

Documentos de Trabajo
del Instituto del Transporte
Documento N° 3

VINCULACIÓN ENTRE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO DEL TRANSPORTE EN ARGENTINA

IT

**INSTITUTO DEL
TRANSPORTE**

Emilio Álzaga

Universidad Nacional de San Martín

Rector

Dr. Carlos Ruta

Decano del Instituto del Transporte

Lic. José Barbero

Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte

Nº ISSN: 2469-1631

Director

Dr. Julián Bertranou

Comité Editorial

Lic. José Barbero

Lic. Daniel Álvarez

Lic. Carlos Leguizamón

Lic. José Luis Zárate

Instituto del Transporte

UNSAM Campus Miguelete, 25 de Mayo y Francia.

C.P.: 1650. San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 4006-1500 Int. 1301

<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/index.asp>

ÍNDICE

<u>1. Introducción.....</u>	<u>4</u>
<u>2. Principales rasgos de los procesos de planificación y presupuesto en Argentina.....</u>	<u>8</u>
<u>2.1. El Sector transporte en el Presupuesto Nacional.....</u>	<u>9</u>
<u>2.2. Técnicas presupuestarias para la Administración Nacional.....</u>	<u>10</u>
<u>2.3. Técnicas presupuestarias para las Empresas Públicas</u>	<u>13</u>
<u>3. El Sistema Nacional de Inversión Pública.....</u>	<u>13</u>
<u>3.1. El Sistema Nacional de Inversión Pública en Argentina.....</u>	<u>14</u>
<u>3.2 El Plan Nacional de Inversión Pública y la Ley de Presupuesto.....</u>	<u>16</u>
<u>4. Recomendaciones para el desarrollo del PFETRA.....</u>	<u>17</u>
<u>4.1. El PFETRA y la formulación del presupuesto de la Administración Nacional.....</u>	<u>17</u>
<u>4.2. El PFETRA y la formulación del presupuesto de las empresas públicas.....</u>	<u>18</u>
<u>4.3. El PFETRA y el Sistema Nacional de Inversión Pública.....</u>	<u>18</u>
<u>Conclusión.....</u>	<u>19</u>
<u>Referencias.....</u>	<u>20</u>
<u>Normativa.....</u>	<u>23</u>
<u>Autor.....</u>	<u>24</u>

LA VINCULACIÓN ENTRE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO DEL TRANSPORTE EN ARGENTINA

Emilio Álzaga

Introducción

La vinculación entre planificación y presupuesto constituye un elemento central para mejorar la asignación de los recursos públicos. Una adecuada interrelación facilita la implementación y seguimiento de los planes, así como también fortalece al presupuesto como instrumento de gestión y evaluación de las políticas públicas. Además, se favorece la integración entre las acciones coyunturales de corto plazo y las políticas de mediano y largo plazo. Bonari y Gasparin (2014) sostienen que uno de los principales desafíos para orientar la gestión hacia la obtención de resultados es la articulación del presupuesto con la planificación.

Sin embargo, en muchos países de América Latina, y especialmente en Argentina, esta vinculación presenta diversos obstáculos. Bonnefoy y Martner (2006) llegan a sostener que los países latinoamericanos pueden clasificarse en dos grupos: los que planifican sin presupuestar y los que presupuestan sin planificar.

Argentina se encuentra en el segundo grupo de países con un proceso presupuestario bastante desarrollado que forma parte del sistema de

administración financiera gubernamental. En cambio, la planificación no es sistemática, existiendo planes sectoriales y/o regionales que se elaboran esporádicamente.

En el caso del sector transporte en particular, los recursos para implementar las políticas se asignan siguiendo las pautas del proceso presupuestario. Sin embargo, debido a la ausencia de planificación estratégica, la información que surge del sistema presupuestario tiene un alcance limitado como instrumento de gestión.

De acuerdo con Barbero y Bertranou (2014: 11) “en términos generales, la gestión pública nacional del transporte en la última década se ha caracterizado por su falta de respuesta estratégica para afrontar los desafíos que enfrenta el sector ante un crecimiento sostenido de la demanda”.

Por otra parte, la mayoría de los intentos de planificación en el sector transporte en la última década se destacaron por una escasa vinculación con los procesos presupuestarios. De esta manera, los planes no se constituyeron en elementos de referencia para la asignación de recursos, así como tampoco para el seguimiento y evaluación de la gestión.

