



RÍO NEGRO
UNIVERSIDAD NACIONAL

***“Financiamiento del Estado provincial a la empresa Tren
Patagónico S.A en el periodo 2022-2023”***

***Trabajo Final
Carrera Contador Público***

**Autor: Montoya, Exequiel Fernando
Directora: Cra. Nervi, Vanina M**

Viedma, Rio Negro

Contenido

Tabla de contenido

i.	Introducción	4
ii.	Objetivos.....	5
iii.	Hipótesis	6
iv.	Desarrollo metodológico	6
v.	Marco teórico.....	7
vi.	Situación actual de conocimiento del tema.....	12
vii.	Tren Patagónico Sociedad Anónima	12
	<i>Tabla 1 – Cuadro de resultados ejercicios finalizados 31.12.22 y 31.12.23 (a moneda homogénea del 31.12.23).</i>	15
viii.	Análisis de los datos obtenidos.....	16
1	Presupuesto inicial y modificaciones presupuestarias de Tren Patagónico SA en ejercicios 2022 y 2023	16
1.1.1	Ejercicio 2022.....	17
	<i>Tabla 2 - Presupuesto al inicio 2022 ejercicio fiscal</i>	17
1.1.2	Ejercicio 2023.....	18
	<i>Tabla 3 - Presupuesto al inicio 2023</i>	18
	<i>Tabla 4 - Presupuesto al cierre 2023</i>	18
	<i>Tabla 5 - Modificaciones del presupuesto 2023.</i>	19
2	Análisis de la ejecución de las partidas presupuestarias aprobadas, identificación de los trámites realizados	21
2.1	Ejecución 2022	21
	<i>Tabla 6 - Presupuesto al cierre 2022</i>	21
	<i>Tabla 7 - Presupuesto ejecutado en 2022</i>	21
	<i>Tabla 8 - Relación participativa de los aportes abonados por la provincia en 2022 a T.P.S.A</i>	22
	<i>Tabla 9 - Registración del periodo 2022.</i>	23
	<i>Tabla 10 - Expediente tramitado en 2022</i>	23
2.2	Ejecución 2023	24
	<i>Tabla 11 - Presupuesto al cierre con las modificaciones correspondientes 2023.</i>	24
	<i>Tabla 12 - Presupuesto 2023.</i>	25
	<i>Tabla 13 - relación participativa de los aportes abonados por la provincia en 2023 a T.P.S.A</i>	25
	<i>Tabla 14 - Registración del periodo 2023.</i>	26

<i>Tabla 15 - Expedientes tramitados en 2023.....</i>	26
2.3 Tramitación de las solicitudes de aportes no reintegrables	27
<i>Tabla 16 - La tramitación de tiempos administrativos de los expedientes</i>	29
3 Aplicación de las asistencias financieras recibidas.....	29
<i>Tabla 17 - Relación participativa en la aplicación de los gastos periodo 2022.....</i>	30
<i>Gráfico 1 - Relación participativa en la aplicación de los gastos periodo 2022.....</i>	31
<i>Tabla 18 - Aplicaciones 2022.....</i>	32
<i>Tabla 19 - Relación participativa de la aplicación de los gastos para el año 2023.....</i>	35
<i>Gráfico 2 - Relación participativa en la aplicación de los gastos para el 2023.....</i>	36
<i>Tabla 20 - Aplicaciones 2023.....</i>	37
3.1 Rendición de las asistencias financieras recibidas	39
ix. Conclusiones	41
x. Referencias bibliográficas	43
Páginas Web	44
Referencia Normativa	45
Leyes.....	45
Decretos.....	45
Resoluciones del Ministerio de economía	45
xi. Anexo – Modelo de Entrevistas	47
<i>I - Entrevista a agente administrativa - Subsecretaria de Empresas Públicas, Secretaria General de Río Negro</i>	47
<i>II - Entrevista a la supervisora de administración y finanzas de Tren Patagónico SA</i>	47
<i>III - Entrevista a auxiliar administrativo del área contable de Tren Patagónico SA.....</i>	47

i. Introducción

El presente trabajo de tesis analiza el financiamiento otorgado por el Estado Provincial a la empresa Tren Patagónico S.A. durante el período 2022-2023. El objetivo del análisis es comprender cómo el apoyo económico estatal influye en el funcionamiento y la sostenibilidad de la empresa ferroviaria en un contexto económico y social determinado.

Para abordar este análisis de manera integral, es necesario contextualizar históricamente el papel de los ferrocarriles en el desarrollo económico y social de Argentina durante los siglos XIX y XX. En ese período, los ferrocarriles no solo cumplieron con la función de transporte, sino que fueron clave para la expansión y consolidación del modelo económico del país. Su contribución al incremento de la producción agrícola y ganadera impulsó significativamente la economía, facilitando la incorporación de nuevas tierras para la agricultura y la ganadería, mediante una extensa red ferroviaria que conectaba áreas rurales previamente inaccesibles. Esta infraestructura fue un factor esencial para la expansión territorial y productiva del país (Camps, s.f.).

En relación con la productividad del país, Lugones y Quiroga (2021, p. 3) sostienen que “el Estado empresario en Argentina asumió una enorme complejidad como consecuencia de la diversidad de necesidades, contextos y enfoques (económicos, jurídicos y de gestión) a los que respondió y se fueron superponiendo a lo largo de su desarrollo”. A lo largo de la historia, las políticas públicas implementadas han determinado las modalidades de intervención estatal, adaptándose a los diferentes objetivos socioeconómicos de cada período, y ajustando las estrategias y herramientas de gestión a las circunstancias cambiantes.

En la década de 1990, tras la crisis de hiperinflación y la devaluación, comenzó una profunda reestructuración del sector público, con una redefinición del rol del Estado en la economía. En este contexto, el gobierno del presidente Carlos Menem implementó una política de privatización de empresas estatales, que incluyó el sector ferroviario (Bardeggia, 2019). La Ley 23.696 de "Reforma del Estado" permitió que aquellos ramales ferroviarios que no fueran de interés para ser concesionados a empresas privadas fueran cerrados, salvo que las provincias asumieran su operación, en cuyo caso se les concedía la gestión. Este marco normativo fue fundamental para la reorganización del sector ferroviario.

Fue en este contexto de reestructuración donde el Estado de la Provincia de Río Negro decidió intervenir para garantizar la continuidad de los servicios ferroviarios en su territorio. Ante el desinterés de las empresas privadas por operar los ramales Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche e Ingeniero Jacobacci - Esquel, la provincia asumió la responsabilidad del mantenimiento de dichos ramales, creando la empresa SE.FE.PA (Servicios Ferroviarios Patagónicos) mediante el Decreto Provincial N° 178 de 1993, que luego cambió su razón social a Tren Patagónico S.A. en 1998 (Paggi, 2015). Esta decisión

formó parte de una política provincial de expansión estatal, que se tradujo en la creación de empresas públicas y fondos compensadores destinados a transferir recursos directamente al sector privado (Bardeggia, 2019).

Tren Patagónico S.A. (en adelante, T.P.S.A) es una sociedad anónima de propiedad mayoritaria del Estado de Río Negro, y desempeña un papel clave en el desarrollo socioeconómico local, ofreciendo servicios de transporte de carga, pasajeros y turismo, convirtiéndose en un pilar esencial para la conectividad y el comercio de la región. Sin embargo, debido a la naturaleza del servicio que presta, la empresa no puede autofinanciarse en gran medida, ya que los elevados costos de mantenimiento de la infraestructura, el material rodante, las estaciones, el combustible y otros equipos generan un déficit financiero significativo. Por ello, es necesario contar con el apoyo financiero del Estado Provincial para garantizar su funcionamiento.

La introducción de este trabajo tiene como objetivo contextualizar la investigación y la finalidad de la tesis, que se enfoca en la necesidad de recursos provinciales para el funcionamiento de la empresa, ya sea mediante préstamos, subsidios o aportes no reintegrables, esenciales para mantener el servicio ferroviario en operación.

El análisis del apoyo financiero provincial permite comprender cómo los fondos provenientes del Tesoro Provincial afectan la operación y sostenibilidad de la empresa, así como su impacto en la estructura organizativa y operativa de T.P.S.A. Este estudio busca ofrecer una visión integral sobre el papel del financiamiento estatal en el sostenimiento de servicios clave en regiones con características particulares y su influencia en la estructura de la compañía. Desde el inicio de sus actividades, la política predominante en T.P.S.A. ha sido equilibrar y optimizar la organización no solo en términos económicos, sino también en cuanto a su rentabilidad social (Paggi, 2015).

ii. **Objetivos**

El objetivo general de la investigación consiste en analizar la asistencia financiera por parte de la provincia de Río Negro a la empresa Tren Patagónico S.A. en el periodo 2022 -2023.

Consecuentemente, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- Analizar el presupuesto inicial de la empresa y comparar con el presupuesto vigente al cierre identificando las modificaciones presupuestarias de cada año comprendido en el período de análisis.
- Analizar la ejecución de las partidas presupuestarias aprobadas, identificados los trámites llevados a cabo y las etapas del gasto implicadas desde el punto de vista del Estado provincial.
- Identificar la aplicación realizada por la empresa respecto a las

asistencias financieras recibidas, identificando desvíos y causas de los mismos.

iii. **Hipótesis**

La hipótesis que se trabajó intenta comprobar que la empresa Tren Patagónico SA presentó una alta dependencia financiera del Estado Provincial para mantener su funcionamiento en el periodo 2022-2023.

iv. **Desarrollo metodológico**

En este trabajo, se llevó a cabo una investigación con enfoque mixto, integrando tanto técnicas cuantitativas como cualitativas para abordar los objetivos planteados. Esta metodología permitió obtener una comprensión profunda y detallada de los factores que afectan el sistema presupuestario y la operación de la empresa, mediante la observación, la recopilación de datos, la medición y su análisis estadístico.

El enfoque adoptado es de tipo descriptivo, evaluando las transferencias y aportes realizados por la Administración Provincial durante el período 2022-2023. Los datos cuantitativos fueron obtenidos a partir de la información registrada en el sistema SAFYC¹ y en INTERVAN². Se recopilaron datos sobre las transferencias y aportes efectuados por la provincia, los cuales se organizaron en gráficos y tablas comparativas. Además, se analizaron los presupuestos y sus modificaciones aprobadas por Resoluciones del Ministerio de Economía, los cuales reflejan los montos aprobados para la empresa, esenciales para el desarrollo de sus actividades.

Las tareas realizadas incluyeron:

1. Análisis cuantitativo de los datos extraídos del Sistema SAFYC sobre las transferencias y aportes a T.P.S.A. durante los años 2022-2023. Este análisis se centró en identificar el incremento de las transferencias, presentando los resultados en gráficos y análisis porcentuales. También se realizó una revisión documental para analizar el procedimiento de solicitud de asistencia al Estado Provincial y las registraciones contables involucradas, tanto para la provincia como para la empresa. La información extraída de los Estados Contables y el sistema contable de la empresa se complementó con reportes obtenidos de SAFYC.

2. Recopilación de información sobre Resoluciones y solicitudes de recursos: Si bien no se pudo tener acceso a los expedientes tramitados, teniendo

¹ Refiere a las siglas: Sistema de administración financiera y control. Es el sistema informático utilizado por la provincia de Río Negro que se organiza en módulos que permiten recopilar y gestionar información contable, patrimonial y presupuestaria, brindando datos confiables para la planificación, ejecución y control de los recursos públicos.

² Sistema desarrollado por la empresa Intervan que facilita la gestión de ventas de pasajes, compras, finanzas, contabilidad y recursos humanos integrando los procesos administrativos. (<https://www.intervan.com.ar/>)

en cuenta el trabajo de Monsalve (2023) y los movimientos de los trámites consultados desde SAFYC e INTERVAN, se verificaron los trámites correspondientes mediante el Sistema GED (Gestión Electrónica Documental) utilizado por el Ministerio de Economía desde 2019.

3. Entrevistas semiestructuradas realizadas en forma presencial conforme Anexo I. Por un lado, se realizaron 2 entrevistas a personal de T.P.S.A. para complementar el análisis e identificar los aspectos clave relacionados con la asistencia financiera del Estado Provincial a la empresa, destacando posibles áreas de mejora: Entrevistado/a (E1) a la Supervisora de Administración y Finanzas realizada el 14/04/2025 y Entrevistado/a 2 (E2) a la auxiliar administrativa del área contable realizada el 15/04/2025.

A su vez, se entrevistó el 11/04/2025 a quien, en el periodo analizado, cumplía funciones administrativas en la Subsecretaría de Empresas Públicas dependiente de la Secretaría General³, con experiencia en la temática de estudio, aportando datos valiosos sobre los procedimientos y prácticas vinculadas al financiamiento estatal y la gestión presupuestaria (Entrevistado/a 3 – E3).

