

23<sup>o</sup>–Encuentro Nacional de Investigadores Universitarios del Área Contable  
13<sup>o</sup>–Simposio Regional de Investigación Contable

Tema 2: Teoría contable. Elementos del Universo Contable. Ramas, Especialidades o Segmentos. Sistemas contables

LA NUEVA CONEXIÓN FERROVIAL PARANA-SANTA FE: IMPACTO  
ECONÓMICO Y FINANCIERO SOBRE EL TUNEL SUBFLUVIAL URANGA-  
SILVESTRE BEGNIS Y PROBLEMÁTICA CONTABLE.

**AUTORES:**

Cr. RETAMAR, Carlos María (Facultad de Ciencias Económicas – UNER)

Cra. STEPANIC POUEY, Romina (Facultad de Ciencias Económicas – UNER)

Cr. CABRERA, Esteban (Facultad de Ciencias Económicas – UNER)

Paraná, Diciembre de 2017

---

## Resumen

Este trabajo de investigación realizado en la Facultad de Ciencias Económicas de la UNER ha surgido orientado a determinar el impacto institucional, económico-financiero y social que tendrá sobre el funcionamiento del Túnel Subfluvial, la construcción del nuevo Puente ferroviario entre las ciudades de Paraná y Santa Fe; ya que el Túnel se transformaría en una especie de camino vecinal debido a que su uso se encontraría reducido.

El Sector público presta servicios a la sociedad que el mercado por sí solo no podría prestar, como la educación, la salud o un servicio de conexión vial.

El Estado se basa en el Presupuesto Público, por lo que debe tener en cuenta cuál es la demanda de servicios públicos indivisibles que la comunidad requiere para lograr el bien común.

Adicionalmente, cabe considerar que esta Obra de Infraestructura es generadora de ingresos, por un lado directos, porque tienen identificación con el oneroso servicio de posibilitar el paso que brinda, y por otro lado intangibles, respecto de los cuales es difícil la asignación de un valor numérico, como el efecto aportado sobre el paisaje o la provisión de una vía de comunicación ágil a bajo costo de acceso.

Para ello se requiere considerar diferentes indicadores que permiten medir dicho impacto. Existe una vasta producción teórica referida al tema centrado en el análisis de los recursos y costos los cuales pueden ser evaluados con indicadores tales como el Valor Actual Neto, la Tasa Interna de Retorno o la relación Beneficio Costo que permitirán medir la nueva situación.

No obstante este análisis parece no resolver los aspectos vinculados a la caracterización del ambiente de referencia, sobre todos los aspectos institucionales y organizativos, debido a la multiplicidad de dimensiones que constituyen el ambiente en el que opera la intervención y se percibe la necesidad de centrar el esfuerzo analítico en identificar, cualificar y dimensionar los cambios generados o inducidos en ese ambiente, en un periodo de tiempo.

Con ello se traslada la centralidad del análisis de los resultados (materialidad de lo producido) hacia el análisis de las transformaciones del espacio multidimensional que resulta así alterado llevando a la necesidad de identificar, analizar y aplicar metodologías de evaluación apropiadas para proyectos que procuran múltiples objetivos. Ello constituye un desafío extra al análisis del impacto económico financiero que se intentará abordar en el trabajo.

Por otro lado, es de destacar que la construcción del Puente que unirá ambas Provincias, pretende contratarse a través de la novedosa figura del Contrato de Participación Público Privada; sistema nuevo en el ámbito de las contrataciones tanto nacionales como provinciales; que conlleva la necesidad de análisis de la problemática en cuanto a su tratamiento y registración contable; lo que intentaremos dejar planteado en el presente trabajo.

**PALABRAS CLAVE:** BIENES PÚBLICOS. TRATAMIENTO CONTABLE. MEDICION. CONTRATO DE PPP.

---

## Estado actual del conocimiento sobre el tema

Este Trabajo de investigación ha surgido a fin de determinar el impacto económico y social que va a tener sobre el funcionamiento del actual túnel subfluvial la realización del nuevo puente ferroviario entre las ciudades de Paraná y Santa Fe. De diversos estudios realizados surge la necesidad de complementar la conexión vial existente en razón del flujo vehicular constante y creciente, además mantener y acrecentar el intercambio económico, social, cultural, educativo, laboral, de Entre Ríos y Santa Fe con el resto de las provincias.