El sector ferroviario es un claro ejemplo. Schweitzer (2014) advierte sobre proyectos incluidos en los planes de transporte que no han tenido continuidad en el tiempo, y otros, que no habiendo sido incluidos, se fueron incorporando a medida que se avanzaba con el proceso de licitación. Por otra parte, destaca las escasas coincidencias entre los proyectos ferroviarios incluidos en los distintos planes (Plan Estratégico Territorial y Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias, por ejemplo).

Con el objetivo de mejorar esta situación, el Ministerio del Interior y Transporte decidió elaborar el *Plan Federal Estratégico de Movilidad y Transporte de la República Argentina (PFETRA)*. Mediante el Decreto N° 1004/2014 se creó el Instituto Argentino del Transporte. Este Instituto se encuentra en el ámbito del Ministerio del Interior y Transporte y tiene entre sus objetivos participar en la elaboración del PFETRA. Para el desarrollo del plan, que se encuentra en plena construcción, se convocó a la Universidad de Buenos Aires (UBA), a la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) y a la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Además, se realizaron seis Encuentros Federales en distintas ciudades del país con realización de paneles donde participaron los distintos actores del transporte: funcionarios de los tres niveles de gobierno, expertos internacionales, académicos, profesionales, empresarios, trabajadores y organizaciones no gubernamentales.

El PFETRA constituye una oportunidad para superar la falta de planificación del sector transporte. En este sentido, resulta importante que se considere con especial atención la vinculación entre la planificación y el presupuesto, para mejorar la operatividad de los planes.

El objeto del presente trabajo consiste en presentar y explicar los instrumentos de articulación que contempla el proceso presupuestario en Argentina. A partir de los mismos, se desarrollan algunas recomendaciones que podrían ser tomadas en cuenta en la elaboración del PFETRA.

La planificación, entendida como proceso y no como un simple documento, implica una serie de acciones y tareas dentro de las cuales deben incluirse el planteamiento de objetivos de política, las acciones a realizar y los recursos que se tienen que asignar para alcanzar dichos objetivos. En este marco, las distintas etapas del proceso presupuestario (formulación, aprobación,

programación, ejecución, evaluación y control) deberían estar integradas con el proceso de planificación.

En principio existen dos instrumentos principales de articulación: el primero consiste en la relación entre los objetivos, metas e indicadores de los planes de transporte y los objetivos, metas e indicadores de los programas presupuestarios; el segundo consiste en la inclusión de los proyectos de inversión que se contemplen en el PFETRA en el sistema nacional de inversión pública.

En este documento se desarrollan ideas y propuestas respecto a los dos instrumentos mencionados.

En el segundo apartado se explican los principales conceptos en materia de planificación y presupuesto en Argentina. Se destaca la etapa de formulación del presupuesto como el eslabón que permite articular el proceso de planificación con el presupuestario.

En el tercer apartado se presenta la normativa en materia de inversión pública en Argentina. Se describen los principales conceptos del Sistema Nacional de Inversión Pública, destacándose el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN).

En el cuarto apartado se presentan las recomendaciones para el desarrollo del PFETRA en materia de objetivos, metas, indicadores y plan de inversiones. Se considera que deberían estar articulados con el proceso presupuestario.

Por último se presentan las principales conclusiones, destacándose el rol coordinador y facilitador que el PFETRA tendría para brindar consistencia a las

políticas presupuestarias y de inversión pública, entre las distintas dependencias, jurisdicciones y empresas públicas del sector.

[VOLVER AL INDICE](#)

Principales rasgos de los procesos de planificación y presupuesto en Argentina

De acuerdo a la experiencia internacional, existe una relación estrecha entre los Planes Estratégicos de Transporte y la documentación correspondiente a los programas presupuestarios. En América Latina se destacan países como Colombia, México y Perú, que tienen un sistema de nacional de planificación establecido por ley (Martner, 2008). De esta manera la articulación entre planificación y presupuesto está contemplada explícitamente.

Argentina, sin embargo, no cuenta con un sistema formal de planificación. Esta situación genera que en la mayoría de los casos los planes no se encuentren articulados con el proceso presupuestario. La técnica del presupuesto por programas no garantiza, por sí misma, la articulación entre planificación y presupuesto.