En conjunto, estos enfoques metodológicos permitieron una evaluación detallada de la asistencia financiera del Estado Provincial al Tren Patagónico S.A. y su impacto en la operación y sostenibilidad de la empresa durante el periodo estudiado.

v. **Marco teórico**

El Estado desempeña un rol fundamental en la promoción del desarrollo social y económico a través de la ejecución de políticas públicas, cuyo objetivo es dar solución a las necesidades y problemas que tanto el gobierno como la ciudadanía consideran prioritarios (Tamayo & Carrillo, 2003). El derecho administrativo es esencial en este tipo de organizaciones. No solo regula la actividad de las empresas públicas, sino que también establece un marco normativo que promueve la equidad en la competencia, favoreciendo el desarrollo equilibrado de los intereses públicos y privados (Chaves, 2015), entonces el Estado a través de sus empresas no solo busca garantizar su viabilidad financiera, sino también asegurar que sus actividades contribuyan al bienestar general, lo que resulta esencial para cumplir con el interés público (García de Enterría & Fernández, 2008; Cassagne, 2008).

Las empresas públicas, como T.P.S.A., operan bajo una estructura jurídico-económica que fusiona elementos del derecho privado y público, lo que permite al Estado ejecutar políticas públicas. Según Mercapide, Sarricouet y Zapata (2016), "existen dentro del Estado formas jurídicas especiales de organización que este adopta para cumplir con los objetivos de interés público, las cuales despliegan actividades empresariales propias del ámbito privado" (p. 3). De

³ Cabe señalar que actualmente, conforme el Inc. 21 del art. 16 de la Ley N° 5735 de Ministerios, tales competencias fueron conferidas al Ministerio de Hacienda.

acuerdo con Gordillo (2003, p. XIV-16), este tipo de sociedades "se constituyen bajo las formas del derecho privado (usualmente como sociedades anónimas), pero cuyas acciones están totalmente en poder del Estado". Aunque estas sociedades operan bajo normas del derecho privado, no están exentas de la influencia del derecho público. Esta dualidad normativa permite a las empresas públicas combinar la flexibilidad empresarial con la responsabilidad de servir al interés general (Gordillo, 2017, p. XXIII-3).

Es importante señalar que estas sociedades están reguladas tanto por el derecho público como por el privado, y su finalidad es equilibrar las demandas del mercado con las obligaciones sociales, garantizando un uso eficiente de los recursos públicos. Como indican Camacho, Vechiati y Martínez (2004), las empresas públicas son "entes manejados en su totalidad por el Estado, ya sea nacional, provincial o municipal, en contraste con las empresas privadas, que son organizaciones independientes del control estatal cuyo objetivo principal es satisfacer las necesidades de los consumidores" (p. 8).

El artículo 308 de la Ley 19.550 establece que las sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria son aquellas en las que el Estado posee al menos el 51% del capital social, asegurando su predominio en las asambleas ordinarias y extraordinarias. Asimismo, conforme las disposiciones del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70 (2023) del Poder Ejecutivo Nacional, al derogarse la Ley 20.705, se suprime la figura societaria de las denominadas hasta entonces Sociedades del Estado, las que, en su caso, podrían adoptar la figura de Sociedades Anónimas Unipersonales en los términos del segundo párrafo del artículo 1° de la Ley 19.550 (con el Estado como único accionista).

Como señalan Mercapide et al. (2016), se emplea la forma jurídica del derecho privado para realizar actividades económicas del Estado, coexistiendo regímenes jurídicos públicos y privados en ambas entidades. Esta forma jurídica de intervención estatal en el mercado legitima el derecho privado, pero no exime a las sociedades del Estado de cumplir con las exigencias jurídico-públicas derivadas de los fines que persiguen, la influencia de la Administración y los fondos públicos involucrados en su gestión (Rezzoagli, 2015, p. 12).

En el caso de T.P.S.A., esta empresa se clasifica como una sociedad anónima gestionada por el sector público conforme a la Ley N° 5537⁴ y sus modificaciones. Aunque opera bajo principios comerciales, enfrenta desafíos financieros significativos debido a los elevados costos operativos de la infraestructura ferroviaria, que son cubiertos en gran medida mediante aportes provinciales, como subsidios, préstamos o contribuciones no reintegrables. Estos recursos son fundamentales para mantener su operatividad y maximizar su rentabilidad social (Paggi, 2015). Además, la influencia de variables macroeconómicas, como la inflación, afecta la sostenibilidad de la empresa, lo

⁴ Ley Ministerial N° 5537 Artículo 27 inc. c) vigente en el período analizado (actualmente rige la Ley N° 5735 de Ministerios)

que hace aún más relevante la intervención estatal para garantizar su funcionamiento.

El Estado Provincial, al intervenir en una sociedad anónima, cumple un rol esencial al regular y supervisar sus actividades económicas, especialmente en lo relacionado con los gastos. Según Villegas (2021), los gastos de una empresa no solo son costos operativos, sino que también pueden convertirse en un "derivador de transferencia", es decir, en un mecanismo por el cual los recursos financieros se mueven dentro de la empresa, de una unidad o área a otra.

Al controlar las transferencias de recursos, el Estado garantiza que el gasto no solo se mantenga dentro de los límites establecidos, sino que también se justifique su impacto en la rentabilidad y sostenibilidad de la sociedad anónima mediante las rendiciones de esos fondos⁵. Este enfoque permite a la empresa tomar decisiones financieras más informadas y mejorar su competitividad, siempre respetando los principios de control y transparencia en el manejo de los recursos.

De esta forma, el Estado regula y supervisa los gastos de las sociedades anónimas para asegurar una correcta gestión de los recursos, el cumplimiento de las obligaciones fiscales y la transparencia en la administración financiera, evitando así el desvío de recursos o la transferencia indebida de fondos.

Para que el Estado pueda realizar estos gastos, debe contar con los recursos necesarios, definidos como las riquezas que obtiene para cumplir sus fines (Villegas, 2021). Estos recursos pueden provenir de diversas fuentes, tales como la explotación de propiedades estatales, ganancias de empresas estatales, tributos, sanciones patrimoniales, crédito público y monopolios fiscales. Es decir, el Estado debe asegurarse de contar con una fuente estable y legal de ingresos que le permita financiar sus actividades y cumplir con sus responsabilidades.

La "actividad financiera" del Estado se refiere a la obtención de estos recursos y la realización de gastos para satisfacer las necesidades de la comunidad. Esta actividad se divide en tres fases esenciales: la previsión de gastos e ingresos futuros, la obtención de los ingresos necesarios y la aplicación de estos ingresos a los destinos prefijados. En este sentido, el presupuesto estatal se convierte en un acto de gobierno que prevé y autoriza los ingresos y gastos para un período determinado, generalmente anual (Villegas, 2021). Los principios presupuestarios buscan asegurar una adecuada gestión de los recursos públicos, permitiendo que el Estado actúe de manera eficiente y responsable al intervenir en las sociedades anónimas y en la economía en general.

⁵ La rendición de cuentas es toda acción que realiza periódicamente el Estado para brindar información sobre el uso de los recursos y la planificación de la gestión (p.19). en www.argentina.gob.ar/sites/default/files/cfi_transparencia_guia_de_acceso_a_la_informacion_publica_rendicion_de_cuentas_y_comunicacion_institucional.pdf

Como se indicó anteriormente, las empresas públicas constituyen un mecanismo del Estado para ejecutar sus políticas públicas en un marco jurídico mixto, y pertenecen al sector público, tal y como lo establece tanto la normativa nacional (art. 8 de la Ley 24.156) como provincial (art. 2 de la Ley H N° 3186). Sin embargo, como concluye Monsalve (2023) “tienen mayor flexibilidad en materia presupuestaria” (p. 18) en tanto, para el caso de Río Negro, no registran sus movimientos (ingresos/egresos) en SAFYC, sino que utilizan sus propios sistemas contables (T.P.S.A., por ejemplo, utiliza el sistema contable desarrollado por la empresa INTERVAN).

Tal como indica Monsalve (2023):

La utilización del presupuesto por parte de estas empresas y sociedades del Estado provincial constituye un requisito conforme lo reglado por la Ley H N° 3186 y permite:

- cumplir con múltiples objetivos, como por ejemplo para el cumplimiento del Artículo 44 del Decreto Reglamentario H N° 1737/1998 que establece que debe contener los objetivos y política presupuestaria de la empresa, presupuesto de gasto y su financiamiento, entre otras, además de permitir mayores posibilidades de control;
- Oportunidad para la coordinación de políticas estatales;
- Obtener importantes flujos de asistencia financiera desde el presupuesto provincial;
- Conocer la magnitud y composición de ingresos y gastos del sector público provincial. (p. 18)

Estos presupuestos, previamente evaluados por la cartera ministerial que tiene a su cargo la competencia de supervisión de las sociedades del Estado o anónimas en las que la provincia tenga participación accionaria⁶, son aprobados por el Ministro de Hacienda, Obras y Servicios Públicos⁷ antes del 30 de noviembre del año anterior al período presupuestario correspondiente a través de una resolución (artículos 44 a 46 de la Ley H 3186 y artículos 44 y 45 del Anexo I del Decreto reglamentario H N° 1737/1998).

Cabe destacar que, el presupuesto es un acto de gobierno que prevé los ingresos y gastos estatales, autorizando para un periodo determinado, generalmente un año. Este proceso está alineado con el plan de acción del gobierno, lo que hace necesario ajustar los objetivos a corto plazo a través de modificaciones presupuestarias se fundamenta en el principio presupuestario de Flexibilidad (Ministerio de Economía, s.f.). Además, el contexto inflacionario

⁶ En el período analizado, dicha competencia se encontraba a cargo de la Secretaría General conforme Ley Ministerial N° 5537 (2021) y sus modificaciones.

⁷ En el período analizado, corresponde al Ministerio de Economía conforme Ley Ministerial N° 5537 (2021) y sus modificaciones.

contribuye a la pérdida del poder adquisitivo y a la variación de precios, lo que impacta en el gasto planificado.

Por su parte, las modificaciones presupuestarias son ajustes al presupuesto aprobado que permiten modificar las asignaciones de recursos y adecuar la ejecución a nuevas necesidades que surgen durante el ejercicio fiscal. Estas modificaciones pueden incluir aumentos, disminuciones o reestructuraciones de partidas. Según el sistema presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina “las consideraciones vertidas precedentemente, el instrumento de las modificaciones presupuestarias resulta útil, en la medida que permite hacer cambios en las asignaciones en función de las necesidades de ejecución de los organismos, reflejando nuevas prioridades y cambios en el entorno” (Ministerio de Economía, s.f., p.39)

Además, las empresas públicas rionegrinas deben seguir el tratamiento contable específico que indica el Decreto N° 466 (2008) en cuanto a las asistencias financieras no reintegrables recibidas de la administración provincial, asegurando la transparencia y precisión en la gestión contable de estos recursos. A tal fin, como indica el Anexo I, la empresa pública debe considerar el carácter presupuestario asignado por el organismo financiador de la Administración Provincial, a saber:

* Aportes de capital: La Administración Provincial utiliza una partida de adquisición de acciones y participaciones de capital en empresas públicas (de acuerdo al clasificador presupuestario vigente:⁸Partidas 612 - Aportes de capital a empresas públicas no financieras) y, consecuentemente, la empresa deberá tratarlo como aportes irrevocables con transitoriedad anual, oportunidad a partir de la cual las respectivas asambleas de socios o accionistas deberán ratificar y consolidar en capitalizaciones definitivas.

* Transferencias para financiar gastos corrientes: La provincia le asigna el carácter de Transferencias a empresas públicas no financieras para financiar gastos corrientes (de acuerdo al clasificador presupuestario vigente: Partida 551), por lo que la empresa deberá registrarlo como resultado positivo separado de las ventas e ingresos operativos de la Empresa.

* Transferencias para financiar gastos de capital: El organismo financiador le asigna a la transferencia el carácter de Transferencias a Empresas Públicas no financieras para financiar gastos de capital (de acuerdo al clasificador presupuestario vigente: Partida 561), debiendo la empresa registrar como ingreso separadamente de las ventas y los ingresos en cuentas de resultados positivos. A su vez, para “dar curso al destino otorgado por el organismo financiador de la Administración, la empresa deberá imputar a una partida del

⁸ Decreto Provincial 1214 (2022) que aprueba el Manual de Clasificadores Presupuestarios para uso del Sector Público Provincial.

Activo los gastos inherentes al proyecto respetando el destino otorgado por el organismo financiador” (p. 4).

