></p> <p>De acuerdo a lo establecido para el cumplimiento de las Disposiciones AGN N° 182/12 y 232/14, el organismo ha brindado información respecto de la cantidad de agentes que presentan alguna discapacidad certificada y de acuerdo a los datos relevados y suministrados por el auditado, se advierte que existe una ocupación de personas con discapacidad del 1.74%, significativamente por debajo del cupo del 4% dispuesto en el art. 8 de la Ley 22.431.</p> <p>La Dirección General de Administración de la ANSV informó, que el organismo cuenta al mes febrero de 2024 con un total 1.015 agentes, de los cuales 16 poseen alguna discapacidad certificada. A continuación, se desagrega esta</p>	<p><i>3.8. “La Agencia Nacional de Seguridad Vial no cumple con el cupo del 4% de ocupación de personas con discapacidad dispuesto por la ley 22.431. Esta situación afectaría las políticas de inclusión dispuestas por las leyes 22.431, 25.689, 25.785 y concordantes.”</i></p> <p><i>Se informa que ha logrado avanzarse en la prosecución de dicho cupo, no obstante, no haberse podido cumplir íntegramente.</i></p> <p><i>La Dirección de Recursos Humanos, en su condición de responsable en la inclusión y desarrollo laboral de las personas con discapacidad, se encuentra evaluando alternativas de acción dentro del presente contexto de congelamiento de vacantes, restricción presupuestaria y condicionamientos para el ingreso de personal a la administración pública.</i></p>	<p>El comentario del auditado no desconoce ni objeta el hallazgo. Al contrario, lo toma y realiza manifestaciones que definen mejoras.</p> <p>En este sentido, toda mejora posterior a la finalización de la presente auditoria, deberá ser tomada en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías. Atento lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p>información, entre planta permanente, transitoria y contratados:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Planta Permanente con discapacidad certificada: 8 agentes.</li><li>✓ Planta Transitoria con discapacidad certificada: 1 agente.</li><li>✓ Contratados con discapacidad certificada: 7 agentes.</li></ul>		
<p><b>3.4.2. Vinculación con los ODS (Disposición AGN N° 198/18).</b></p>	<p><i>4. Cumplimiento de los ODS</i></p> <p><i>Por último, en lo que concierne a los objetivos de desarrollo sostenible, es importante destacar el rol activo de esta Agencia en relación con la igualdad de género, las ciudades y comunidades sostenibles, la vida de ecosistemas terrestres y la paz, justicia e instituciones sólidas.</i></p> <p><i>Existe una enorme paridad de género en las tareas realizadas en el organismo y en el acceso a los diversos niveles de responsabilidad, y en el plan estratégico aprobado por disposición n° 167/23 se han fijado como ejes de gestión la velocidad y las ciudades seguras.</i></p> <p><i>Por otro lado y por intermedio del comité consultivo, se han apoyado proyectos de ley tendientes a mejorar la represión de conductas negativas de los conductores, que atentan gravemente contra la seguridad vial. Existe una línea telefónica de apoyo y asistencia a las víctimas, y se ha puesto a disposición del público en general de un repositorio de fallos judiciales e información relevante acerca de la materia.</i></p> <p><i>Finalmente, es importante mencionar la existencia de acuerdos celebrados con la Administración de Parques Nacionales a fin de impulsar el control de la velocidad dentro</i></p>	<p>Respecto a los ODS, se comunica que el auditado ha provisto tal información de acuerdo al cumplimiento de la normativa interna de AGN (Disposición 198/18-AGN) y está expresado en el presente Informe en virtud a la transcripción literal de lo efectuada formal y oficialmente por el auditado, en respuesta sobre esta temática, a través de la Nota N° 20 /24-GPyPE de fecha 22 de febrero de 2024.</p> <p>Asimismo, vale aclarar que esta información sobre ODS remitida por el auditado y analizada por el equipo actuante, no ha generado ningún hallazgo de auditoría. En tal sentido, toda información que brinde el organismo en instancias posteriores al presente Informe, será tomada en cuenta en oportunidad de realizarse futuros seguimientos o nuevas auditorías.</p>



# Auditoría General de la Nación

	<i>de las reservas, con el objetivo de preservar la biodiversidad y los ecosistemas.</i>	
--	--	--