En el caso del PFETRA, sus objetivos, metas e indicadores, deberían reflejarse, al menos parcialmente, en los programas presupuestarios del sector

A continuación, se describen los organismos con incumbencia en el sector transporte en el Presupuesto Nacional

[VOLVER AL INDICE](#)

El Sector transporte en el Presupuesto Nacional

El presupuesto del Sector Público Nacional de la República Argentina se rige por la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control N° 24.156 y su normativa reglamentaria. El Sector Público Nacional incluye la Administración Nacional (Administración Central, Organismos Descentralizados e Instituciones de la Seguridad Social) y los Fondos Fiduciarios, Empresas Públicas y Otros Entes Públicos.

Respecto de la Administración Central, son varias las jurisdicciones con incumbencia en el sector transporte: Ministerio del Interior y Transporte (Secretaría de Transporte), Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios (del cual dependen programas viales), Ministerio de Defensa (seguridad aérea), Ministerio de Economía y Servicios Públicos (Subsecretaría de Puertos) y la Jurisdicción 91 – Obligaciones a Cargo del Tesoro mediante la cual se realizan transferencias corrientes y de capital a las empresas públicas del sector (Programa 95).

Los organismos descentralizados vinculados al transporte son: Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), Administración Nacional de la Aviación Civil (ANAC), Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil (JIAAC).

Las empresas públicas del sector transporte son: Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP S.E.), Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria, Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria, Trenes Argentinos Cargas y Logística, Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios (ARHF S.A.), Intercargo S.A.C, Líneas Aéreas del Estado (LADE) y las empresas del

Grupo Aerolíneas Argentinas. En el año 2015 se crearon la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E. y Ferrocarriles Argentinos S.E.

Respecto a los Fondos Fiduciarios se destaca el Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura de Transporte. Este Fondo fue creado por el Decreto N° 976/2001. Del mismo dependen el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Integrado de Transporte (SITRANS). El SISVIAL tiene por objeto la mejora de infraestructura vial. Del SITRANS dependen dos sistemas el Sistema Integrado del Transporte Automotor (SISTAU) y el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER). Los fondos del SISTAU tienen como destino el subsidio a las empresas de autotransporte público de pasajeros de todo el país (jurisdicciones nacional, provincial y municipal). Los fondos del SIFER corresponden principalmente a transferencias a las empresas públicas ferroviarias: Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria y Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria.

[VOLVER AL INDICE](#)

Técnicas presupuestarias para la Administración Nacional

De acuerdo con el artículo 14 de la ley 24.156, el presupuesto de gastos de la Administración Nacional se estructura por programas. Se entiende por "programa" a la categoría que expresa un proceso de producción o provisión de uno o más productos terminales (bienes o servicios que satisfacen una necesidad externa de la entidad) contenidos en una red de acciones presupuestarias de una jurisdicción o entidad. Por ejemplo "Formulación y Ejecución de Políticas de Transporte Ferroviario" – Programa 62 de la Jurisdicción del Ministerio del Interior y Transporte, satisface la necesidad de mejorar el transporte ferroviario mediante diversas acciones: mejora de señales, pasos a distinto nivel, nuevo material rodante, entre otras. La red de acciones presupuestarias corresponde al conjunto de programas del Ministerio.

El Manual de Formulación Presupuestaria de la Administración Nacional 2016-2018, establece que cada Jurisdicción debe presentar una síntesis de las políticas a incluir en el proyecto de ley de presupuesto¹. Esta síntesis comprende los objetivos prioritarios definidos en el marco de la política general del gobierno y en función de las necesidades públicas o demandas que la institución atiende mediante sus programas de acción y sus metas físicas. El carácter presupuestario de esta política institucional deriva de las posibilidades de financiamiento para el período que se presupuesta.

Además, los programas deben incluir

- La relación del programa con los objetivos o las acciones expuestas en el formulario F1 de políticas presupuestarias.
- La naturaleza de los problemas que se pretenden resolver.
- Las características de las demandas que deben ser atendidas.
- La contribución del programa a la disminución de los déficits existentes o de las causas desfavorables para el bienestar de la población.
- La vinculación de la producción de bienes y/o servicios del programa, medible o no, en relación con la satisfacción de necesidades detectadas.
- La relación con los resultados a alcanzar a partir de la producción pública generada por el programa.

