



Defensoría del Pueblo de la Nación  
“Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

**Nota**

**Número:**

**Referencia:** ACTUACIÓN N° 15275/24 - DPN - s/medidas de prevención por el atropellamiento de fauna nativa en rutas de la provincia de Misiones - EX-2024-00066676- -DPN-RNA#DPN y N° 4007/25 - EX-2025-00033731- -DPN-RNA#DPN - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

**A:** Marcelo Jorge Campoy (DNV#MEC),

**Con Copia A:**

---

**De mi mayor consideración:**

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en el marco de las Actuaciones N° 15275/24, caratulada “DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN sobre medidas de prevención por el atropellamiento de fauna nativa en rutas de la provincia de Misiones”, EX-2024-00066676- -DPN-RNA#DPN, y N° 4007/25, caratulada “MUNDO APARTE sobre presunta afectación a fauna autóctona en la Ruta Nacional N° 174”, EX-2025-00033731- -DPN-RNA#DPN, en las cuales se analizan las acciones orientadas a mitigar el impacto del tránsito vehicular sobre la fauna silvestre y los riesgos que ello implica para la seguridad vial.

En este sentido, deseo expresar mi profunda preocupación frente al aumento sostenido de atropellamientos de fauna nativa en rutas de nuestro país[1], fenómeno que constituye una grave amenaza tanto para la conservación de la biodiversidad como para la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional.

Según datos aportados por la Red Argentina de Monitoreo de Fauna Atropellada (RAMFA) y la Administración de Parques Nacionales, desde 2019 se han registrado más de 3.800 atropellamientos de fauna silvestre sólo en el norte de Misiones[2], incluyendo ejemplares de especies amenazadas como el Yaguareté (*Panthera onca*, en Peligro Crítico), el Tapir (*Tapirus terrestres*, Vulnerable) y el Ocelote (*Leopardus pardalis*, Vulnerable), todas protegidas por la Ley Provincial N° 2.589 como Monumentos Naturales y de Interés Público. El impacto de los atropellamientos para estas especies amenazadas (y por tanto presentes en bajas densidades), aún cuando sean de baja frecuencia, puede tener impactos demográficos importantes y comprometer la viabilidad poblacional a futuro.

Cabe destacar que estas cifras se basan principalmente en reportes voluntarios, sin una metodología sistemática y coordinada a nivel nacional, por lo cual reflejan sólo una fracción del problema real.

Un caso emblemático es el del puente Rosario-Victoria (RN N° 174), que atraviesa el humedal del Delta del Paraná. En este tramo, usuarios, organizaciones locales y funcionarios públicos reportan con frecuencia colisiones con carpinchos, zorros y otras especies, sin que existan estadísticas oficiales ni protocolos estandarizados que permitan cuantificar el fenómeno o diseñar intervenciones adecuadas que permitan reducir los incidentes[3].

Cabe destacar que los impactos de esta problemática trascienden el ámbito ecológico. Entre 2015 y 2019, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) contabilizó 3.640 siniestros viales por colisión con animales en rutas y autopistas nacionales, con un saldo de 82 personas fallecidas y 252 con heridas graves[4]. Esta evidencia confirma que el atropellamiento de fauna representa un riesgo real para la integridad física y psicológica de quienes transitan las rutas, además de generar costos económicos para el Estado y las operadoras[5], por lo que debe ser una prioridad en las políticas de seguridad vial.

En virtud de lo expresado, y habiendo recibido su atenta nota PV-2024-96302501-APN-AJ#DNU, en la que se detallan las medidas adoptadas en el norte misionero —valoradas positivamente por la comunidad científica y organizaciones especializadas—, considero fundamental que estas acciones se consoliden y amplíen a través de una política sistemática de mitigación, adaptada a las particularidades de cada ecosistema y tramo vial de nuestro país.

En este marco, la actual licitación pública de diversos tramos de la red vial nacional (Decreto 28/2025) constituye una oportunidad estratégica para incorporar explícitamente en los pliegos de condiciones dos requisitos fundamentales:

- a) La obligatoriedad del monitoreo sistemático de siniestralidad asociada a fauna silvestre, incluyendo el registro y reporte de atropellamientos por parte de las empresas concesionarias y operadoras viales como parte de sus tareas rutinarias.
- b) La ejecución de obras de mitigación específicas, como pasos de fauna, cercados perimetrales, señalética y reductores de velocidad, cuya ubicación y diseño se puedan sustentar en la evidencia recolectada mediante el monitoreo.