Los argumentos que defienden la necesidad de una conexión complementaria del túnel entre Paraná y Santa Fe, se deben al desarrollo geopolítico de la región, los futuros flujos de cargas y el tránsito, en forma creciente, aportado por el intercambio entre el noreste argentino y Brasil y por constituir parte en el corredor bioceánico que unen Brasil con Chile.

A partir de este nuevo hecho que vuelve a dirimir la conexión entre Entre Ríos y Santa Fe y nuestra investigación se propone considerar el impacto institucional y económico-financiero de la nueva conexión ferroviaria en el Túnel; ya que este último se transformaría en una especie de camino vecinal debido a que su uso se encontraría reducido.

El sector público es quien brinda servicios que el mercado por sí solo no podría prestar: educación, salud, etc. Se trata de bienes de características colectivas respecto de los cuales no se definen usuarios definidos con derechos de propiedad particulares, y en que las variables relevantes son los datos demográficos y su dinámica.

Poniendo énfasis en el análisis de esta obra que hemos considerado de trascendencia investigar, podemos apreciar en primer término la diferenciación de significados entre el Presupuesto Público y el Presupuesto Privado.

El Presupuesto Público debe tener en cuenta cuál es la demanda de servicios públicos indivisibles que la comunidad requiere. Esa demanda que, satisfecha, es la que tiende a lograr el bien común.

Cuando hablamos de presupuesto público, el gasto es lo que justifica el recurso. Cuando una necesidad ha sido definida como pública, necesariamente hay que satisfacerla.

El sector público es quien presta servicios que el mercado por sí solo no podría prestar, como la educación, la salud o un servicio de conexión vial. Se trata de bienes de características colectivas respecto de los cuales no se definen usuarios definidos con derechos de propiedad particulares, y en que las variables relevantes son los datos demográficos y su dinámica.

Además esta obra es generadora de ingresos, por un lado directos, porque tienen identificación con el oneroso servicio de posibilitar el paso que brinda, e intangibles, respecto de los cuales es difícil la asignación de un valor numérico, como el efecto aportado sobre el paisaje o la provisión de una vía de comunicación ágil a bajo costo de acceso. Como consecuencia de lo antedicho es relevante conocer su valor.

A los efectos de la investigación, cabe definir al patrimonio público como la totalidad de bienes, derechos y obligaciones correspondientes o de propiedad del Estado, que le sirven para el cabal cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con lo dispuesto para ello en la legislación positiva. En un sentido amplio de la noción de patrimonio público, prevista en el artículo 4° de la Ley 472 del año 1998, se ha considerado que en él se incluyen los bienes inmateriales y los derechos e intereses no susceptibles de propiedad por parte del Estado.

Una posible definición de bien público es la enunciación que lo establece como aquel producto o servicio que provoca externalidades positivas, o sea que tiene efectos positivos sobre terceros que no han participado en la transacción.

Los bienes públicos tienen las características de naturaleza no-excluyente y consumo no-rival. Estos bienes se ciñen a dos principios:

- la *imposibilidad de exclusión*: que implica que quien produce o mantiene un bien público, aun a título oneroso, no puede impedir que otros se beneficien de él, esto significa que la totalidad de la población hace uso del servicio aún en los casos en que no pague por él, y la *no rivalidad*: el consumo que hace uno no reduce la oportunidad de consumo de
-

otros, el hecho de que alguien los consuma no disminuye la cantidad disponible para los demás.

~ Las externalidades se definen como decisiones de consumo, producción e inversión que toman los individuos, los hogares y las empresas y que afectan a terceros que no participan directamente en esas transacciones. A veces, esos efectos indirectos son minúsculos. Pero cuando son grandes pueden resultar problemáticos; eso es lo que los economistas denominan "externalidades". Las externalidades son una de las principales razones que llevan a los gobiernos a intervenir en la economía.

Cuando hay externalidades se producen efectos indirectos que repercuten en las oportunidades de consumo y producción de terceros, pero el precio del producto no refleja esas externalidades. Consecuentemente, las rentabilidades y los costos privados son diferentes de los que asume la sociedad en su conjunto.