Para los programas en ejecución se debe incluir una breve síntesis histórica de la marcha de los mismos, que contemple los principales logros obtenidos, los

¹ Formulario F 1 del Manual de Formulación de Presupuestaria de la Administración Nacional 2016-2018.

avances en la organización y las adecuaciones cualitativas a los planes sectoriales y políticas nacionales.

Para los programas nuevos, se debe consignar cuál es la viabilidad económico-financiera estimada para el programa, incluyendo el análisis del costo-beneficio de sus actividades, o del costo efectividad para aquellos programas cuyos impactos no puedan ser expresados en términos monetarios.

Por otra parte, el Formulario 8 establece el cuadro de metas, producción bruta terminal e indicadores del programa presupuestario. El Formulario 8 bis contiene la información que lo respalda. En este sentido se deberá caracterizar el bien o servicios que se suministran:

- a) Las características del bien o servicio que se provee (aspectos cuantitativos y cualitativos), frecuencia de entrega, aporte o contribución que realiza a la comunidad, modalidad de ejecución de la prestación (centralizada, descentralizada, etc.), descripción de los aspectos destacables del proceso productivo o administrativo que da origen a la prestación.
- b) La caracterización de los destinatarios o beneficiarios (población, institución, organización, etc.) de los bienes y/o servicios. De existir algún criterio de selectividad (según ubicación geográfica, nivel de ingresos, etc.) deberá ser especificado.
- c) La estimación de la población objetivo del programa y estimación de la cantidad de beneficiarios que constituyen la meta programática para el período presupuestario

[VOLVER AL INDICE](#)

Técnicas presupuestarias para las Empresas Públicas

Las empresas públicas deben describir su Plan de Acción en la presentación de sus Proyectos de Presupuesto.

De acuerdo con el Manual para la Formulación de Proyectos de Presupuesto de Empresas Públicas, las empresas deben presentar:

- El Plan de Acción y Objetivos
- Los objetivos y metas a mediano y largo plazo: se deberá indicar objetivos, metas y año de cumplimiento
- El Plan de acción y metas por programa: se deben incluir denominación del programa, objetivos, metas y unidades de medida.

El Plan de Acción incluye la descripción del contexto y situación actual de la empresa (participación de mercado, evolución de la demanda, estado de la infraestructura, calidad de los servicios prestados, etc.), los niveles de producción, las ventas y resultados esperados. También se hace referencia a la estrategia comercial y al plan de inversiones a desarrollar.

[VOLVER AL INDICE](#)

El Sistema Nacional de Inversión Pública

De acuerdo con la experiencia internacional (Brasil, Chile, México, Perú y Colombia, por ejemplo) los proyectos de inversión pública deben formar parte del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y en la mayoría de los casos (proyectos relevantes), los mismos deben ser evaluados de acuerdo a la

metodología que establecen las oficinas de inversión pública, para poder ser incluidos en la ley de presupuesto.

Por ejemplo, en Chile el Ministerio de Desarrollo Social es el organismo coordinador del Sistema Nacional de Inversión Pública, que se encuentra integrado con el sistema presupuestario. Este Ministerio desarrolló una metodología general de evaluación de proyectos y junto con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones desarrolló metodologías específicas de evaluación para proyectos de transporte (viales, ferroviarios, etc.)

El objetivo fundamental de los sistemas nacionales de inversión pública es racionalizar los procesos de identificación, formulación, evaluación, selección, programación, ejecución y seguimiento de los proyectos y estudios básicos. Con esto, orientan y racionalizan el proceso de asignación y ejecución eficiente de recursos de inversión pública a través de un conjunto de normas legales, marco institucional, metodologías, procedimientos y actividades interrelacionadas y coordinadas (Contreras, Cartes y Pacheco, 2010: p. 4-5).

[VOLVER AL INDICE](#)

El Sistema Nacional de Inversión Pública en Argentina

El Sistema Nacional de Inversión Pública se creó por medio de la Ley N° 24.354 y tiene como objetivos la iniciación y actualización permanente de un inventario de proyectos de inversión pública nacional y la formulación anual y gestión del plan nacional de inversiones públicas.

De acuerdo con la Ley, se considera como Inversión Pública Nacional a la aplicación de recursos en todo tipo de bienes y de actividades que incrementen el patrimonio de las entidades que integran el sector público nacional, con el fin

de iniciar, ampliar, mejorar, modernizar, reponer o reconstruir la capacidad productora de bienes o prestadora de servicios. Es decir que se considera inversión pública a las erogaciones destinadas a aumentar la capacidad productiva del sector público.