Ambas medidas están estrechamente vinculadas, ya que contar con datos confiables y representativos es un requisito fundamental para diseñar intervenciones adecuadas, optimizar el uso de recursos, evaluar su impacto de manera objetiva y generar conocimiento replicable[6].

Incorporar estos criterios de manera explícita en los pliegos de licitación permitiría no solo proteger la biodiversidad y a quienes transitan las rutas, sino también fortalecer la seguridad jurídica del Estado y de los concesionarios frente a posibles reclamos. Asimismo, contribuiría a consolidar una gestión vial con enfoque socioambiental, alineada con estándares internacionales y abierta a la colaboración con gestores de áreas protegidas, universidades, ONGs y organismos científicos en iniciativas de monitoreo, conservación y educación ambiental.

Las rutas no deben convertirse en barreras ecológicas ni en escenarios de riesgo para la fauna silvestre o las personas. Hoy contamos con los conocimientos técnicos, las herramientas legales y experiencias comprobadas -tanto en el país como en el exterior- que demuestran que es posible planificar y gestionar una infraestructura vial más segura y armónica con la conservación ambiental. Lo que resta es una decisión institucional clara que garantice la integración sistemática y sostenida de estas acciones en la gestión vial.

Quedo a disposición para acompañar y colaborar en la implementación de estas propuestas, convencido de que el momento actual ofrece una oportunidad estratégica para consolidar un enfoque verdaderamente sustentable en la planificación y operación de nuestra red vial.

---

[1] Datos preliminares actuales, no exhaustivos, pueden ser consultados en el sitio <https://fauna-atropellada.org.ar/densidad-atropellamientos-de-fauna/>

[2] Concretamente, la mayor cantidad de incidentes se registra en los tramos de las RN 12 y 101 que discurren entre el aeropuerto y las inmediaciones del Parque Nacional Iguazú y de los Parques Provinciales Puerto Península y Urugua-í. Debe señalarse que los datos que se muestran son considerablemente inferiores a los reales ya que no se han incluido anfibios, aves, ni reptiles, y porque se desconoce la cantidad de incidentes que no se han reportado.

[3] Esta situación y el riesgo que representa para las personas y para la fauna nativa que habita el humedal, especialmente en épocas de crecidas y de incendios, ya fue advertida oportunamente por esta Defensoría del Pueblo en su Resolución DPN N° 71/16, sin que se hayan producido avances significativos al respecto. Disponible en [https://www.dpn.gob.ar/documentos/20161109\\_30954\\_556953.pdf](https://www.dpn.gob.ar/documentos/20161109_30954_556953.pdf)

[4] Dirección Nacional de Observatorio Vial. 2022. *Atropello de Animales sobre Rutas y Autopistas de Argentina. Análisis y recomendaciones para la prevención de la siniestralidad vial*. Dirección de investigación Accidentológica. Ministerio de Transporte.

[5] Para dimensionar la problemática se aportan los datos del estado de São Paulo, Brasil, donde las colisiones entre vehículos y fauna silvestre generaron un perjuicio a la sociedad valuado en **más de U\$S 14.5 millones por año**, incluyendo los costos de la remoción del animal y del vehículo, reparación de los daños al vehículo, reparación de infraestructura / servicios públicos, atención a los damnificados, y compensaciones económicas por daños y perjuicios, entre otros. Debe tenerse en cuenta que el costo promedio de un choque entre animales y vehículos (independientemente de si ocurrieron lesiones humanas y muertes o no) fue de U\$S 9.629, lo cual asciende a cerca de U\$S 30.000/choque cuando ocurren lesiones severas o decesos.

En Abra, F.D. y otros. *¿Pagar o prevenir? Seguridad humana, costos para la sociedad y perspectivas legales sobre las colisiones entre animales y vehículos en el estado de São Paulo, Brasil*. PLoS ONE, 14(4): e0215152, 2019. Disponible en <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0215152>

[6] En países como Estados Unidos, Finlandia, Dinamarca, España, Colombia y Brasil, las empresas concesionarias de infraestructura vial han incorporado protocolos específicos para el registro sistemático de atropellamientos de fauna dentro de sus rutinas operativas. Esta práctica ha permitido conformar bases de datos robustas y georreferenciadas, fundamentales para el diseño e implementación de medidas de mitigación basadas en evidencia, tales como pasos de fauna, señalización preventiva y la adopción de límites de velocidad diferenciados en tramos identificados como críticos.

Sin otro particular saluda atte.