En ambos casos, en función de la partida presupuestaria asignada y a la matriz contable, la provincia “registrará la operación en una cuenta contable de resultado negativo del rubro Transferencias Corrientes al Sector Público” (p. 3).

A su vez, el Anexo II aclara que “Cuando una empresa pública realiza una venta, locación o prestación de servicios a la administración provincial, no se trata de una asistencia financiera no reintegrable, sino de un pago por la contraprestación de bienes o servicios recibidos” (p. 4).

vi. **Situación actual de conocimiento del tema**

Si bien, existe una variada gama de trabajos académicos concerniente al tema de empresas públicas, en lo que respecta a la provincia de Río Negro y específicamente al financiamiento del Estado sobre ellas, resulta pertinente mencionar el de Monsalve (2023) que analiza el financiamiento que recibieron las empresas y sociedades del Estado de la Provincia de Río Negro con Rentas Generales (Recurso 10) a través de aportes del tesoro provincial en el período 2016-2020.

Por su parte, tanto los trabajos de Camacho et. al (2004) como de Mercapide et al. (2016), más allá de que tienen un enfoque en torno al control público, realizan aportes interesantes en torno a la figura de las empresas públicas y en forma particular desarrollan lo que acontece en Río Negro.

Finalmente, Paggi (2015) realizó una investigación sobre la gestión financiera de los Recursos Humanos en la esfera pública de la provincia de Río Negro, analizando el caso de la empresa T.P.S.A. para el período 2011-2013. Si bien el enfoque se basa en la contabilidad de costos y consecuentemente en la confección de instrumentos financieros que permitan medir el impacto del costo total de las políticas de compensación de los Recursos Humanos, la contextualización del estudio resulta pertinente para el presente trabajo de grado.

vii. **Tren Patagónico Sociedad Anónima**

La empresa T.P.S.A.⁹ es, de alguna manera, heredera de una cultura empresarial que proviene, en principio, de las antiguas compañías inglesas pero que se abastece también de las transformaciones producto de la nacionalización de los ferrocarriles y el desarrollo de la empresa pública Ferrocarriles Argentinos.

⁹ <https://trenpatagonica.com.ar/la-historia/>

En la década del '90, como producto de la aplicación de las políticas neoliberales que pusieron en peligro de extinción la totalidad del sistema ferroviario nacional, la empresa T.P.S.A. también fue golpeada.

A través de la "Reforma del Estado"¹⁰ se dictó el Decreto Nacional N° 666/89 que ordenaba la intervención de Ferrocarriles Argentinos. En consecuencia, en 1992 se sancionó el Decreto Nacional N° 532/92 por el cual se convocó a los gobiernos provinciales que tuvieran ramales ferroviarios en su territorio a que manifestaran, si así lo hubiera, su interés en que se les transfiriera, en concesión, la explotación integral de los mismos; todo ello frente al desinterés de las empresas privadas de hacerse cargo de algunos ramales.

En marzo de 1993, el Poder Ejecutivo Provincial sancionó el Decreto- Ley 2/93, ratificado por ley 2598/93 que establece la provincialización del servicio ferroviario.

Concomitantemente y en paralelo, se dicta el Decreto 178/93, que crea Servicios Ferroviarios Patagónicos (SE.FE.PA), en el ámbito del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos, para desarrollar las acciones necesarias para la recepción, explotación y/o entrega en concesión al sector privado de las líneas, ramales y servicios de transporte ferroviario transferidos a la órbita provincial, conforme con el convenio a celebrarse con el Estado Nacional.

Para regularizar la situación, en agosto de 1993 se firma con la Nación un convenio de "Permiso de Uso" del sistema ferroviario Viedma-Bariloche e Ingeniero Jacobacci, con el límite interprovincial con Chubut.

Finalmente, en junio de 1994, la Legislatura de la Provincia de Río Negro sancionó la Ley Provincial 2781 que facultó al Poder Ejecutivo Provincial a crear una Sociedad Anónima denominada Servicios Ferroviarios Patagónico S.A. (SE.FE.PA. S.A.), empresa que conseguiría su personería jurídica recién en octubre de 1994. Los motivos por los cuales se decidió crear una sociedad anónima fueron, según lo expresa el mensaje de elevación del proyecto de Ley 2781 a la Legislatura Provincial: "contar con una estructura organizativa ágil, capaz de prestar el servicio en forma eficiente y rentable, pero sin descuidar la importancia socio-económica que adquiere el transporte ferroviario"¹¹

En la ley 2781/94 se estableció que el capital social estaría representado por un noventa y nueve por ciento (99%) para la provincia de Río Negro y un uno por ciento (1%) para el I.A.P.S (Instituto Autárquico Provincial de Seguro de Río Negro). Así, en febrero de 1996, se reunía la primera asamblea de SE.FE.PA. S.A., eligiendo su primer Directorio.

En el año 1998, se produjo el cambio de razón social de SE.FE.PA. S.A. a T.P.S.A. Este cambio tuvo la finalidad de producir un cambio de imagen de la

¹⁰ Ley Nacional 23.696.

¹¹ Ley Provincial 2.781.

empresa y una reestructuración. En algunos documentos de la empresa se refleja el nuevo objetivo estratégico: “debemos dar servicios seguros, confortables, puntuales con responsabilidad antes, durante y después de su prestación y a un precio razonable, con una política comercial agresiva que desarrolle nuevas oportunidades”.

Esta empresa es una sociedad anónima de propiedad mayoritaria del Estado de la provincia de Río Negro, que se encuentra en funcionamiento y realiza los siguientes servicios:

1. Servicios de carga y transporte ferroviario de pasajeros: El ramal ferroviario que surca Río Negro de este a oeste, uniendo actualmente las ciudades de Viedma y San Carlos de Bariloche, se destaca tanto a nivel Nacional como Internacional, siendo un punto estratégico entre la cordillera y el mar.

2. La Trochita: Ofrece excursiones desde Ingeniero Jacobacci hasta la Estación Empalme 648, incluyendo un paseo en el tren a vapor de trocha angosta hasta el parador gastronómico de la zona. Hasta hace unos años, el ferrocarril era la actividad económica más importante de la localidad, pero esta situación cambió en 1993, cuando se decidió cerrar el ramal de trocha angosta entre Ingeniero Jacobacci y Esquel. En la actualidad, el ramal de trocha ancha (servicio de pasajeros) continúa hasta San Carlos de Bariloche, pero su uso ha disminuido considerablemente. No obstante, el servicio se mantiene activo en la órbita de una empresa provincial, con proyectos turísticos y el objetivo de vincular el corredor bioceánico.¹²

3. Tren local TER: Este servicio conecta la localidad de Ingeniero Jacobacci con San Carlos de Bariloche.

4. Materfer: Ofrece una excursión nocturna por la estepa patagónica, desde San Carlos de Bariloche hasta Perito Moreno, que incluye un paseo en tren, shows musicales y una cena con la mejor gastronomía patagónica.

5. Transporte de cargas: El servicio de transporte de cargas incluye el traslado de piedra caliza para la planta de Alcalis de la Patagonia Safic (ALPAT), en la localidad de San Antonio Oeste.

Estos servicios, a pesar de los cambios en el sector ferroviario y las transformaciones que ha vivido la empresa, siguen siendo una parte importante del paisaje socioeconómico de la región.

La prestación de servicios de transporte ferroviario es una actividad que por su naturaleza genera un déficit financiero por los altos costos asociados con el mantenimiento de infraestructura, material rodante, estaciones, combustible y equipos. Debido a ello es necesario recurrir a distintas fuentes de financiamiento, como los aportes no reintegrables de la Provincia.

¹²

<https://trenpatagonicosa.com.ar/la-trochita/>

A continuación, a efectos de resaltar lo expuesto anteriormente se sintetiza los resultados obtenidos por la empresa en el período 2022-2023 conforme sus Estados Contables (tabla 1):

Tabla 1 – Cuadro de resultados ejercicios finalizados 31.12.22 y 31.12.23 (a moneda homogénea del 31.12.23).

	31/12/2023	31/12/2022
Ventas de pasajes	514.490.698,87	307.649.530,07
Servicio de encomiendas y cargas	589.559.095,54	275.006.893,19
Ingresos	1.104.049.794,41	582.656.423,26
Gastos de Explotación	-3.663.212.859,97	-2.499.890.283,28
Gastos de Administración	-621.036.106,70	-423.666.838,10
Gastos de Comercialización	-693.945.722,20	-507.966.079,63
Resultados financieros y por tenencia, incluido el RECPAM	-579.815.894,99	-185.206.700,53
Gastos	-5.558.010.583,86	-3.616.729.901,54
Aportes provinciales	3.979.915.129,27	2.875.835.042,43
Ingresos varios estaciones	47.782.992,84	61.163.853,34
Otros ingresos	4.027.698.122,11	2.936.998.895,77
Deudores Incobrables	-10.774.957,23	-50.321.647,16
Otros egresos extraordinarios	-10.774.957,23	-50.321.647,16
Resultado ordinario antes IG	-437.037.624,57	-147.396.229,67
Impuesto a las ganancias (IG)	0,00	0,00
Resultado del ejercicio	-437.037.624,57	-147.396.229,67
Calculos		
Total De ingresos	5.131.747.916,52	3.519.655.319,03
Aportes Pcia RN	3.979.915.129,27	2.875.835.042,43
	77,55 %	81,71 %
Gastos ordinarios vs ingresos ordinarios		
Gastos	5.558.010.583,86	3.616.729.901,54
Ingresos	5.131.747.916,52	3.519.655.319,03
	-426.262.667,34	-97.074.582,51
	-8,31 %	-2,76 %
Elaboración propia – Fuente. Estados contables Tren Patagónico SA 2022 y 2023		

Desde su inicio, la política de la empresa ha estado orientada a equilibrar los recursos de manera eficiente, garantizar la sostenibilidad a largo plazo y cumplir con los objetivos sociales que justifican su existencia. El análisis de sus estados contables y su estructura de costos permite evaluar tanto su desempeño operativo como el impacto económico en las comunidades que conecta. Esta firma, demuestra cómo una empresa pública puede equilibrar los principios comerciales con las necesidades sociales, desempeñando un papel esencial en el desarrollo económico y social de la región patagónica, además, actualmente conecta Buenos Aires y parte del norte a través del servicio de carga ALPAT. Su operación, es respaldada por el apoyo gubernamental como también por una estructura de financiamiento que incluye estrategias privadas, asegura la conectividad de áreas geográficamente distantes y favorece el crecimiento económico, la cohesión social y el fortalecimiento de la identidad regional, proporcionando así servicios esenciales de transporte de pasajeros y carga contribuyendo significativamente a habitantes de la Patagonia y al desarrollo de las localidades a lo largo de su recorrido. Esto se refleja en la cobertura mediática, que destaca su impacto positivo en la región y de importancia para la comunidad como se puede ver en distintos sitios web.¹³

viii. Análisis de los datos obtenidos

En este capítulo, a fin de cumplimentar los objetivos específicos planteados, se analiza la composición del presupuesto asignado a la empresa T.P.S.A., con la participación del Estado provincial financiada a través del recurso 10 (rentas generales) mediante aportes del tesoro provincial, para el período 2022-2023. También se identifican y analizan las variaciones presupuestarias en los distintos períodos.

Para ello, se han recolectado datos tanto del sistema de gestión de la empresa como del SAFYC.

1 Presupuesto inicial y modificaciones presupuestarias de Tren Patagónico SA en ejercicios 2022 y 2023.

A fin de analizar el presupuesto inicial de la empresa y comparar con el presupuesto vigente al cierre identificando las modificaciones presupuestarias de los años 2022 y 2023, se consultaron las Resoluciones ministeriales

¹³ <https://www.ambito.com/energia/alpat-se-expande-la-industria-del-litio-despacho-el-primero-cargamento-soda-ash-tren-destino-tucuman-n5877333>
<https://www.rionegro.com.ar/sociedad/voy-turismo/en-60-dias-volveria-el-tren-entre-bahia-blanca-y-viedma-2425219/> y <https://www.betanoticias.com/tren-patagonico/>

correspondientes en el Boletín Oficial, así como los datos obtenidos de SAFYC y el sistema de gestión de la empresa. Este presupuesto abarca los recursos propios de la empresa y los aportes del tesoro asignados.

La E3 da cuenta de que “las empresas presentan sus proyectos a través de un expediente electrónico”, el que cuenta con la intervención de distintos sectores del Ministerio de Hacienda hasta concluir con la emisión de la Resolución Ministerial correspondiente, quedando abierto durante el ejercicio en curso para tramitar las modificaciones presupuestarias que pudieran solicitarse. En efecto, ratifica que la emisión de dicho acto administrativo se sustenta en que tal “facultad ha sido delegada desde el Poder Legislativo al Ejecutivo, y de éste al Ministro.”