Toda actividad del sector público que implique la realización de una inversión pública, se considera un proyecto de inversión pública. El proyecto de inversión pública presenta un ciclo de vida integrado por las siguientes etapas y sub-etapas:

- a) Preinversión: comprende todas las acciones previas a la inclusión del proyecto en el Plan Nacional de Inversión Pública: identificación inicial y diseño preliminar del proyecto; formulación y evaluación integrada, que contempla los aspectos socioeconómicos, financieros, técnicos e institucionales; estudios de factibilidad e impacto ambiental; análisis de financiamiento alternativos y programación de la ejecución, en uno o más ejercicios financieros.
- b) Inversión: incluye la decisión sobre la inclusión del proyecto en el Plan Nacional de Inversión Pública y en el presupuesto nacional, la gestión o ejecución de la inversión y control concomitante o seguimiento de los avances físicos y financieros y la puesta en marcha de los activos
- c) Control o evaluación ex post: comprende la medición de los resultados, la comparación con los objetivos y la propuesta de correcciones o mejoras

La ley, de acuerdo con el artículo 3º, se aplica a todos los proyectos de inversión del sector público nacional: Administración Central, Organismos Descentralizados y Empresas Públicas.

De esta manera, tanto las jurisdicciones de la Administración Central (Ministerios con incumbencia en el sector transporte) como los Organismos

Descentralizados y las Empresas Públicas del Sector Transporte se encuentran alcanzados por la Ley de Inversión Pública.

[VOLVER AL INDICE](#)

El Plan Nacional de Inversión Pública y la Ley de Presupuesto

De acuerdo con el artículo 8º, el Plan Nacional de Inversión Pública se integra con los proyectos de inversión pública que se hayan formulado y evaluado según los principios, normas y metodologías establecidas por el órgano responsable del Sistema Nacional de Inversión Pública, incluyendo las construcciones por administración, contratación, concesión y peaje.

Los proyectos de inversión que se incluyan en el proyecto de ley del presupuesto de la administración nacional de cada año, y aquéllos que soliciten transferencias, aportes, créditos u otorgamientos de avales del Tesoro nacional para la realización de obras públicas nacionales, provinciales, municipales o privadas, deben ser seleccionados según lo establecido en el párrafo anterior. El Órgano Responsable del Sistema Nacional de Inversión Pública es la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP), la cual se encuentra en jurisdicción del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

La DNIP participa en el establecimiento de prioridades presupuestarias, propone la prioridad técnica de los proyectos presentados por los organismos, consulta a las provincias sobre los proyectos a ejecutar en sus jurisdicciones y elabora el Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) el cual se remite anualmente al Congreso de la Nación acompañando al Proyecto de Ley de Presupuesto.

Por lo tanto, para que las inversiones que realizan los distintos organismos y jurisdicciones con incumbencia en el sector transporte cuenten con los recursos

presupuestarios correspondientes, deberían estar incluidas en el Sistema Nacional de Inversión Pública.

Sin embargo, en la práctica, en muchos casos se asignan los recursos presupuestarios sin que los proyectos de inversión se encuentren registrados en el Sistema Nacional de Inversión Pública. Además, muchos proyectos de inversión que superan los 50 millones de pesos no cuentan con el dictamen previsto en la normativa reglamentaria de la ley.

[VOLVER AL INDICE](#)

Recomendaciones para el desarrollo del PFETRA

El PFETRA y la formulación del presupuesto de la Administración Nacional

En la etapa de formulación del presupuesto, debería contemplarse explícitamente los lineamientos de política que surjan del PFETRA. Esto debería manifestarse en el formulario correspondiente a las políticas presupuestarias de las jurisdicciones con incumbencia en el sector transporte. Los objetivos, problemas y demandas que se presentan en el formulario 7 correspondiente a cada programa vinculado con el sector transporte también deberían ser consistentes con los objetivos, problemas y demanda del PFETRA. Por último, las metas, producción terminal bruta e indicadores de los Formularios 8 y 8 bis deberían estar alineadas con las metas e indicadores que se establezcan en el PFETRA.