Como se señaló anteriormente el aspecto fundamental de este trabajo consiste en medir el impacto económico financiero de la nueva intervención en el funcionamiento del Túnel. Para ello se requieren considerar diferentes indicadores que permiten medir dicho impacto. Existe una vasta producción teórica referida al tema centrado en el análisis de los recursos y costos los cuales pueden ser evaluados con indicadores tales como el Valor Actual Neto, la Tasa Interna de Retorno o la relación Beneficio Costo que permitirán medir la nueva situación. No obstante este análisis parece no resolver los aspectos vinculados a la caracterización del ambiente de referencia, sobre todos los aspectos institucionales y organizativos, debido a la multiplicidad de dimensiones que constituyen el ambiente en el que opera la intervención y se percibe la necesidad de centrar el esfuerzo analítico en identificar, cualificar y dimensionar los cambios generados o inducidos en ese ambiente, en un periodo de tiempo. Con ello se traslada la centralidad del análisis de los resultados (materialidad de lo producido) hacia el análisis de las transformaciones del espacio multidimensional que resulta así alterado llevando a la necesidad de identificar, analizar y aplicar metodologías de evaluación apropiadas para proyectos que procuran múltiples objetivos. Ello constituye un desafío extra al análisis del impacto económico financiero que se intentará abordar en el presente trabajo.

### **Hipótesis o Justificación**

En la actualidad se está formulando el proyecto de la nueva conexión ferroviaria entre la Provincia de Entre Ríos y Santa Fe. Dicho trabajo está siendo realizado por la empresa ATEC S.A que comenzó con los estudios a principio de 2015 y culminó la primera etapa en febrero de 2016. En ella se diseñaron ocho (8) posibles enlaces donde fueron evaluados en una matriz de alternativas los aspectos institucionales y legales; técnicos; transportes: ambientales; urbanos; económicos, prevaleciendo los estudios hidrológicos, geomorfológicos, hidráulicos y sedimentológicos. Finalmente fueron seleccionadas tres (3) trazas posibles de cruces del río en Punta Alvear Toma Vieja (Traza Nº2) y Colonia Celina .Ver Gráfico Nº1.

A criterio de esta consultora la de mayores beneficios resultó la traza Nº 2, aconsejando la instalación de la estructura en el cauce principal del río cuya desembocadura impacta en el Km 604 lindero al camping Toma Vieja, en la ciudad de Paraná. La decisión final aún se encuentra en evaluación.

---

**Grafico Nº 1: Alternativas de conexión vial Paraná Santa Fe**



Dado un encuentro realizado con funcionarios nacionales, provinciales y municipales en la Delegación de Vialidad Nacional de Santa Fe en Octubre de 2.016, se anunció que a fines de 2.017 se llamará a licitación para la construcción del puente que unirá Paraná con la capital de la vecina provincia. La ejecución demandará unos cuatro (4) años por lo que se estima que estará operativo a principios del año 2022. De acuerdo a a datos preliminares proporcionados por la Delegación Santa Fe de la DNV la inversión rondará los 900 millones de dólares, incluyendo las circunvalaciones en ambas ciudades.

Por otra parte estudios realizados en agosto de 2016 por encargo de la administración del “Túnel Subfluvial Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis”, el Ingeniero Alemán Georg Tophinke - experto en construcciones subterráneas y mecánica de suelo - opinó que el túnel está en condiciones de prestar servicio y administrar el tránsito sin demoras por un período no menor a 10 años.

Teniendo en cuenta que dentro de 4 años estará operativa la nueva conexión vial se espera una reducción aun no determinada de la circulación de tránsito en el túnel subfluvial. Este nuevo escenario va a generar un impacto económico en el funcionamiento del túnel subfluvial afectando la viabilidad económica del mismo.

Si se observan los últimos números proporcionados por la información contable que publica el Organismo encargado de la administración del túnel se observa en la comparación de Ingresos y Egresos que estos últimos representan más de un 80% del total de Ingresos generados, de los cuales el gasto de personal representa entre un 86% y un 91% del total de los Egresos. Ello refleja la existencia de fuertes costos de estructura, por lo tanto muy poca flexibilidad, que ante una eventual reducción de los ingresos generaría la necesidad de replantear la manera de gestionar esta institución.