Por su parte, la E1 expresó que el presupuesto se elabora generalmente en el mes de octubre del año anterior, proyectando en base a la inflación estimada y a los posibles incrementos de costos, tomando “como factor principal de ajuste se consideró el precio del combustible, dado su impacto significativo en la mayoría de las variables presupuestarias”.

En efecto, la E3 hace referencia a que justamente “en la mayoría de casos las modificaciones presupuestarias surgen debido a que como se realiza muy tempranamente su proyección anual es muy común que queden desfasadas por cuestiones inflacionarias o gastos extraordinarios, los cuales exceden los planteados en su momento.”

1.1.1 Ejercicio 2022

Tabla 2 - Presupuesto al inicio 2022 ejercicio fiscal

Ejercicio Fiscal 2022		
Entidad (Tren Patagonico SA)	Inicio	participacion relativa de financiamiento total
Recurso Propio	\$ 48.433.799,00	6%
Aporte de la Provincia	\$ 784.700.000,00	94%
Total	\$ 833.133.799,00	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2022		
En el 2022 no tuvo modificaciones el presupuesto		

Para el ejercicio fiscal 2022, el presupuesto al inicio de T.P.S.A. fue de \$ 833.133.799,00, compuesto por dos fuentes de financiamiento:

- Recurso Propio con un total de \$48.433.799,00 que representa el 6% del presupuesto aprobado.
- Aportes de la Provincia por un total de \$784.700.000,00, los cuales tienen una participación del 94% en el financiamiento total del presupuesto.

Es relevante señalar que, a lo largo de todo el ejercicio fiscal, el presupuesto se mantuvo sin modificaciones, conforme a lo dispuesto por la Resolución 2021-506-GDERNE-ME (BO 6033 15/11/21) del Ministerio de Economía. De este modo, el presupuesto aprobado inicialmente permaneció vigente sin ajustes ni cambios durante todo el ejercicio fiscal 2022.

1.1.2 Ejercicio 2023

Tabla 3 - Presupuesto al inicio 2023

Ejercicio Fiscal 2023		
Entidad (Tren Patagonico SA)	Inicio	participacion relativa de financiamiento total
Recurso Propío	\$ 304.917.688,00	18%
Aporte de la Provincia	\$ 1.386.607.265,00	82%
Total	\$ 1.691.524.953,00	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2023		

Para el ejercicio 2023, el presupuesto inicial de T.P.S.A. es de \$1.691.524.953,00. De este total, \$304.917.688,00 corresponden a recursos propios de la entidad, lo que representa el 18%, mientras que \$1.386.607.265,00 provienen de los aportes de la provincia, cubriendo el 82% restante. Estos fondos están destinados a la ejecución de los objetivos establecidos para el ejercicio fiscal 2023.

Tabla 4 - Presupuesto al cierre 2023

Ejercicio Fiscal 2023				
Entidad (Tren Patagonico SA)	Inicio	Cierre	Variacion en Pesos (\$)	participacion relativa de financiamiento total
Recurso Propío	\$ 304.917.688,00	\$ 881.603.948,25	\$ 576.686.260,25	27%
Aporte de la Provincia	\$ 1.386.607.265,00	\$ 2.329.789.545,95	\$ 943.182.280,95	73%
Total	\$ 1.691.524.953,00	\$ 3.211.393.494,20	\$ 1.519.868.541,20	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2023				

Al cierre del ejercicio fiscal 2023, el presupuesto de T.P.S.A. tiene un aumento significativo tanto en los recursos propios como en los aportes de la provincia. Los aportes provinciales, que al inicio del año fueron de \$1.386.607.265,00 se incrementan a través de tres modificaciones durante el período, alcanzando un

total de \$ 2.329.789.545,95 al cierre del año, lo que representa un aumento de \$ 943.182.280,95. Este financiamiento, proveniente de "Rentas Generales", es fundamental para el funcionamiento de la entidad, ya que constituye el 73% del presupuesto total. Esto resalta la importancia del apoyo gubernamental para la operación de la entidad, consolidando a la provincia como la principal fuente de recursos.

Por otro lado, los recursos propios al inicio del ejercicio fueron de \$304.917.688,00 y al cierre del período alcanzaron los \$881.603.948,25, lo que muestra una variación positiva. Este incremento refleja un crecimiento en la capacidad financiera interna de la entidad, aumentando su participación relativa en el financiamiento total a un 27%. Es importante destacar que estos recursos son gestionados directamente por la entidad y no requieren modificaciones ni resoluciones del Ministerio de Economía, ya que corresponden a fondos propios generados por la empresa, los cuales no forman parte del análisis del objeto de estudio.

Antes de analizar las modificaciones presupuestarias cuantitativas entre el inicio y el cierre de cada año del período en cuestión, es importante señalar que las modificaciones a describir se enfocan exclusivamente en las "Rentas Generales", ya que este es el objeto de estudio.

Tabla 5 - Modificaciones del presupuesto 2023

PRESUPUESTO Y SUS MODIFICACIONES AL 2023						
Tren Patagonico SA	Inicio	1ra modificacion 28/09/23	2da Modificacion 02/11/23	3ra Modificación 07/12/23	Aprobado por Ministerio de Economia	Incremento Inicio - Cierre
Aportes de la provincia	\$ 1.386.607.265,00	\$ 300.000.000,00	\$ 250.000.000,00	\$ 518.915.000,00	\$ 2.455.522.265,00	77%
		\$ 1.686.607.265,00	\$ 1.636.607.265,00	\$ 1.905.522.265,00	77%	
		22%	18%	37%		
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2023						

En lo que respecta a la empresa, se aprueba un presupuesto de \$1.386.607.265,00 para el año 2023, según la Resolución N° 382/2022 ME, con fondos provenientes de rentas generales. A lo largo del ejercicio, el presupuesto sufre tres modificaciones debido a la necesidad de cubrir el desfasaje de los gastos operativos y de sueldos, originados por la difícil situación macroeconómica del país, lo que afecta los supuestos incluidos en el presupuesto inicial.

El 21 de septiembre, se solicita una modificación presupuestaria mediante el expediente 2023-00440432, para cubrir el desfasaje de los gastos operativos y sueldos, con aportes del Tesoro (rentas generales), conforme a la Resolución

375/23 ME. El 2 de noviembre, se realiza una nueva solicitud bajo el expediente 2023-00508818, y el 7 de diciembre, una tercera modificación mediante el expediente 2023-00564937, con el mismo objetivo.

Las modificaciones responden al aumento en el costo del combustible, esencial para la prestación de servicios, y al incremento de la cantidad de servicios ofrecidos. Esto impacta en los costos operativos, ya que se requiere mayor consumo de combustible. Además, se deben realizar compras de repuestos y reparaciones de locomotoras, tanto para el transporte de carga como para el de pasajeros, así como adquirir indumentaria para el personal. También se precisa garantizar los fondos necesarios para el mantenimiento de locomotoras, cumpliendo con las normativas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T) y aprobando las inspecciones regulares. A esto se suma el incremento salarial del personal, lo que exige nuevos acuerdos salariales.

Por tal motivo, se describe que los aportes de la provincia generan un incremento considerable durante el año, pasando de \$1.386.607.265,00 en el presupuesto inicial a un total de \$ 2.329.789.545,95 al cierre del ejercicio. Este incremento se debe a las tres modificaciones solicitadas, que suman \$ 943.182.280,95. En total, el 77% del presupuesto de T.P.S.A proviene de este tipo de financiamiento, lo que refleja la fuerte dependencia de los aportes provinciales para cubrir los gastos operativos y salariales a lo largo del año.

Lo expuesto hasta aquí, es coincidente a lo relevado en las entrevistas, concluyendo la E1, al respecto, que los pedidos de modificaciones presupuestarias “deben ser debidamente justificados y tramitados mediante el expediente correspondiente, permitiendo así la adaptación del presupuesto a las nuevas necesidades operativas y financieras”

Como conclusión de este primer análisis, se advierte que las tablas muestran una clara distinción entre los recursos propios y los aportes provinciales en los dos periodos analizados, lo que facilita la identificación de las fuentes de ingresos. El aumento significativo en los recursos propios, junto con la fuerte asistencia provincial, contribuye al buen funcionamiento de la empresa y al cumplimiento de los objetivos de transporte de pasajeros, servicios turísticos y de carga. Sin embargo, la empresa no podría autofinanciarse adecuadamente debido a varios factores. Primero, sus operaciones requieren inversiones constantes en infraestructura y mantenimiento de material rodante y tractivo, lo que supera la capacidad de generación de ingresos de sus recursos propios. Además, factores económicos externos, como fluctuaciones en la demanda, cambios en la regulación y la situación macroeconómica, pueden afectar su rendimiento financiero. Esto hace que el respaldo gubernamental sea esencial para su sostenibilidad y crecimiento.

Este análisis resalta la importancia del apoyo estatal para garantizar la continuidad de los proyectos de infraestructura y transporte, destacando el papel

clave de los recursos de "Rentas Generales" en el financiamiento de la empresa. A pesar de su capacidad para generar recursos propios, T.P.S.A. sigue dependiendo en gran medida de los aportes provinciales. Esta alta dependencia subraya la necesidad de mantener el apoyo estatal y una planificación financiera sólida, así como la colaboración entre el sector público y privado para asegurar el desarrollo y éxito de la empresa.

2 Análisis de la ejecución de las partidas presupuestarias aprobadas, identificación de los trámites realizados.

2.1 Ejecución 2022

Al cierre del año 2022, T.P.S.A. presenta una subejecución presupuestaria del 4%, lo que significa que solo se ha utilizado el 96% de los recursos asignados por la provincia, los cuales totalizan \$756.610.000,00. Esto implica que \$28.090.000,00 no fueron ejecutados durante el año:

Tabla 6 - Presupuesto al cierre 2022

Ejercicio Fiscal 2022		
Entidad (Tren Patagonico SA)	Aportes de la Provincia	participacion relativa de financiamiento total por aportes de la Provincia
Inicio por Resol.2021-506-GDERNE-ME(BO 6033 15/11/21)	\$ 784.700.000,00	100%
Cierre por SAFYC	\$ 756.610.000,00	96%
Subejecución presupuestaria	\$ 28.090.000,00	4%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2022		
En el 2022 no tuvo modificaciones el presupuesto		

Tabla 7 - Presupuesto ejecutado en 2022

Relación de los aportes de la Provincia en el 2022 a la empresa					
Entidad (Tren Patagonico SA)	Presupuesto aprobado para el 2022 según Resol.2021-506-GDERNE-ME (BO 6033 15/11/21)	Presupuesto ejecutado por la empresa al cierre	Aportes abonado por SAFYC al cierre	Aportes aprobado y no abonado por SAFYC al cierre	Participación relativa en el presupuesto ejecutado y el presupuesto aprobado
Aporte de la Provincia	\$ 784.700.000,00	\$ 756.610.000,00	\$ 583.110.000,00	\$ 173.500.000,00	96%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN					

En el periodo 2022, se aprueba un aporte de capital y/o transferencia financiado con Rentas Generales por un total de \$784.700.000,00 destinado a

los objetivos y políticas de T.P.S.A. Este apoyo estatal es fundamental, ya que la empresa depende en gran medida de estos recursos, financiados conforme a lo establecido por la Ley Provincial N° 5173, para asegurar su operatividad y sostenibilidad a largo plazo.

A medida que la empresa ejecuta el presupuesto aprobado de \$583.110.000,00 se observa que T.P.S.A. solicita distintos ingresos a la provincia a lo largo del año. Estas solicitudes están orientadas principalmente a cubrir los gastos más relevantes para el funcionamiento de la empresa, tales como el pago de haberes, aportes y contribuciones, así como los gastos en combustible y las reparaciones necesarias para el adecuado funcionamiento de la maquinaria.

Es importante señalar que, a pesar de que T.P.S.A. ejecuta el 96% del presupuesto aprobado, presenta una subejecución del 4% en los recursos durante el año. El financiamiento estatal sigue siendo esencial para el cumplimiento de los objetivos de la empresa, garantizando tanto su operatividad como su sostenibilidad, tal como se destacó anteriormente. Los fondos asignados no solo se destinan a cubrir gastos operativos, sino también a la operación y mantenimiento del material tractivo, remolcado e infraestructura, especialmente en el sector de vías y obras.

Tabla 8 - Relación participativa de los aportes abonados por la provincia en 2022 a T.P.S.A.

Tabla 8 - Relación participativa de los aportes abonados por la Provincia en el 2022 a la empresa		
Aporte de la Provincia a Tren Patagónico SA	Cierre	Relación participativa
Ejecutado y abonado por SAFYC	\$ 583.110.000,00	77%
Aprobado pero No Abonado por SAFYC	\$ 173.500.000,00	23%
Aporte aprobado según Resol.2021-506-GDERNE-ME(BO 6033 15/11/21)	\$ 756.610.000,00	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN		

Es importante destacar que, al cierre del periodo 2022, T.P.S.A. recibe un total de \$583.110.000,00 lo que representa el 77% de los aportes aprobados y abonados por la Provincia. Queda un saldo pendiente de pago de \$173.500.000,00 que se clasifica como deuda flotante¹⁴. En este sentido, el

¹⁴ La deuda flotante es un pasivo del Estado que representa obligaciones ciertas pendientes de pago. Está constituida por los gastos realizados en determinado periodo que por diversos motivos todavía no han sido pagados. https://opc.gob.ar/monitores/monitor-de-deuda-flotante/?utm_source=

artículo 42 de la ley N° 24.156 establece que “El tratamiento financiero y contable a dispensar a los gastos devengados y no pagados al 31 de diciembre de cada año, como así también, para los comprometidos y no devengados a esa fecha”.-

Este saldo pendiente se traslada al año siguiente para su pago y otorga a la empresa el derecho de reclamar el crédito para cumplir con las obligaciones pendientes.

Que el 23% del presupuesto ejecutado quede pendiente subraya el impacto de la deuda flotante en el funcionamiento de la empresa para el año siguiente. Conforme las registraciones contables realizadas por la empresa, se dio cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto 466/08:

Tabla 9 - Registración del periodo 2022

Registración Mayores TREN		
1.1.4.5.002 (sin AXI)	APORTES DE LA PROVINCIA	173.500.000,00
4.6.0.0.000	ASISTENCIAS FINANCIERAS NO REINTEGRABLES	756.610.000,00
Registración SAFYC		
Deuda Tesorería (Entidad 38) Tren al 31/12/22		173.500.000,00
Ejecución presupuestaria 2022		756.610.000,00
Elaboración propia – Fuente. Estados contables Tren Patagónico SA 2022		

De acuerdo a las solicitudes de recursos realizadas por la empresa en 2022, se generaron 42 expedientes gestionados por el Ministerio de Economía, correspondientes a pagos de haberes, combustible, indumentaria, responsabilidad civil (seguro), y reparaciones y mantenimiento del material tractivo, remolcado, equipos y maquinarias:

Tabla 10 - Expediente tramitado en 2022

Expte tramitado en 2022					
EXP.00012422-2022	EXP. 00418306-2022	EXP. 00174697/2022	EXP.00309857-2022	EXP. 00267725-2022	EXP.00337839-2022
EXP.00053321-2022	exp. 00418306-2022	EXP.00337839-2022	EXP. 00352164-2022	EXP.2022-00174888	EXP.00261277-2022
EXP.00414536-2022	EXP.0022403-2022	EXP.00337839-2022	EXP.00508319-2022	EX-2022-00537586-GDERNE-SSH#ME	EX-2022-00573946-GDERNE-SSH#ME
EXP.00258257-2022	EXP.00423156-2022	EXP.00261277-2022	EXP.00551385-2022	EXP.00231056-2022	EXP.00337839-2022
EXP.00021515-2022	EXP.00383472-2022	EXP.00261277-2022	EXP. 00207260-2022	EXP. 00457982-2022	EX-2022-00566921-GDERNE-SSH#ME -
EXP.00096869-2022	EXP.00174888-2022	EXP.00261277-2022	EXP. 00258257-2022	EXP. 00267725-2022	EXP.00337839-2022
EXP. 00443514-2022	EXP. 00267725-2022	EXP. 00174697-2022	EXP. 00155154-2022 -	EXP.00267725-2022	EXP.00337839-2022
Elaboración Propia: Reporte SAFYC					

Es importante señalar que la identificación de trámites y etapas de gastos hace referencia al proceso de reconocer y clasificar las fases y procedimientos administrativos necesarios para realizar un gasto dentro de una entidad, ya sea una empresa o un organismo gubernamental. Este proceso incluye varias etapas: la planificación, en la cual la empresa solicita los recursos aprobados en el presupuesto; la autorización, que implica la aprobación formal para efectuar el gasto; la ejecución, donde se utilizan los recursos aprobados para cumplir los objetivos, como la compra de materiales o el pago de servicios; la liquidación, que consiste en registrar y controlar los pagos realizados, así como los saldos pendientes; y el control y evaluación, en el que se revisa que el gasto se haya realizado de acuerdo con el presupuesto y las normativas vigentes a través de las rendiciones de fondos.

2.2 Ejecución 2023

Al finalizar el ejercicio fiscal 2023, el Ministerio de Economía aprueba un presupuesto total de \$2.455.522.265,00 para T.P.S.A., de los cuales la empresa ejecuta \$2.329.789.545,95, lo que representa el 95% del presupuesto aprobado. Esto genera una subejecución de \$125.732.719,05. equivalente al 5% del presupuesto total.

Tabla 11 - Presupuesto al cierre con las modificaciones correspondientes 2023

Ejercicio Fiscal 2023		
Entidad (Tren Patagonico SA)	Aportes de la Provincia	Participación en la ejecución del presupuesto
Inicio por RESOL-2022-382-E-GDERNE-ME (BO 6140 01/12/22)	\$ 1.386.607.265,00	
Modificaciones RESOL-2023-375-E-GDERNE-ME (B.O. 6222 28/09/23) / RESOL-2023-416-E-GDERNE-ME (B.O. 6232 02/11/23) / RESOL-2023-461-E-GDERNE-ME (B.O. 6242 07/12/23)	\$ 943.182.280,95	
Cierre	\$ 2.329.789.545,95	95%
Subejecución presupuestaria	\$ 125.732.719,05	5%
Presupuesto Aprobado RESOL-2022-382-E-GDERNE-ME (BO 6140 01/12/22) y modificaciones (RESOL-2023-375-E-GDERNE-ME , R(B.O. 6222 28/09/23) / R, E (B.O. 6232 02/11/23 / RESOL-2023-461-E-GDERNE-ME)	\$ 2.455.522.265,00	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN - Diciembre 2023		

Tabla 12 - Presupuesto 2023

Relación de aportes de la Provincia en el 2023 a la empresa					
Entidad (Tren Patagonico SA)	Presupuesto al Inicio 2023	Presupuesto al cierre	Presupuesto ejecutado y abonado por SAFYC	aportes aprobado pero no abonados	Participacion relativa de aportes en el presupuesto
Aporte de la Provincia	\$ 1.386.607.265,00	\$ 2.329.789.545,95	\$ 1.939.180.000,00	\$ 390.609.545,95	83%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN					

El presupuesto aprobado por el Ministerio de Economía para T.P.S.A. al cierre del año fue de \$2.329.789.545,95 considerando las tres modificaciones aprobadas, ejecutándose solo \$1.939.180.000,00. Es decir que, a pesar de las modificaciones realizadas, hubo una subejecución del presupuesto aprobado para el corriente año.

Tabla 13 - relación participativa de los aportes abonados por la provincia en 2023 a T.P.S.A

Aporte de la Provincia a T.P.S.A	Cierre	Relación participativa
Presupuesto abonado por SAFYC y Ejecutado T.P.S.A	\$ 1.939.180.000,00	83%
Presupuesto Aprobado pero No Abonado por SAFYC	\$ 390.609.545,95	17%
Presupuesto Ejecutado por T.P.S.A. - RESOL-2022-382-E-GDERNE-ME (BO 6140 01/12/22) y modificaciones (RESOL-2023-375-E-GDERNE-ME , R(B.O. 6222 28/09/23) / R, E (B.O. 6232 02/11/23 / RESOL-2023-461-E-GDERNE-ME)	\$ 2.329.789.545,95	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN		

La empresa ha recibido un aporte del 83% de la provincia, lo que refleja un alto nivel de cumplimiento en la ejecución de recursos, esencial para el funcionamiento de la empresa, que depende en gran medida de estos fondos. Además, se registraron \$390.609.545,95, equivalente al 17% del total aprobado, que aún no se ha abonado. Este monto fue aprobado y devengado, pero no se ha pagado hasta la fecha y se estipula su cobro para el año siguiente.

Conforme las registraciones contables realizadas por la empresa, se dio cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto 466/08:

Tabla 14 - Registración del periodo 2023:

Registración Mayores TREN			
1.1.4.5.002 (sin AXI)	APORTES DE LA PROVINCIA	390.609.545,95	
4.6.0.0.000	ASISTENCIAS FINANCIERAS NO REINTEGRABLES	2.325.077.030,26	(*)
Registración SAFYC			
Deuda Tesorería (Entidad 38) Tren al 31/12/23		390.609.545,95	
Ejecución presupuestaria 2023		2.329.789.545,95	(*)
Elaboración propia – Fuente. Estados contables Tren Patagónico SA 2023			
(*) Esta diferencia se origina en 4.4712.515,69 corresponde a transferencia realizada por el DPA a Tren Patagonico S.A			

Las solicitudes de recursos realizadas por la empresa en 2023 se tramitaron a través de 29 expedientes:

Tabla 15 - Expedientes tramitados en 2023

Expedientes tramitado en 2023		
EXP. 00014162/2023	EXP. 00232856/2023	EXP.00386745/2023
EXP.00011959/2023	EXP. 00209148/2023	EXP. 00463286/2023
EXP.00012721/2023	EXP.00248675/2023	EXP. 00477155/2023
EXP. 00011959/2023	EXP. 00251702/2023	EXP. 00501778/2023
EXP.00011959/2023	EXP.00300714/2023	EXP.00517855/2023
EXP. 00063015/2023	EXP.00263310/2023	EXP.00521088/2023
EXP.00076587/2023	EXP.00324434/2023	EXP.00578278/2023
EXP.00119320/2023	EXP.00335678/2023	EXP.00521342/2023
EXP.00124806/2023	EXP.00324575/2023	EXP.00586634/2023
EXP.00186561/2023		EXP.00620114/2023
Elaboración Propia: Reporte SAFYC		

Para complementar el análisis cuantitativo efectuado en este punto, es relevante destacar algunas cuestiones que surgieron de las entrevistas realizadas:

- En cuanto a la ejecución y rendición del presupuesto, la E1 indicó que “una vez presentado el presupuesto anual mediante una nota formal, el proceso continúa hasta concretar el pago. Este pago se realiza a través del sistema

TPSA y queda registrado en el sistema SAFYC para garantizar su trazabilidad. Toda la gestión del proceso está a cargo exclusivamente de la Gerencia Administrativa, sin delegación en empleados operativos, lo que permite mantener un mayor control y responsabilidad sobre el manejo del presupuesto.”

- En lo concerniente a la registración contable de los aportes tramitados y recibidos del Estado, la E2 expresó que: “La tesorería ingresa diariamente al sistema INTERVAN los ingresos que se reflejan en el banco, el segundo paso luego de la identificaron del monto, con la documentación del SAFYC se constata a que Expediente corresponde el pago y se procede a la registración del Recibo de Cobro.

Si el expediente es nuevo se genera el Devengado de Recurso con el monto total de lo aprobado por el Estado, se genera el devengado con el concepto de aporte de la provincia, y luego se genera el cobro correspondiente, este puede ser parcial o total”.

- Por su parte, desde el punto de vista de la provincia, la E3 manifestó que el principal monitoreo se da: “a través de la solicitud de fondos que van realizando mensualmente para sus gastos de Haberes y Funcionamiento, en el cual a través de cuadros de control se va verificando la disponibilidad de sus fondos.”

2.3 Tramitación de las solicitudes de aportes no reintegrables

Cabe mencionar que, dado que la empresa no utiliza el sistema SAFYC como registro contable, a diferencia de los organismos públicos, no tiene acceso a las etapas del gasto que desarrolla la provincia, ya que solo puede ver cuándo la Tesorería General de la Provincia realiza el pago. Por lo tanto, T.P.S.A enfrenta dificultades en las etapas de compromiso, orden y pago, lo que limita su capacidad para conocer la planificación de los pagos y restringe su funcionamiento habitual, además del procedimiento de armado del expediente por parte del Ministerio de Economía.

Ello ha sido corroborado en las entrevistas realizadas, cuyos testimonios dan cuenta de que una vez presentada la solicitud de ejecución de transferencia de fondos, recién toman conocimiento del pago al constatar la transferencia en el Banco: “se eleva la nota al Ministerio competente para la autorización, luego se espera a tener la aprobación de los fondos” (E 2), “la aprobación del pago se comunica oficialmente a través de una resolución” (E1), “la tesorería da el ingreso al sistema de los aportes de la provincia, según como fueron ingresando los fondos al banco y se anexa la información que figura en el SAFYC” (E2) y “cuando se recepciona el depósito, comienza a realizarse los respectivos pagos con toda la documentación respaldatoria.” (E 2).

Esta limitación en el alcance de la información dificultó la elaboración de este trabajo, ya que no se dispuso de detalles sobre las etapas en las que se lleva a

cabo el trámite de solicitud realizado por T.P.S.A. para conocer el momento en que se aprueba el crédito definitivo solicitado por la empresa.

Esta situación puede ocasionar fluctuaciones y diferencias entre lo que realmente abona la provincia y el registro que lleva a cabo la empresa, ya que el área contable desconoce el compromiso y devengado de los aportes de la provincia, debido a que no se conoce el momento exacto del derecho al cobro. Sin embargo, es importante aclarar que, aunque el Ministerio de Economía notifica el crédito otorgado a través de resoluciones y órdenes de pago, tal como fue indicado en la E1, al ser solicitadas no se pudo obtener copias de las resoluciones del Ministerio de Economía.

No obstante ello, se realizaron consultas en el sistema GDE para verificar los movimientos de alguno de los trámites de asistencias financieras del período analizado a fin de constatar los organismos intervinientes y el tiempo promedio que demora el trámite desde la solicitud hasta su pago. Como resultado (tabla 16), puede afirmarse que un expediente de sueldo implica un plazo estimado de entre 7 y 10 días hábiles, dado que debe ser tramitado dentro del mismo mes en que se devenga pues su pago se efectiviza en el mes siguiente, conforme al cronograma de pagos establecido por la administración provincial. En contraste, los expedientes vinculados a reparaciones, mantenimientos o combustible requieren un plazo aproximado de entre 30 y 45 días hábiles, considerando las distintas etapas y aprobaciones que se suceden desde la solicitud inicial hasta el pago final por parte de la Tesorería, además de la disponibilidad de caja de esta última.

Tabla 16 - La tramitación de tiempos administrativos de los expedientes

Tabla 16 - La tramitación de tiempos administrativos de los expedientes			
Expedientes	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Duración
2022-0053321 (PAGO de HABERES FEBRERO)	19/2/2022	29/02/2022	9 días hábiles
2023-00232856 (PAGO HABERES MAYO)	18/5/2023	31/5/2023	9 días hábiles
2023-00620114 (PAGO HABERES DICIEMBRE)	15/12/2023	28/12/2023	8 días hábiles
2023-324434 (PAGO COMBUSTIBLE JUL/AGO)	11/7/2023	4/8/2023	20 días hábiles
2023-586634 (PAGO de COMBUSTIBLE NOV-DIC)	30/11/2023	29/12/2023	20 días hábiles
2022-537586 (REPARACIÓN de LOCOMOTORA)	26/12/2022	24/2/2023	45 días hábiles
2023-00209148 (REPARACIÓN de LOCOMOTORA MARZO-ABRIL)	8/5/2023	23/6/2023	37 días hábiles
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN			

3 Aplicación de las asistencias financieras recibidas

Continuando con el análisis, se examinaron las diversas aplicaciones de recursos presentadas por T.P.S.A. durante los años 2022 y 2023, correspondientes a los expedientes solicitados para las distintas partidas que la empresa utiliza. En este contexto, se destacan partidas como sueldos, reparaciones y mantenimiento del material rodante, tanto tractivo como remolcado, sector de vías y obras, combustible, indumentaria y responsabilidad civil (es decir, seguros).

Los expedientes están estrechamente vinculados con los objetivos y el desarrollo operativo de la empresa, que requiere inversiones constantes en infraestructura y en el mantenimiento de su flota. Debido a que los ingresos propios no alcanzan para cubrir el desfase entre los gastos operativos y el pago de salarios, es necesario recurrir a los fondos del Tesoro (rentas generales). Esta situación subraya la necesidad de contar con el apoyo económico de la provincia para cubrir dicho déficit.

El análisis de los desvíos de la asistencia financiera con Rentas Generales (Recurso 10) a través de aportes del Tesoro Provincial para el año 2022, refleja una clara distribución de los recursos derivados a través de 42 expedientes aprobados por el Ministerio de Economía, en los cuales TPSA ejecutó un total de \$756.610.000,00 que fueron asignados a diversas fuentes de aplicación.

Tabla 17 - Relación participativa en la aplicación de los gastos periodo 2022

Detalles	Ejecución	participación relativa
Combustible	\$ 62.000.000,00	8,19%
Pago de haberes	\$ 556.610.000,00	73,57%
Indumentaria	\$ 27.500.000,00	3,63%
Reparaciones y mantenimientos	\$ 86.500.000,00	11,43%
Responsabilidad Civil (Seguro)	\$ 24.000.000,00	3,17%
Total Abonado por SAFYC	\$ 756.610.000,00	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN		

En términos generales, se observa que la mayor parte de los recursos, 73,57%, se destina al pago de haberes, lo cual refleja una clara prioridad hacia la remuneración del personal. Este porcentaje responde a la estructura de la empresa, que cuenta con 296 empleados según el presupuesto aprobado para 2022, conforme a la Resolución 2021-506-GDERNE-ME. Dado el número de empleados, este gasto es una de las principales cargas para la organización, lo cual es común en empresas que dependen del personal para funcionar de manera eficiente.

Por otro lado, los gastos en combustible, con una participación del 8,19%, son importantes, ya que el combustible es esencial para el funcionamiento de los servicios, convirtiéndolo en una parte clave del presupuesto.

Los gastos de reparaciones y mantenimientos, que representa un 11,43% del total, resultan significativos denotando la importancia que se le otorga al mantenimiento del material tractivo (locomotoras), material rodante (vagones) e infraestructura (sector de vías y obras). Esta inversión es clave para garantizar la operatividad, seguridad y eficiencia de la organización, asegurando que el equipo y las instalaciones estén en condiciones óptimas para ofrecer un servicio seguro y de calidad.

Finalmente, los gastos en indumentaria (3,63%) y responsabilidad civil (3,17%) tienen una importancia relativa menor. Estos gastos están relacionados con el cumplimiento de contratos de servicios y con el pago de seguros. Están en línea con lo establecido en los Convenios Colectivos de Trabajo, específicamente en los Artículos 30° (Unión Ferroviaria) y 35° (La Fraternidad), que regulan estos aspectos vinculados al personal y a la seguridad legal de la empresa.

Gráfico 1 - Relación participativa en la aplicación de los gastos periodo 2022



Tabla 18 - Aplicaciones 2022

Pago de Haberes			
N° de Orden: 11500	EXP.00012422-2022	ENERO PAGO de HABERES/2022.	\$ 31.370.000,00
N° de Orden: 22225	EXP.00053321/2022	FEBRERO TRANSFERENCIA P/PAGO de HABERES FEB/2022.	\$ 32.000.000,00
N° Orden: 142906	EXP.00414536-2022	SEPTIEMBRE TRANSFERENCIA P/PAGO HABERES/22.	\$ 47.000.000,00
N° ORDEN: 87930	EXP.00258257-2022	1er CUOTA SAC.	\$ 8.000.000,00
N° de Orden: 11531	EXP.00021515-2022	DICIEMBRE TRANSFERENCIA P/PAGO DE INCREMENTO SALARIAL de DIC/2021	\$ 740.000,00
N° de Orden: 38380	EXP.00096869-2022	MARZO TRANSFERENCIA T.P.S.A HABERES MARZO/2022	\$ 32.000.000,00
N° ORDEN: 155286	EXP. 00443514/2022	SEPTIEMBRE TRANSFERENCIA P/PAGO ADICIONALES de HABERES /22.	\$ 2.500.000,00
N°ORDEN: 87930	EXP. 00258257/2022	JUNIO TRANSFERENCIA P/PAGO de HABERES y SAC 1er CUOTA.	\$ 49.000.000,00
N° de Orden: 54780	EXP. 00155154-2022	ABRIL TRANSFERENCIA T.P.S.A. HAB/22.	\$ 32.000.000,00
N° ORDEN: 102986	EXP.00309857/2022	JULIO PAGO TRANSFERENCIA T.P.S.A HABERES JULIO/2022	\$ 46.500.000,00
N° Orden: 121813	EXP. 00352164/2022	AGOSTO TRANSFERENCIA T.P.S.A HABERES /22.	\$ 42.000.000,00
N° ORDEN: 178656	EXP.00508319/22	NOVIEMBRE TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO HABERES /22.	\$ 53.500.000,00
N° ORDEN: 190795	EXP.00551385/2022	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO de 2da CUOTA SAC/2022.	\$ 11.500.000,00
N° Orden: 72601	EXP. 00207260-2022	MAYO TRANSFERENCIA P/PAGO TPSA HABERES/2022.	\$ 39.500.000,00
N° ORDENES: 159565 y 161002	EXP. 00457982/2022	OCTUBRE TRANSFERENCIA P/PAGO TPSA GAB. 2022	\$ 56.500.000,00
	EX-2022-00566921- GDERNE-SSH#ME	DICIEMBRE SUELDOS	\$ 72.500.000,00
TOTAL			\$ 556.610.000,00

Responsabilidad Civil			
N° ORDEN: 159208	EXP. 00418306/2022	TRANSFERENCIA PARA CONTRATACION de SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL - PAGO 2/2 - FINAL.	\$ 12.000.000,00
N° ORDEN: 159208	exp. 00418306/2022	TRANSFERENCIA PARA CONTRATACION de SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL - PAGO 1/2.	\$ 12.000.000,00
TOTAL			\$ 24.000.000,00
Combustible			
N° de Orden: 64951	EXP. 00174697/2022	TRANSFERENCIA P/PAGO de COMBUSTIBLE de ABRIL a JUNIO 2022 - PRIMER PARTE.	\$ 8.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 1/3.	\$ 4.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 6	\$ 3.000.000,00
N° de ORDEN: 85232	EXP.00261277-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMBUSTIBLE (JULIO/SEPTIEMBRE) - 1er PAGO.	\$ 3.000.000,00
N° de ORDEN: 85232	EXP.00261277-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMBUSTIBLE (JULIO/SEPTIEMBRE) - 2do PAGO.	\$ 4.600.000,00
N° de ORDEN: 85232	EXP.00261277-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMBUSTIBLE (JULIO/SEPTIEMBRE) - 3er PAGO.	\$ 4.000.000,00
N° de Orden: 64951	EXP. 00174697/2022	TRANSFERENCIA P/PAGO de COMBUSTIBLE de ABRIL a JUNIO 2022 - PAGO FINAL	\$ 4.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 2/-.	\$ 3.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 3.	\$ 6.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 4.	\$ 6.000.000,00
	EXP.00261277-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMBUSTIBLE (JULIO/SEPTIEMBRE) 4to PAGO (PAGO FINAL) - -	\$ 3.400.000,00
	EX-2022-00573946-GDERNE-SSH#ME	Combustible de OCT - DIC	\$ 10.000.000,00
N° Orden: 121747	EXP.00337839-2022	TRANSFERENCIA P/PAGO DE COMB y LUB SEP-DIC/2022 PAGO 5.	\$ 3.000.000,00
TOTAL			\$ 62.000.000,00

Reparaciones y Matenimientos			
N° ORDEN: 140019	EXP.00383472-2022	TRANSFERENCIA TPSA P/ADQ. y MONTAJE de EQUIPO.	\$ 4.500.000,00
N° Orden: 69156	EXP.00174888/2022	TRANSFERENCIA P/PAGO de MANTENIMIENTO y REPARACION de EQUIPOS y MAQUINARIA (PAGO FINAL).	\$ 6.000.000,00
N° Orden: 102976	EXP. 00267725-2022	TRANSFERENCIA TREN PATAGONICO P/MANTENIMIENTO y REPARACION MATERIAL TRACTIVO - 2do PAGO	\$ 3.000.000,00
N° Orden: 102976	EXP. 00267725-2022	TRANSFERENCIA TREN PATAGONICO P/MANTENIMIENTO y REPARACION MATERIAL TRACTIVO - 3er PAGO	\$ 2.000.000,00
N° ORDEN: 102976	EXP.00267725-2022	TRANSFERENCIA TPSA P/MANTENIMIENTO y REP. MATERIAL TRACTIVO.	\$ 9.000.000,00
N° Orden: 102976	EXP. 00267725-2022	TRANSFERENCIA TREN PATAGONICO P/MANTENIMIENTO y REPARACION MATERIAL TRACTIVO - 1er PAGO.	\$ 6.000.000,00
N° Orden: 69156	EXP.2022-00174888	TRANSFERENCIA P/PAGO de MANTENIMIENTO y REPARACION de EQUIPOS y MAQUINARIA.	\$ 6.000.000,00
	EX-2022-00537586-GDERNE-SSH#ME	Locomotoras/Trac/EST	\$ 30.000.000,00
N° ORDEN: 83041	EXP.00231056-2022 / /	TRANSFERENCIA TPSA P/MANTENIMIENTO de VIAS.	\$ 20.000.000,00
TOTAL			\$ 86.500.000,00
Indumentaria			
N° ORDEN.79207	EXP.0022403/22 -	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO INDUMENTARIA 2022.	\$ 4.500.000,00
N° ORDEN.162434	EXP.00423156/22	TRANSFERENCIA TPSA P/COMPRA de INDUMENTARIA al PERSONAL	\$ 23.000.000,00
TOTAL			\$ 27.500.000,00
TOTAL DE APLICACIONES			\$ 756.610.000,00
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN			

Para el 2023, T.P.S.A. ejecutó un monto de \$2.329.789.545,95 destinado al funcionamiento de la empresa y al cumplimiento de sus objetivos. Es importante señalar que, dentro de este valor, el presupuesto sufrió tres modificaciones a lo largo del año, lo que reflejó la necesidad de realizar ajustes para afrontar imprevistos y cubrir distintas necesidades operativas. En total, se llevaron a cabo

29 expedientes en los que la empresa solicitó distintos recursos adicionales para solventar sus gastos y garantizar la continuidad de sus operaciones de manera eficiente.

Tabla 19 - Relación participativa de la aplicación de los gastos para el año 2023

Detalles	Ejecución	participación relativa
Combustible	\$ 310.000.000,00	13,31%
Pago de haberes	\$ 1.608.430.000,00	69,04%
Transporte	\$ 30.700.000,00	1,32%
Reparaciones y mantenimientos	\$ 320.000.000,00	13,74%
Responsabilidad Civil (seguro)	\$ 60.659.545,95	2,60%
Total Abonado por SAFYC	\$ 2.329.789.545,95	100%
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN		

A continuación, se detalla la distribución de los recursos en diferentes áreas, según el presupuesto ejecutado y abonado por SAFYC:

Al igual que en el periodo 2022, la mayor parte de los gastos se destinó al pago de haberes, con un 69,04% del total, ascendiendo a \$1.608.430.000,00. Este gasto refleja el cumplimiento de las obligaciones laborales, destacando que el número de empleados aumentó en comparación con el año anterior. Actualmente, la empresa cuenta con 326 personas para cubrir los puestos clave necesarios para la correcta ejecución de los servicios.

De igual manera, los gastos de combustible ascendieron a \$310.000.000,00, lo que representa el 13,31% de la ejecución total. Este gasto se incrementó debido al aumento de los servicios prestados y al alza en el precio del combustible desde la planificación del presupuesto vigente. El combustible es un insumo esencial para el funcionamiento de los servicios.

En reparaciones y mantenimientos se asignaron \$320.000.000,00, es decir, el 13,74% del total. Estos fondos se destinan a la conservación de locomotoras, material tractivo, instalaciones, seguros obligatorios y otros gastos relacionados

con la operativa del servicio, siempre dentro del marco legal establecido por la CNRT y con el fin de realizar mejoras en las infraestructuras.

Otro de los rubros es la responsabilidad civil, que representó un gasto de \$60.659.545,95, lo que equivale al 2,60% de los recursos. Finalmente, los gastos en transporte fueron relativamente bajos, alcanzando solo el 1,32% del total, con una ejecución de \$30.700.000,00. Esta cifra corresponde a gastos urgentes derivados de circunstancias imprevistas, como los descarrilamientos y situaciones excepcionales.

Gráfico 2 - Relación participativa en la aplicación de los gastos para el 2023



Tabla 20 - Aplicaciones 2023

Pagos de haberes				
N° ORDEN: 11635	3681	EXP. 00014162/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO TPSA HABERES ENERO/2023.	\$ 64.500.000,00
N° ORDEN: 26507	6603	EXP. 00063015/2023	TRANSF. TPSA P/PAGO de HABERES FEBRERO 2023.	\$ 63.000.000,00
N° ORDEN: 43456	9579	EXP.00119320/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO de HABERES MARZO/2023.	\$ 69.500.000,00
N° ORDEN: 61509	12811	EXP.00186561/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO de HABERES ABRIL/23.	\$ 92.100.000,00
N° ORDEN: 76476	15869	EXP. 00232856/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO HABERES MAYO 2023.	\$ 96.100.000,00
N° ORDEN: 95257	21089	EXP.00300714/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO de HABERES JUNIO/23 y 1er CUOTA SAC 2023.	\$ 164.100.000,00
N° ORDEN.106130	24151	EXP.00335678/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO TPSA HABERES JULIO/2023.	\$ 121.600.000,00
N°ORDEN.123435	28101	EXP.00386745/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO TPSA HABERES AGOSTO/2023.	\$ 132.500.000,00
N° ORDEN.142602	32466	EXP. 00463286/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO HABERES SEP/23.	\$ 132.500.000,00
N° ORDEN.155262	35264	EXP. 00501778/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO de la 2da CUOTA del BONO.	\$ 9.030.000,00
N° ORDEN.162398	36431	EXP.00517855/2023	TRANSFERENCIA TPSA HABERES y OTROS SEP/OCT 2023.	\$ 191.500.000,00
N° ORDEN.17978	39633	EXP.00578278/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/ PAGO HABERES NOVIEMBRE/23.	\$ 191.500.000,00
N° ORDEN.193608	42076	EXP.00620114/2023	TRANSFERENCIA TPSA HABERES DIC/2023.	\$ 220.000.000,00
	41736		TRANSFERENCIA TRAN PATAGONICO PAGO DE SAC 2° CUOTA.	\$ 60.500.000,00
Total de haberes				\$ 1.608.430.000,00

Combustible y lubricantes				
N° ORDEN: 12182	4271	EXP.00011959/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO de COMBUSTIBLE y LUBRICANTES ENE/FEB2023 EN (5 PAGOS).	\$ 5.000.000,00
N° ORDEN: 12182	5510	EXP. 00011959/2023	TRANSFERENCIA TPSA S/PAGO COMBUSTIBLE y LUBRICANTES ENERO/FEBRERO 2023 - PAGO 2 y 3.	\$ 10.000.000,00
N° ORDEN: 12182	5874	EXP.00011959/2023	PAGO 4/4 - TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO COMB. y LUB. ENERO/FEBRERO 2023.	\$ 15.000.000,00
N° ORDEN: 45357	9772	EXP.00124806/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO de COMBUSTIBLE y LUBRICANTES PERT. MARZO-ABRIL/2023.	\$ 50.000.000,00
N°ORDEN: 86827	19045	EXP. 00251702/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO COMBUSTIBLE y LUBRICANTES MAYO/JUNIO.	\$ 60.000.000,00
N° ORDEN.103853	23539	EXP.00324434/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO COMBUSTIBLE JUL/AGOS 2023.	\$ 60.000.000,00
N° ORDEN.152250	34999	EXP. 00477155/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/GASTOS de COMBUSTIBLE SEP/OCT23.	\$ 50.000.000,00
N° ORDEN.192414	42029	EXP.00586634/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/PAGO de COMBUSTIBLE NOV-DIC 2023.	\$ 60.000.000,00
Total de Combustible				\$ 310.000.000,00
Transporte (EMERGENCIA)				
N° ORDEN: 9035	4890	EXP.00012721/2023	TRANSFERENCIA P/TPSA - TRANSPORTE.	\$ 12.000.000,00
N° ORDEN: 85005	18513	EXP.00248675/2023	TRANSFERENCIA P/PAGO de TRANSPORTE de EMERGENCIA.	\$ 7.500.000,00
N° ORDEN.106096	24154	EXP.00324575/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/GASTOS de EMERGENCIA por DESPERFECTO MECÁNICO.	\$ 11.200.000,00
Total por Transporte				\$ 30.700.000,00
Reparaciones de Locomotoras				
ORDEN: 31443	7786	EXP.00076587/20233	TRANSFERENCIA P/GASTOS VARIOS TPSA.	\$ 80.000.000,00
ORDEN: 84933	18494	EXP. 00209148/2023	TRANSFERENCIA P/GASTOS de REPARACIÓN de LOCOMOTORA MARZO-ABRIL/23.	\$ 80.000.000,00
ORDEN.98308	22044	EXP.00263310/2023	TRANSFERENCIA P/GASTOS de REPARACION MAYO/JUN 2023.	\$ 80.000.000,00
ORDEN.166678	37344	EXP.00521088/2023	TRANSFERENCIA TPSA P/GASTOS de REPARACIÓN de LOCOMOTORA, OTROS.	\$ 80.000.000,00
Total por reparaciones				\$ 320.000.000,00
ORDEN.180043 -	39879	EXP.00521342/23 -	TRANSFERENCIA P/RENOVACIÓN SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL.	\$ 60.659.545,95
Total de aplicaciones			TOTAL	\$ 2.329.789.545,95
Elaboración Propia: Reporte SAFYC e INTERVAN				

3.1 Rendición de las asistencias financieras recibidas

El trámite de solicitud de aportes no culmina con la recepción de fondos y ejecución, sino que, conforme se establece en cada uno de los actos administrativos que autorizan dichas asistencias financieras, hay un responsable por parte de T.P.S.A. de la aplicación y rendición de dichos fondos.

Al respecto, si bien no se realizó un análisis específico sobre la rendición de los fondos recibidos en el período 2022-2023, de las entrevistas se pudo obtener información relevante sobre este aspecto del trámite.

De la E3 se resalta, en cuanto a la gestión del trámite, que “el procedimiento de rendición es similar al de solicitud de presupuestos”, y que “No hay una ley puntual que determine los periodos de rendición para las transferencias, sólo se adoptó el Decreto N° 134/10 en su art. 3° para poder indicar un límite de tiempo.” Consecuentemente, más allá de que existe la posibilidad de solicitar fundadamente una prórroga, “Una vez aprobadas estas transferencias, la empresa cuenta con un plazo para la utilización de los fondos recibidos de sesenta (60) días desde el momento de la percepción, y la rendición deberá efectuarse dentro de los treinta (30) días subsiguientes.”

Si bien “Las rendiciones varían según para que se utilizaron los fondos”, desde la provincia se realiza el “control para ver si los fondos solicitados fueron utilizados según lo pactado o corresponde la devolución del dinero transferido por el Tesoro.” (E 3)

En lo concerniente a la empresa, la E1 indicó que:

A partir de ese momento, se establece un plazo de 60 días para la ejecución de la rendición, la cual se lleva a cabo a través de una planilla Excel. En la planilla se incluyen los datos del número de expediente, el monto aprobado y el total de la rendición. Toda la documentación respaldatoria se reúne en un expediente en formato papel, el cual incluye la orden de compra, la orden de pago, las retenciones y las transferencias realizadas, así como la constancia de AFIP y el libre de deuda. En general, excepto las facturas (que se presentan como copias fieles), el resto de la documentación es original, salvo que la normativa o el procedimiento interno de rendición establezca lo contrario.

Una vez vencido el plazo, la rendición se presenta en formato papel, firmada por la Gerente de Administración, y se envía al área de Economía para su revisión y aprobación final.

Concordantemente, la E2 expresó que el expediente de rendición “se compone de los extractos bancarios, la facturación con la orden de pago, el recibo de pago, el comprobante de pago y de retenciones en caso de que sea necesario, puede haber más documentación dependiendo del tipo de rendición”.

Finalmente resulta relevante lo indicado por la E 1 en cuanto a que:

El monitoreo de estos expedientes está asignado a diferentes sectores según

corresponda. El área de Recursos Humanos se encarga de gestionar todo lo relacionado con los sueldos, mientras que el sector de Compras se responsabiliza de hacer el seguimiento de los gastos vinculados con combustible y otros conceptos. Este enfoque permite un control específico y detallado sobre los distintos aspectos del presupuesto, lo que asegura que se cumplan los plazos establecidos para cada partida, garantizando así una correcta ejecución y rendición de los recursos.

ix. **Conclusiones**

La investigación tuvo como objetivo analizar la asistencia financiera que el Estado Provincial de Río Negro otorgó a la empresa T.P.S.A durante el periodo 2022-2023, adoptando un enfoque mixto de carácter descriptivo, sustentado en el análisis de datos cuantitativos provenientes de sistemas como SAFYC e INTERVAN, resoluciones ministeriales y documentación contable de la empresa. Este abordaje fue complementado con información cualitativa obtenida a través de entrevistas y revisión documental, se logró obtener una comprensión integral de la dinámica de este financiamiento.

El estudio confirmó que T.P.S.A. mantiene una fuerte y constante dependencia del apoyo financiero del Tesoro Provincial. Si bien la empresa mostró cierta mejora en su capacidad para generar ingresos propios, estos continúan siendo insuficientes para cubrir sus gastos operativos básicos. En 2022, los aportes provinciales representaron el 94 % del presupuesto total y, aunque en 2023 se incrementaron los ingresos propios, estos aún representaron solo el 27 %, lo que implica que el 73 % del presupuesto siguió dependiendo del financiamiento estatal. Esta situación evidencia que los recursos generados por la empresa no son suficientes para sostener su funcionamiento.

El análisis del presupuesto ejecutado durante el período 2022-2023 reveló una alta utilización de los fondos provinciales asignados, con una ejecución del 96 % en 2022 y del 95 % en 2023. Estos recursos se canalizaron principalmente hacia partidas críticas para la continuidad del servicio ferroviario, destacándose el pago de sueldos del personal (más del 69 % en ambos años), seguido por gastos de mantenimiento y la compra de combustible. Esto refleja que dichas áreas son esenciales para asegurar la continuidad y la seguridad del servicio ferroviario. Sin embargo, en ambos años, una parte significativa del presupuesto quedó sin pagarse, generando deuda flotante que fue trasladada al ejercicio siguiente. En conjunto, esto subraya que el apoyo estatal es fundamental para que la empresa pueda hacer frente a sus obligaciones primordiales.

Las modificaciones que se introdujeron al presupuesto durante el ejercicio 2023, impulsadas desde la provincia, evidencian la influencia de factores externos, particularmente el impacto de la situación macroeconómica y la inflación en el incremento de los costos operativos, como el combustible y los salarios. Sin el aporte constante del Estado provincial, T.P.S.A no podría sostener su nivel de actividad ni asegurar la prestación de un servicio considerado estratégico para la región, como lo demuestra la suspensión¹⁵ del tramo Viedma-Bariloche durante el período analizado. La dificultad para cumplir

¹⁵<https://www.pagina12.com.ar/698536-verano-2024-suspendieron-el-servicio-del-tren-patagonico>.

con las proyecciones de compra, el surgimiento de deuda flotante y la subejecución de parte del presupuesto también reflejan las limitaciones estructurales y financieras existentes.

La investigación también evidenció ciertas deficiencias en los procesos de gestión y control de estos recursos. Se identificó que T.P.S.A no utiliza el sistema SAFYC, lo que genera dificultades en la visualización y control de las etapas del gasto provincial. A pesar de esta limitación, se constató que la rendición de fondos constituye un mecanismo clave empleado por la provincia para supervisar la correcta aplicación de los recursos transferidos. La existencia de saldos ejecutados, pero no abonados al cierre de cada ejercicio, lo que constituye deuda flotante, representa otro desafío que afecta la planificación y el funcionamiento de la empresa.

Para concluir, los resultados obtenidos a través de la integración del análisis cuantitativo y la información cualitativa confirman la hipótesis central del trabajo. El soporte financiero brindado por el Estado Provincial de Río Negro es, sin duda, el pilar que sustenta la operatividad y viabilidad de T.P.S.A. Este apoyo le permite cumplir con sus obligaciones básicas y mantener activo un servicio esencial que contribuye a la conectividad, la integración territorial y el desarrollo socioeconómico de la Patagonia. La dependencia financiera identificada resalta la importancia de la continuidad de este respaldo y pone en manifiesto la necesidad de mejorar continuamente la planificación y gestión de los recursos para optimizar la eficiencia y fortalecer la sostenibilidad futura de la empresa.

x. **Referencias bibliográficas**

- Bardeggia, L. M. (2019). Río Negro: Estado y desarrollo provincial (1983-2015). Dispositivos estatales, escalas territoriales y agentes económicos privados. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Martín]. Repositorio Institucional UNSAM.
<https://ri.unsam.edu.ar/handle/123456789/1606>
- Camacho, H., Vechiati, S. & Martínez, M. (20-22 de octubre de 2004). Auditoria en Empresas Públicas y Privadas. XV Congreso Nacional de Profesionales en Ciencias Económicas, Salta, Argentina.
- Camps, M. A. (sf). "La importancia del ferrocarril en la Argentina de finales del siglo XIX"
<https://museoroca.cultura.gob.ar/noticia/la-importancia-del-ferrocarril-en-la-argentina-de-finales-del-siglo-xix/>
- Cassagne, J. C. Derecho administrativo, I y II (octava edición actualizada). Autores Rodríguez-Muñoz Arana, Jaime 2008
<http://hdl.handle.net/2183/7472>
- Chaves, J.R. (2015). La mirada de Einstein al universo jurídico (El Derecho y la Justicia como nunca antes habían sido contados), Editorial Amarante.
- Gordillo, A. (2003). Las sociedades del Estado: Teoría y práctica (p. XIV-16). Ediciones del Río. Recuperado de <https://www.gordillo.com>
- Gordillo, A. (2017). Las sociedades del Estado: Aspectos jurídicos y económicos (p. XXIII-3). Ediciones del Río.
- García de Enterría, E. & Fernández, T. R. (2008). Curso de Derecho Administrativo, pág. 12) Curso de derecho administrativo II". Editorial y Lugar de Publicación: Madrid Thomson Civitas.
- Lugones, M. & Quiroga, J. M. (2021). Empresas públicas y producción de bienes y servicios intensivos en conocimiento. Primer Congreso ESOCITE-LALICS XIII Jornadas. <http://rid.unrn.edu.ar/handle/20500.12049/7000>
- Mecapide, M. G., Sarricouet, M C & Zapata M.C. (23, 24 y 25 de noviembre de 2016) Divergencias en Torno al Alcance Del Control Público Externo de las Sociedades del Estado y las S.A.P.E.M. y su solución normativa en Río Negro. *XXIV Jornadas Nacionales de Actualización Doctrinaria de Tribunales de Cuentas, Órganos y Organismos Públicos de Control Externo de la República Argentina*, Santa Fe.
- Ministerio de Economía (sf). Manual de la - Oficina de Presupuesto: El Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina.

https://www.economia.gob.ar/onp/documentos/manuales/el_sistema_pre_supuestario_publico.pdf

Monsalve, L. D. (2023). Financiamiento de las empresas y sociedades del Estado provincial con rentas generales para el período 2016-2020. [Trabajo final de grado. Universidad Nacional de Río Negro].

<http://rid.unrn.edu.ar/handle/20.500.12049/10871>

Rezzoagli, B. (2015). Nueva gestión pública, mutaciones organizativas y control externo: un análisis desde el sector público santafesino. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional del Litoral, Argentina, 9-18.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5523093>

Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional, Secretaría de Gestión y Empleo Público, Jefatura de Gabinete de Ministros (2021). Transparencia: Guía de acceso a la información pública, rendición de cuentas y comunicación institucional. Colección Fortalecimiento Institucional: Construyendo capacidades para un Estado presente. Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/jefatura/gestion-y-empleo-publico/fortalecimiento-institucional/recursos-de-la-ssfi/coleccion>

Paggi, I. M. (2015). El impacto del costo de las políticas estatales de compensación de los Recursos Humanos. El caso rionegrino de la empresa Tren Patagónico S.A. Período 2011-2013. Trabajo Final de Investigación para la Especialización en Administración Financiera del Sector Público (UBA – ASAP)

Tamayo, M. y Carrillo, E. (2003). Políticas públicas y apoyo político en el Estado de las Autonomías. Gestión y Análisis de Políticas Públicas. 26-27 (ago. 2003). DOI: <https://doi.org/10.24965/gapp.vi26-27.348>

Villegas, H. B. (2021). “Curso de Finanzas, Derecho Financiero y Tributario”. 1ª Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La Ley.

Páginas Web

- Ámbito. (2023). Alpat se expande: la industria del litio despacha el primer cargamento de soda ash en tren con destino a Tucumán. <https://www.ambito.com/energia/alpat-se-expande-la-industria-del-litio-despacho-el-primer-cargamento-soda-ash-tren-destino-tucuman-n5877333>
- Beta Noticias (2023) <https://www.betanoticias.com/tren-patagonico>
- Intervan. (s.f). <https://www.intervan.com.ar>
- Página 12 (2023) <https://www.pagina12.com.ar/698536-verano-2024-suspendieron-el-servicio-del-tren-patagonico>
- Rionegro.com.ar <https://www.rionegro.com.ar/sociedad/voy-turismo/en-60-dias-volveria-el-tren-entre-bahia-blanca-y-viedma-2425219/>

- Tren Patagónico. (2023). <https://trenpatagonicosa.com.ar>

Referencia Normativa

Leyes

- Congreso de la Nación Argentina (1984 con modificaciones). Ley General de Sociedades N° 19550.
- Congreso de la Nación Argentina (1989). Ley Nacional N° 23.696 de Reforma del Estado.
- Congreso de la Nación Argentina (1992). Ley N° 24156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.
- La ley 20705 - Ley de Sociedades del Estado.
- Gobierno de Río Negro (1997). Ley N° 3186 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público provincial de Río Negro.
- Ley Provincial K N° 5537 y 5735 - Ley de los Ministerios y Secretarías de Estado del Poder Ejecutivo.
- Ley Provincial H N° 5173 - Presupuesto de Recursos y Gastos de la Administración Provincial.
- DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO Gobierno de Río Negro. (1994). Ley Provincial N° 2781 que crea la Sociedad Anónima Servicios Ferroviarios Patagónicos (SE.FE.PA.).

Decretos

- Poder Ejecutivo Nacional Argentino (1992). Decreto Nacional 532/92 - Privatizaciones - Ramales Ferroviarios.
- Poder Ejecutivo Nacional (2023). Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023 - Bases para la reconstrucción de la economía argentina.
- Gobierno de Río Negro (1993). Decreto Provincial 178 - Creación del Servicio Ferroviario Patagónico.
- Gobierno de Río Negro (1998). Decreto Provincial H N° 1737/1998 - Reglamentación de la Ley de Administración Financiera y Control Interno del Sector Provincial.
- Gobierno de Río Negro (2008). Decreto Provincial 466 - Tratamiento contable de asistencias financieras no reintegrables.
- Gobierno de Río Negro. (2022) Decreto Provincial N° 1214/22 Aprueba el manual de Clasificadores Presupuestarios para el uso del Sector Público Provincial.

Resoluciones del Ministerio de economía

- Resolución N° 506/21
- Resolución N° 382/22
- Resolución N° 375/23

- Resolución N° 416/23
- Resolución N° 461/23

xi. **Anexo – Modelo de Entrevistas**

I - Entrevista a agente administrativa - Subsecretaria de Empresas Públicas, Secretaria General de Rio Negro

1. ¿Cómo se lleva a cabo el proceso de elaboración del presupuesto - en este caso, Tren Patagónico SA?
2. ¿Qué factores generan modificaciones presupuestarias durante el ejercicio fiscal y cómo se solicitan dichas modificaciones?
3. ¿De qué manera se controla y evalúa el aporte de la Provincia al Tren Patagónico? Y ¿Cómo se maneja el proceso de rendición de fondos, cuánto tiempo se estima que lleva y cómo termina el procedimiento? ¿Qué mecanismos de monitoreo se instrumentan para cumplimentar los plazos de rendición?

II - Entrevista a la supervisora de administración y finanzas de Tren Patagónico SA

1. ¿Cómo se lleva a cabo el proceso de elaboración del presupuesto en Tren Patagónico S.A.?
2. ¿Qué factores generan modificaciones presupuestarias durante el ejercicio fiscal y cómo se solicitan dichas modificaciones? Además, ¿cómo afecta la inflación a estas modificaciones desde la perspectiva de la empresa?
3. ¿Cuál es el procedimiento para el tratamiento del expediente, desde la solicitud hasta el pago y la rendición de fondos? ¿En qué momento se notifica a la empresa sobre la disponibilidad de los fondos?
4. ¿Cómo se maneja el proceso de rendición de fondos, cuánto tiempo se estima que lleva y cómo termina el procedimiento?
5. ¿Qué mecanismos de monitoreo se instrumentan para cumplimentar con los plazos de rendición?

III - Entrevista a auxiliar administrativo del área contable de Tren Patagónico SA

1. ¿Cuál es el procedimiento para el tratamiento del expediente, desde la solicitud hasta el pago y la rendición de fondos?
2. ¿De qué manera se controla y evalúa el aporte de la provincia al presupuesto de Tren Patagónico S.A.?

3. ¿Existe un seguimiento y control desde la empresa de la registración contable de los aportes tramitados y recibidos del Estado?