[VOLVER AL INDICE](#)

El PFETRA y la formulación del presupuesto de las empresas públicas

Los planes de acción, objetivos y metas presentados en los presupuestos de las empresas públicas del sector transporte deberían ser consistentes con los establecidos en el PFETRA. El proceso de elaboración del PFETRA debería contemplar la participación de representantes de las empresas públicas del transporte. En este ámbito se coordinarían los distintos planes de acción de las empresas, complementándose sus distintas estrategias comerciales y planes de inversión.

En resumen, las políticas, objetivos, acciones, metas e indicadores que se establezcan en el PFETRA deberán ser tenidos en cuenta para la elaboración de los formularios correspondientes a las políticas presupuestarias de las Administración Nacional (Jurisdicciones y Organismos Descentralizados y de los formularios correspondientes a los planes de acción y objetivos de los presupuestos de las empresas públicas del sector.

[VOLVER AL INDICE](#)

El PFETRA y el Sistema Nacional de Inversión Pública

Todos los proyectos de inversión que realizan los distintos organismos y jurisdicciones del sector transporte deberían incluirse en el PFETRA. El Plan debería coordinar el banco de proyectos de inversión de transporte con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN) que administra la Dirección Nacional de Inversión Pública.

Los proyectos de inversión incluidos en el Plan Federal Estratégico de Transporte deberían incluirse también en el Plan Nacional de Inversión Pública. A su vez los diagnósticos, estudios y proyecciones que se realicen en el marco

del PFETRA deberían facilitar la evaluación de los proyectos conforme la Guía para la Presentación de Proyectos de Inversión definida por el artículo 3 de la Resolución N° 125/2012 de la ex Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.

Al respecto, el PFETRA facilitaría la definición de los objetivos estratégicos y propósito del proyecto. Asimismo, dicho Plan constituirá un marco de referencia para la evaluación socioeconómica, el impacto ambiental y los riesgos sociales e institucionales del proyecto.

Con respecto al seguimiento de los proyectos de inversión que se incluyan en el PFETRA, se debería contemplar la evaluación ex post de los mismos en forma consistente con lo establecido en la ley de Inversión Pública.

Por último, y teniendo en cuenta la experiencia internacional (Chile, México, Colombia, y Perú por ejemplo), el PFETRA debería contemplar la posibilidad de desarrollar metodologías específicas para evaluar proyectos de transporte que sean consistentes con la Guía mencionada.

[VOLVER AL INDICE](#)

Conclusión

El PFETRA constituye una oportunidad para mejorar la asignación de los recursos públicos del sector. En este sentido el Plan podría contribuir al fortalecimiento del proceso presupuestario de las jurisdicciones, organismos y empresas públicas del sector transporte. Este fortalecimiento se logrará en la medida en que los procesos de planificación y presupuesto se encuentren adecuadamente vinculados.

Esta vinculación se facilita con la consideración de los instrumentos contemplados en la etapa de formulación del presupuesto y en la elaboración

del Plan Nacional de Inversión Pública por parte de los distintos agentes que participan del proceso de planificación.

A su vez, los agentes que forman parte del proceso de elaboración del presupuesto y del Plan Nacional de Inversión Pública deben considerar los lineamientos que surjan del PFETRA en la definición de los objetivos y metas de los programas y proyectos de inversión.

[VOLVER AL INDICE](#)

Referencias

Apaza, Carmen (2011), "Estudio Comparativo sobre procesos de reformas de estructuras públicas en países seleccionados. Apoyo al Proyecto de Innovación Estructural del Poder Ejecutivo de la República del Paraguay". Washington, Organización de Estados Americanos (OEA).

Barbero, José y Bertranou, Julián (2014), "Una asignatura pendiente. Estado, Instituciones, y Política en el Sistema de Transporte", Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Instituto del Transporte, *Documento de Trabajo en Estudios del Transporte N° 1*.

Bonari, Damián y Gasparin, José (2014) "La vinculación entre la planificación y el presupuesto. Recomendaciones para su implementación" Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC), Documento de Trabajo N° 114- Marzo de 2014.

Bonnefoy, Juan Cristobal y Martner, Ricardo (2006) "Planificar y presupuestar: modelos de integración y coordinación en América Latina". ILPES

CEPAL, Santiago de Chile, presentado en XVIII Seminario Regional de Política Fiscal, 2006.

Contreras, Eduardo, Cartes Fernando y Pacheco Juan Francisco (2010), "Los SNIP de América Latina y el Caribe: Historia, evolución y lecciones aprendidas", ILPES- CEPAL, Santiago de Chile, Julio de 2010.