**Evolución de los Ingresos y Egresos del Túnel Sub Fluvial Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis**  
*Montos Expresados en Pesos a Valores Corrientes*

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Ingresos por explotación	46.872.391	64.486.216	80.124.027	91.725.797
Otros ingresos	831.518	946.168	7.936.164	9.142.458
<b>1 - Total de Ingresos</b>	<b>47.703.909</b>	<b>65.432.383</b>	<b>88.060.191</b>	<b>100.868.255</b>
Personal	42.696.016	49.302.778	62.793.445	78.545.442
Funcionamiento	4.286.066	6.146.613	9.960.853	10.509.559
<b>2 - Total de Egresos</b>	<b>46.982.082</b>	<b>55.449.391</b>	<b>72.754.298</b>	<b>89.055.001</b>
<b>3 - Resultado Neto</b>	<b>721.827</b>	<b>9.982.992</b>	<b>15.305.893</b>	<b>11.813.253</b>
Participación del Total de Egresos respecto al Total de Ingresos	98%	85%	83%	88%
Gastos de Personal respecto al total de Egresos	91%	89%	86%	88%

Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por el Túnel Subfluvial Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis

Esta problemática nos lleva a la necesidad determinar la magnitud económica y financiera que significa la nueva conexión ferroviaria y en las finanzas del túnel. Además de analizar el impacto en los aspectos institucionales y organizacionales.

### **Hipótesis del Proyecto**

La nueva conexión ferroviaria va a traer aparejada una reducción significativa del volumen de tránsito que actualmente circula en el túnel lo cual implica una disminución de los ingresos que si se los compara con elevados costos estructurales tendrían un impacto negativo en el presupuesto de la institución. Además del impacto económico esta problemática trae aparejada la necesidad de repensar la organización administrativa y operativa del túnel a fin de darle viabilidad no solo económica sino también desde el punto de vista institucional.

### **Impacto socioeconómico, tecnológico y ambiental en el campo, área o temática**

A allá por junio de 1960, Carlos Sylvestre Begnis y Raúl Uranga, gobernadores de Santa Fe y Entre Ríos, decidieron la construcción de un túnel en el lecho del Río Paraná, “terminando con una separación física paralizante, hecho que modificó de manera absoluta la vida y el futuro de las ciudades de Santa Fe y Paraná”.

Es pretensión de los autores de este proyecto de investigación destacar la importancia y trascendencia que tiene y tendrá el Túnel por ser nexo entre provincias y regiones, proveyendo la solución para la Provincia de Entre Ríos respecto de su aislamiento y al ser posibilitador del intercambio económico, social, cultural, educativo, laboral, entre las provincias, aún cuando se vea reducido en sus funciones por la aparición de la nueva conexión vial.

Nuestra idea se sustenta en reconocer al Estado como satisfactor de necesidades, y promovedor del desarrollo económico, y de la mano del mismo, el desarrollo humano, a través del servicio de un activo perteneciente a su patrimonio.

En este orden de ideas, este trabajo también podría brindar herramientas que ayuden a tomar decisiones oportunas y acertadas en relación a la gestión de estos recursos públicos ante el impacto de la nueva intervención.

Esta propuesta promoverá:

*En vinculación con el aspecto SOCIAL:*

- ~ Conocer el cambio cultural a partir de la construcción del nuevo puente.
- ~ Realizar vínculos con el medio.
- ~ Fortalecer relaciones con otras Entidades Afines.
- ~ Analizar el impacto en la vida de los usuarios.

*En vinculación con el aspecto ECONÓMICO:*

- ~ Medir la incidencia en la Estructura Productiva Provincial.
- ~ Medir los efectos sobre el Mercado Interno y Externo.
- ~ Medir el impacto en las finanzas del Tunel

*En vinculación con el aspecto TECNOLÓGICO:*

- ~ Individualización de criterios de medición para activos públicos específicos.
- ~ Aporte de una metodología de valuación asimilable a otros activos públicos.
- ~ Constituirse en fuente información para decisores de ámbitos gubernamentales.

## **Objetivos**

OBJETIVOS GENERALES:

Determinar el impacto la nueva conexión ferroviaria Paraná-Santa Fé en la viabilidad económica-financiera, organizativa y social del TÚNEL SUBFLUVIAL URANGA-SILVESTRE BEGNIS.

Analizar el procedimiento previsto para la contratación y financiación del Puente y dejar planteada la problemática contable de su registración e individualización en la contabilidad Pública.

## **Metodología para alcanzar los objetivos**

Está previsto para este trabajo la conformación de un marco teórico, donde se incluiría la síntesis de un intenso buceo bibliográfico, artículos de revistas, páginas Web, información estadística, material y aportes de participación en jornadas, publicaciones en general, material proveniente de los cursos de postgrado que los Docentes de este equipo han realizado.

Se parte de la idea de que todo análisis se apoya en conceptos, hechos, síntesis, por lo que, a partir de un diagnóstico inicial, se avanzará en la construcción de un proceso práctico de trabajo a campo, constituido por visitas a las unidades de estudio seleccionadas, entrevistas a usuarios y protagonistas, validación de hipótesis planteadas.

Las operaciones de abducción, entendidas como procesos de conectar modelos preexistentes con configuraciones de hechos para acotar los espacios de búsqueda y deducción, desarrollando meramente las consecuencias de una idea ya establecida como verdadera y válida para una cierta esfera

---

de fenómenos, seleccionando procedimientos y operaciones, variables, indicadores, predominantes en el primera etapa de trabajo.

La operación de inducción, intentará comprobar si una aplicación puede o no ser evidencia a favor ó en contra de algún o algunos postulados y/o teorías, extrayendo conclusiones e intentando arribar a propuestas, y se intensificará en el segundo año de trabajo.

En virtud de lo anteriormente expresado, se infiere que fundamentalmente se conformará una retroalimentación permanente, con la intención de producción y lectura de datos extraídos de muestras, aplicando las operaciones expuestas según los datos, para alcanzar los resultados cognitivos deseados y la generación de los resultados, y aspirando a traducir variables ó categorías de análisis a un universo de indicadores con sus respectivas fuentes.

Las instancias de validación se orientarán hacia lo conceptual, por referencia a una metodología de valoración, a lo empírico ó validez de datos, a lo operativo, estableciendo confiabilidad de datos y muestras, a lo expositivo, construyendo estrategias de argumentación.

Esta investigación APLICADA reúne las características de un diseño teórico-conceptual, que se extiende desde lo contextual hasta lo específico, complementada con información de campo.

Como toda investigación científica aspira a proporcionar un conocimiento de lo que explica el surgimiento, funcionamiento, existencia, desarrollo, desaparición ó reemplazo por otro superior, a fin de entender mejor el comportamiento del objeto de estudio.

Los procedimientos de recopilación, descubrimiento y validación estarán presentes a lo largo de este desarrollo, coincidiendo con aquello que afirma que “toda bien lograda descripción, constituye a la vez, una buena explicación”.

Los medios a utilizarse, entendidos como el conjunto de recursos, son posibles de obtener por los integrantes de este Equipo, como asimismo las técnicas y contextos institucionales, con el fin de socializar los resultados, serán sustento de este proceso, por lo que es posible hablar de la factibilidad del presente proyecto.

Ha quedado demostrado hoy que la ciencia depende cada vez mas de la acción, que posee una operatividad inmensa en un mundo práctico instrumental y consecuentemente en un orden socio-político con una gran capacidad de producir transformaciones, en este caso concreto, de tipo organizacional.

### **Plan de actividades**

Se proponen para dar cumplimiento a los Objetivos Específicos planteados para la primera etapa, las siguientes Actividades:

1. Relevamiento Bibliográfico.
  2. Indagación en Revistas, Artículos periodísticos, Páginas Web.
  3. Registro de Fuentes y Datos Estadísticos.
  4. Selección y Fundamentación de las variables a utilizar.
  5. Preparación de entrevistas y encuestas.
  6. Realización de encuestas a usuarios.
  7. Entrevistas a funcionarios Municipales y Provinciales del Área en estudio para profundizar aspectos planteados.
  8. Visitas a Organismos involucrados.
  9. Organización de los datos relevados, sistematización y presentación preliminar.
  10. Conformación del Primer Informe de Avance.
  11. Presentación y Exposición del tema en Jornadas.
-

12. Estimación de beneficios y Costos
13. Evaluación del impacto económico
14. Diseño de propuesta e indicadores para la evaluación del impacto múltiples.
15. Elaboración de conclusiones.
16. Informe Final

Actividades posteriores a la aprobación del Informe Final

- a) Etapa de Extensión- Encuentro con Instituciones Afines.
- b) Publicación.

Las instancias de reunión, serán programadas en función de las necesidades del Equipo de Investigación

### **Resultados esperados**

El producto resultante común a todas las actividades es la transferencia de conocimientos.

Del desarrollo de las actividades programadas para el Primera Etapa (Actividades 1 a 10) se pretende obtener la más completa información, resultado de lecturas, intercambios y síntesis, a fin de arribar a un diagnóstico preliminar de la situación abordada, base indispensable de las actividades futuras.

Además se programan instancias capacitación e intercambio de información, formación de recursos humanos a nivel de postgrado universitario, instancias de consulta y socialización de resultados preliminares acerca del trabajo desarrollado en la búsqueda de datos para la producción del primer informe de avance, y sugerencias para las posteriores acciones, involucrando por último la necesaria revisión de la planificación para etapas restantes.

Para las actividades de la segunda etapa se prevé la capacitación y formación de recursos humanos en la temática de estudios propuesta, la observación directa y comprobación de la información suministrada, profundización de la observación de los aspectos centrales, producción de cuadros estadísticos, procesamiento de datos, diseño de propuesta integral, arribo a conclusiones, y producción de informe final.

A partir de la aprobación del informe final, se planean encuentros socialización de la propuesta con grupos de interés y posibles usuarios, y publicación en la revista de la Universidad Nacional de Entre Ríos y otras especializadas.

Los resultados esperados del Proyecto pueden ser de tipo directo o indirecto.

Los resultados directos son concretos y tangibles, como la contribución al estado del arte, nuevo conocimiento, modelos.

Los resultados indirectos son intangibles como la formación de nuevos investigadores, creación y consolidación de redes de investigación, innovación y desarrollo, consolidación del grupo de investigación, avance en la línea de investigación.

- **Resultados relacionados con la generación de conocimiento**

El presente proyecto aportará a la doctrina contable en el ámbito de la contabilidad pública, el impacto económico financiero del puente con relación a un bien perteneciente al patrimonio público, como lo es el Túnel Subfluvial.

---

El proyecto ha de generar un estado del arte sobre criterios del impacto económico financiero sobre los bienes del patrimonio público con características particulares, en virtud de su importancia estratégica y valor de uso peculiar.

Beneficiarios: mundo académico, entes gubernamentales, comunidad.

Indicador: artículos y ponencias, página web.

- **Resultados conducentes al fortalecimiento de la comunidad científica**

Se plantea la formación de dos estudiantes de grado y fortalecimiento de la formación de los integrantes en la experiencia investigativa.

Beneficiarios: comunidad académica.

Indicador: nuevos proyectos de investigación.

- **Resultados dirigidos a la apropiación social del conocimiento**

- Participación en eventos.

- Publicación de artículos.

- Participación en redes.

Beneficiarios: comunidad académica.

Indicadores: certificados de participación, artículos, red funcionando.

- **Impactos esperados a partir del uso de los resultados**

En el abordaje de la tarea de la medición de un bien la identificación de los elementos necesarios para ello, la selección de los criterios al efecto y el diseño de un modelo, convierten a este proyecto en generador de resultados de gran utilidad para quienes se encuentren involucrados en la toma de decisiones relacionadas con la satisfacción de necesidades y mejor vivir de toda la comunidad.

### **Indicadores de control de gestión del proyecto en el primer año de ejecución.**

Los indicadores que permitirán verificar los avances del primer año de gestión es el primer informe de avance (actividad 10 del plan de trabajo) a presentar a los 12 meses de iniciada las actividades y las presentaciones en congresos y/o jornadas.

### **Participación Público Privada**

El gobierno nacional anunció las licitaciones que tiene previsto llevar adelante el año próximo, a través del nuevo sistema de Participación Público Privada, entre los cuales se encuentra el Puente Santa Fe-Paraná.

En diciembre del año 2016 se sancionó la Ley nº 27328 destinada a llevar adelante la inversión privada en infraestructura, se trata de la ley de Participación Público Privada.

¿Qué significa la ley conocida como PPP? "Como regla general, se trata de una norma que le da marco a la inversión privada en infraestructura, mediante la que los empresarios o los fondos pueden llegar a un proyecto no sólo como concesionarios sino que pueden hacer la obra, financiarla, recibir una ganancia y retirarse.

Dos razones principales alientan la fuerte tendencia mundial de buscar en el sector privado las fuentes de financiación, total o parcial, de los grandes emprendimientos en materia de infraestructura pública. Una es la carencia de tales recursos financieros por parte del sector público (las necesidades públicas son siempre inagotables y variadas, los recursos públicos son, inevitablemente, escasos). Otra razón es la conveniencia comprobada de confiar al expertise privado la provisión del know how (técnico

---

financiero) del caso, la capacidad de gestión de la obra o servicio, y el buen managment para el mantenimiento y producción de la infraestructura realizada. El sector público es el más eficiente y eficaz en lo político, en la conducción general de una sociedad dada, el privado suele serlo en la gestión de emprendimientos concretos, de valor comercial, donde el ánimo de lucro se presente como un fuerte incentivo para la correcta actividad empresarial. Así es según la naturaleza misma de cada uno de ellos.

### **Normas Contables. Problemática de la registración.**

Ahora bien, en la Contabilidad Provincial, el alta de un activo o como dice la norma internacional, su reconocimiento, se da por la incorporación al patrimonio al momento de la compra, con la traslación del dominio, no teniendo en cuenta la probabilidad de que la entidad reciba o no beneficios económicos.

La preocupación ante esta nueva figura será cómo y cuándo se plasmará la incorporación de ese activo al Sistema de la Contabilidad Pública.

Cabe resaltar que la PPP es un contrato con el Estado que permite que el sector privado financie una obra de infraestructura y que se repague con un diferimiento muy largo. No obstante el mismo no se agrega a la deuda pública del país, sino que es una financiación subsoberana.

### **Posibilidades efectivas de transferencia al medio y a otros niveles educativos o institucionales**

En este Equipo se entiende y coincide en considerar que un Trabajo de Investigación que no contemple la Transferencia al Medio carece de utilidad, por lo que se ha manifestado claramente en los objetivos Generales y específicos, en actividades y resultados esperados la de Extensión, fundada en:

- ~ Propuestas de Asociación por afinidades que se observen (en Principios, en valores, en Gestión, en Producto, en Proceso, en Mercados, por ejemplo).
- ~ Elaboración de Conclusiones con Argumentaciones y su presentación a Cámaras, Consejos, Centros, Sociedades, Cooperativas.
- ~ Ofrecimiento de Cursos y Jornadas de Capacitación para dificultades detectadas.
- ~ Encuentro con Instituciones Afines.
- ~ Publicaciones.
- ~ Devolución de resultados con Información procesada.

### **Conclusiones**

Este trabajo de investigación planteado en la Facultad de Ciencias Económicas de la UNER ha surgido orientado a determinar el impacto institucional, económico-financiero y social que tendrá sobre el funcionamiento del Túnel Subfluvial, la construcción del nuevo Puente ferroviario entre las ciudades de Paraná y Santa Fe; ya que el Túnel se transformaría en una especie de camino vecinal debido a que su uso se encontraría reducido.

Esto implicará para las Provincias de Entre Ríos y Santa Fe, quienes actualmente administran el Túnel, asumir costos operativos de carácter fijo, con un considerable menor ingreso por el tránsito derivado a la nueva conexión. Es por ello que se intenta analizar el impacto económico del Puente en tal sentido.

Por otro lado, es de destacar que la construcción del Puente que unirá ambas Provincias, pretende contratarse a través de la novedosa figura del Contrato de Participación Público Privada; sistema nuevo en el ámbito de las contrataciones tanto nacionales como provinciales; que conlleva la necesidad de análisis de la problemática en cuanto a su tratamiento y registración contable; lo que se intenta dejar planteado en el presente trabajo.

### **Bibliografía**

- “¿Qué son las externalidades?”. Economy Weblog. Disponible en: <http://economy.blogs.ie.edu/archives/2011/02/%C2%BFque-son-las-externalidades.php>
-

- "Túnel Subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis Datos Técnicos" en: <http://www.tunelsubfluvial.gov.ar/>
  - Brealey y Myers."Principios de Finanzas Corporativas", Capítulo 5 y 6, McGrawHill, 2008..
  - Cacik, Pablo, y Paoli, Carlos. "El río Paraná en su tramo medio". Capítulo VI Determinación de parámetros hidrológicos de diseño. Centro de Publicaciones Secretaría de Extensión UNL. Santa Fe. Año 2000.
  - Cervera, Felipe Justo. "Ensayo sobre la sociedad, la globalización y prioridades en la historia. El caso Santa Fe". Revista América N° 18. Santa Fe. Año 2005-2006. Disponible en [http://www.cehsf.ceride.gov.ar/america\\_18/06-cervera\\_cambios.html](http://www.cehsf.ceride.gov.ar/america_18/06-cervera_cambios.html)
  - Contreras Eduardo. "Evaluación Social de Inversiones Públicas: Enfoques alternativos y su aplicabilidad para Latinoamérica", Capítulo 1 a 4, ILPES 2004, Santiago de Chile.
  - Fassio, A., Pascual, L. y Suárez, F. "Introducción a la Metodología de la Investigación Aplicada al Saber Administrativo y al Análisis Organizacional". Ediciones Macchi. Buenos Aires. Año 2004.
  - Fontaine, Ernesto. "Evaluación Social de Proyectos", Capítulo 2. Alfaomega Grupo Editor.
  - Infante Villareal, Arturo. "Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión", Capítulo 14, Editorial Norma, 1986.
  - Kuchen, Ernesto Roberto. "Túnel Subfluvial R. Uranga – C. Sylvestre Begnis- Operación Y Mantenimiento". Disponible en: <http://www.piarc.org/ressources/documents/actes-seminaires06/c33-argentine06/8783,Kuchen.pdf>. Fecha de Publicación: 11 de marzo de 2013.
  - Métodos cuantitativos para la Administración – Capítulo 7 Decisión Multicriterio. Fredes, Magiorano, San Juan Fiol, Felice y Rodriguez, Facultad de Ciencias Económicas y Jurídicas - Universidad de La Pampa 2007.
  - Mino, Luis. "Para conocernos - Capítulo XXVIII TÚNEL SUBFLUVIAL" Disponible en: <http://www.paraconocernos.com.ar>. Fecha de publicación: 11 de marzo de 2013.
  - Sapag Chain / Sapag Chain. "Preparación y evaluación de proyectos" 5ta edición, Capítulo 12, 13 y 14, McGrawHill, 2008..
  - Sapag Chain; "Criterios de Evaluación de Proyectos: como medir la rentabilidad de las inversiones", Capítulo 13, 2001.
  - Samaja, Juan. "Proceso, Diseño y Proyecto en Investigación Científica". JVE Ediciones. Buenos Aires. Año 2004.
  - Schulman, D. "Definición del tema de investigación. Formulación, alcance, enfoque, objetivos y factibilidad". Apunte N° 1. Mimeo. FCE-UBA. Año 2011.
  - Stenhouse, Lawrence. "La investigación como base de la enseñanza". Editorial Morata S.A. Madrid. Año 1987.
  - <http://www.eldiario.com.ar/politica/el-puente-paranaacute-santa-fe-se-licitaraacute-a-fines-de-2017.htm> 24 de octubre de 2016
  - <http://www.eldiario.com.ar/sociedad/el-puente-anunciado-pone-en-relieve-los-histoacutericos-debates-1.htm> 24 de octubre de 2016
  - [http://www.ellitoral.com/index.php/id\\_um/100953-un-nuevo-paso-hacia-el-puente-santa-fe-parana](http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/100953-un-nuevo-paso-hacia-el-puente-santa-fe-parana) 26 de mayo de 2014
  - <http://www.revistaanalis.com.ar/noticias.php?ed=1&di=0&no=243651> 25 de octubre de 2016
-

- <http://www.elonce.com/secciones/parana/495233-revelaron-detalles-de-la-construccinn-del-puente-que-unirna-paranna-con-santa-fe.htm> 13 de febrero de 2017
  - [http://www.ellitoral.com/index.php/id\\_um/136787-](http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/136787-) 27 de septiembre de 2016
  - <http://www.atecsa.com.ar/servicios.php>
  - <http://www.eldiario.com.ar/sociedad/el-puente-entre-paranaacute-y-santa-fe-tendraacute-caracteriacutesticas-especiales.htm> 13 de febrero de 2017
  - <http://www.revistaanalis.com.ar/noticias.php?ed=1&di=0&no=243643> 24 de octubre de 2016
  - Ley 27328 Contratos de Participación Público Privada y normas reglamentarias
-