Filc Gabriel y Scartascini, Carlos (2012) "El Presupuesto por Resultados en América Latina, condiciones para su implementación y desarrollo", Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington, Junio 2012.

Martner, Ricardo (2008) "Planificar y presupuestar en América Latina", ILPES – CEPAL, Santiago de Chile, Enero de 2008.

Ministerio de Economía y Finanzas públicas de la República Argentina (2011) "El Sistema Presupuestario Pública de la Administración Nacional de la República Argentina", Buenos Aires, 2011.

Ministerio de Economía y Finanzas de Perú (2014) "Presupuesto por Resultados: una perspectiva comparativa para la experiencia peruana", Lima Mayo 2014

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la República Argentina - Secretaría de Hacienda (2015) "Manual para la Formulación Presupuestaria de la Administración Nacional 2016-2018". Buenos Aires, 2015.

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la República Argentina - Secretaría de Hacienda (2011) "Manual para la Formulación de Proyectos de Presupuesto de Empresas Públicas", Buenos Aires, 2011.

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la República Argentina Dirección Nacional de Inversión Pública (2012) "Plan Nacional de Inversión Pública 2012-2014". Buenos Aires, 2012.

Ortegón, Edgar y Pacheco, Juan Francisco (2005) "Los sistemas nacionales de inversión pública en Argentina, Brasil, México, Venezuela y España como caso de referencia (cuadros comparativos)", ILPES – CEPAL, Santiago de Chile Junio de 2005.

Rojas Ramirez, Aída Luz (2013) "Presupuesto por Resultados", *Taller 2013*, Ministerio de Economía y Finanzas de Perú, Lima 2013..

Schweitzer, Mariana (2014) "Políticas ferroviarias en Argentina. Planes y proyectos en la

Primera década del siglo XXI", Facultad de Filosofía y Letras de la UBA, Instituto de Geografía "Dr. Romualdo Ardissonne", *Revista Transporte y Territorio* N° 10.

[VOLVER AL INDICE](#)

Normativa

Decisión Administrativa N° 1/2015 Distribuye los créditos presupuestarios aprobados por Ley N° 27008 (2015), Buenos Aires, B.O. 19 de Enero.

Decreto N° 720/1995 Reglamentario de la Ley de Inversión Pública (1995), Buenos Aires, B.O. 26 de mayo.

Decreto N° 1344/2007 Reglamentario de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público (2007), Buenos Aires, B.O. 5 de octubre.

Decreto N° 1004/2014 Creación del Instituto Argentino del Transporte (2014), Buenos Aires, B.O. 25 de junio.

Ley N°24156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional (1992), Buenos Aires, B.O. 29 de octubre.

Ley N° 24.354 de Inversión Pública (1994), Buenos Aires, B.O. 29 de agosto

Ley N° 27008 Presupuesto Ejercicio 2015 de la Administración Nacional (2014) Buenos Aires, B.O. 18 de noviembre.

Resolución N° 125/2012 de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo. Guía para la Presentación de Proyectos de Inversión (2012), Buenos Aires, B.O. 26 de diciembre.

Resolución N° 40/2013 de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo. Manual Complementario para la evaluación del Impacto de las Obras Públicas (2013). B.O. 14 de junio.

[VOLVER AL INDICE](#)

Autor

Emilio Javier Alzaga es Licenciado en Economía de la Universidad Nacional de Sur (1991) y Magíster en Economía de Gobierno de la Universidad de Buenos Aires (1997). Entre los años 2005 y 2012 se desempeñó como Subcoordinador de Presupuesto de la Secretaría de Transporte. Ha sido docente en las universidades del Sur, de Buenos Aires, CAECE y Belgrano. En esta última fue coordinador docente de la materia "Transporte Internacional". Ha realizado diversos cursos en materia de planificación, presupuesto y transporte, destacándose: Financiamiento de Infraestructura (Instituto del Banco Mundial-Washington 2001), Planificación y Gerenciamiento de Redes de Transporte (Universidad de Roma 1999) y Planificación de Transporte Urbano (JICA -Tokio 1994).

alzagaemilio@yahoo.com.ar

[VOLVER AL INDICE](#)

DOCUMENTOS DE TRABAJO

NRO.3

IT

**INSTITUTO DEL
TRANSPORTE**



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN