

**Ministerio de Justicia, Seguridad Interior
y Derechos Humanos**

Policía de Seguridad Aeroportuaria



**Verificar los controles vinculados a la
seguridad de la aviación realizados en los
aeropuertos.**

Actuación N° 294/2007

**Gerencia de Control de Entes Reguladores
y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos.**

Departamento de Control Sector Infraestructura.

Año 2010

INDICE

INFORME DE AUDITORIA	3
1.-OBJETO DE AUDITORIA:	3
2.-ALCANCE DEL EXAMEN:	3
3.-ACLARACIONES PREVIAS:.....	5
<i>INTRODUCCIÓN.....</i>	<i>5</i>
<i>MARCO LEGAL.....</i>	<i>5</i>
<i>SEGURIDAD AEROPORTUARIA:.....</i>	<i>7</i>
<i>POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....</i>	<i>9</i>
<i>TAREAS REALIZADAS POR LA PSA.....</i>	<i>12</i>
<i>HECHOS POSTERIORES.....</i>	<i>13</i>
4.- COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:	14
5.- COMUNICACIÓN DEL INFORME.....	23
6.- RECOMENDACIONES	23
7.- CONCLUSIONES	25
8.- LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME:	26
9.- FIRMA:	26
ANEXO I – ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA PSA- ORGANIGRAMAS.	27
ANEXO II - MUESTRA	31
ANEXO III –FLUJOS DE VUELOS Y PASAJEROS	32
<i>ANEXO III.1 FLUJOS DE VUELOS Y PASAJEROS (MUESTRA).....</i>	<i>32</i>
<i>ANEXO III.2 FLUJOS DE PASAJEROS EN % (MUESTRA).....</i>	<i>37</i>
<i>ANEXO III.3 FLUJOS DE PASAJEROS – TEMPORADA ALTA Y BAJA (AEROPUERTOS DE LA MUESTRA)</i>	<i>39</i>
ANEXO IV- PROBLEMÁTICAS DELICTIVAS- OPERATIVOS PSA.....	40
ANEXO V- INSPECCIONES AÑO 2007 - SNA.....	43
ANEXO VI- CUADROS INTEGRADORES	44
<i>VI.1. – COMPARATIVO AEROPUERTOS “MUESTRA” -SUPERFICIE, FLUJOS DE PASAJEROS Y AERONAVES, INSPECCIONES Y DELITOS</i>	<i>44</i>
<i>VI.2. – INTEGRADOR – COMPARATIVO – FINAL AÑOS 2005, 2006 Y 2007.</i>	<i>51</i>
ANEXO VII – PRESUPUESTOS	52
ANEXO VIII – DESCARGO	55
<i>INFORMACIÓN AMPLIATORIA AL DESCARGO</i>	<i>68</i>
ANEXO IX – ANÁLISIS DEL DESCARGO Y SU AMPLIATORIO.	76

INFORME DE AUDITORIA

Al Señor

SECRETARIO DE SEGURIDAD INTERIOR

Dr. Sergio G. LORUSSO

S / D

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley 24156 la Auditoría General de la Nación procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Secretaria de Seguridad Interior del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, con el objeto que se detalla en el apartado¹.

1.-OBJETO DE AUDITORIA:

La presente auditoría tiene como finalidad “Verificar los controles vinculados a la seguridad de la aviación realizados en los aeropuertos”.

Periodo Auditado: desde la creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria el 22/2/2005 – siendo anteriormente la Policía Aeronáutica Nacional (PAN) - a diciembre de 2007.

2.-ALCANCE DEL EXAMEN:

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoria externa de la Auditoria General de la Nación, aprobadas por la Resolución N ° 145/93, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso b) de la Ley 24.156, habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

➤ Recopilación y análisis de la normativa:

Ley 21.521 (B.O. 07/02/77): - Crea la Policía Aeronáutica Nacional (PAN)-.

Ley 24.059 (B.O. 17/01/92): - Seguridad Interior.- Sistema de Seguridad Interior-

Decreto N° 145/05 (22/02/05): -Transfiere orgánica y funcionalmente la PAN del ámbito del Ministerio de Defensa a la órbita del Ministerio de Seguridad Interior. Constituye la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) que formará parte del Sistema de Seguridad Interior. Interviene por 180 días la Fuerza que se constituye.

Decreto N°147/05 (22/02/05): - Designa al Interventor de la PSA.

Resoluciones PSA N° 01/05, N° 06/05, N°10/05 y N°11/05.

Ley 26.102 (B.O. 22/06/06): - Seguridad Aeroportuaria. Sistema de Seguridad Aeroportuaria.

Resolución del Ministerio del Interior N° 0435 del 09/03/07: -Convoca reunión del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para el 15/03/07.

Resolución Ministerio del Interior N° 2507 del 19/10/07: -Convoca reunión del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para el 22/10/07.

Ley 26.338 (B.O. 06/12/07): - Secretaría de Seguridad Interior: -Pasa de la órbita del Ministerio del Interior a la del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos.

Leyes de Presupuesto de Gastos ejercicios 2005-2007 (N° 25.967, N° 26.078 y N° 26.198).

- Entrevistas con funcionarios de la Unidad de Secretario de la Secretaría de Seguridad Interior y de la PSA.
- Relevamiento y análisis de la documentación recibida de la PSA en su Nota SIRRII N° 218/07 (6/12/07) y SRRII N° 112/2008 (30/12/08).
- Relevamiento y análisis de la información recibida del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) en su Nota de respuesta N° 067/08 del 24/01/08.
- Relevamiento de los circuitos y procedimientos de control llevados a cabo por la PSA en el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA).
- Relevamiento y análisis de los operativos realizados por la PSA en la detección de delitos a noviembre/2007.
- Relevamiento y análisis de las inspecciones realizadas por la PSA (año 2007).
- Relevamiento y análisis de las Actas del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria con ámbito en la Secretaría de Seguridad Interior, desde el 15/03/07 al 10/05/07.
- Selección de 12 aeropuertos del SNA a efectos de verificar el flujo de pasajeros y aeronaves, tomando la sede y el de mayor flujo, conforme a la información suministrada por el ORSNA en su nota de repuesta - (Anexo II)-.
- Relevamiento y análisis de los flujos de pasajeros y aeronaves, cabotaje e internacionales. Años 2005 a 2007.
- Confección de cuadros estadísticos:

- movimiento de pasajeros. (*Anexo III*);
 - detección de delitos a noviembre/2007 (*Anexo IV*),
 - Inspecciones año 2007 (*Anexo V*) y
 - cuadros integradores (*Anexo VI*)
- Relevamiento y análisis de información presupuestaria conforme información recibida por Nota N° 250/08 (11/04/08) de la Secretaría de Seguridad Interior y la obtenida del SIDIF.

Tareas de Campo: Las tareas de campo propias del objeto de examen se desarrollaron entre agosto 2007 y octubre de 2008, excepto por la información enviada por Nota SRRII N° 112/2008 (30/12/08) recibida en la AGN el 6 de enero de 2009.

Durante su ejecución se encontraba tramitándose el proceso de organización de la PSA.

3.-ACLARACIONES PREVIAS:

Introducción

Se entiende por seguridad aeroportuaria las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el código aeronáutico (conf. art.3, de la Ley 26.102).

La seguridad aeroportuaria está a cargo del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, a través de la Secretaría de Seguridad Interior.

La PSA actúa en el ámbito de dicho Ministerio, como autoridad de aplicación de la seguridad aeroportuaria del SNA.

Marco legal

Previo a la creación de la PSA, la PAN fue la fuerza de seguridad militarizada, que tuvo las funciones de poder de policía en el aeroespacio y el poder de policía de seguridad y judicial en la jurisdicción territorial nacional. Estaba encargada de *“vigilar y fiscalizar el aeroespacio; el cumplimiento de las normas nacionales y convenios internacionales, prevenir, investigar y reprimir la comisión de delitos y faltas, intervenir en la prevención y represión del apoderamiento de aeronaves e interferencias ilícitas en la aviación civil; prevenir y reprimir el contrabando con las autoridades judiciales y administrativas competentes; controlar o*

verificar personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, controlar el transporte, tenencia, portación o empleo de armas, explosivos y otros elementos de peligro potencial, sensores, registros, etc.; prestar la colaboración que las Fuerzas Armadas, otras fuerzas de seguridad y autoridades policiales le requieran; colaborar en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, como así también en toda otra situación de emergencia”. La PAN dependía del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

Por Decreto N° 145 (22/02/05) se transfirió orgánica y funcionalmente la PAN del ámbito del Ministerio de Defensa a la órbita del Ministerio del Interior¹, constituyéndose en la PSA.

La PSA mantuvo los cometidos de la PAN (establecidos en la Ley 21.521 de creación), sus competencias, unidades organizativas, dotaciones de personal y fuente de recursos; pero, dependiendo del Ministerio del Interior atento que pasa a ser una fuerza policial integrante del Sistema de Seguridad Interior, en los términos de la Ley 24.059.

La Ley 24.059 establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del sistema de planificación, coordinación, control y apoyo del esfuerzo nacional de policía tendiente a garantizar la seguridad interior. Define como seguridad interior a la situación de hecho basada en el derecho en la cual se encuentran resguardada la libertad, la vida y el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y la plena vigencia de las instituciones que establece la Constitución Nacional.

Prescribe que corresponde al Ministerio del Interior por delegación del Presidente de la Nación, además de las competencias que le son otorgadas en la Ley de Ministerios, ejercer la conducción política del esfuerzo nacional de policía y coordinar también el accionar de los referidos cuerpos y fuerzas entre sí y con los cuerpos policiales provinciales, con los alcances que se derivan de la ley.

El Ministro tendrá a su cargo la dirección superior de los cuerpos policiales y fuerzas de seguridad del Estado Nacional (esta última queda limitada a los fines derivados de la seguridad interior).

¹ Actualmente corresponde al Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos (conf. Ley 26.338).

La Secretaría de Seguridad Interior es la responsable de la elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria, y de la dirección superior y la administración general de la PSA.

La PSA, como fuerza policial, es parte integrante del sistema de seguridad interior; actúa en el ámbito del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos como autoridad superior responsable de la seguridad aeroportuaria en el SNA.

Seguridad Aeroportuaria:

En mayo de 2006 se sancionó la Ley 26.102 (B.O.22/06/06) que organiza el Sistema de Seguridad Aeroportuaria estableciendo sus bases jurídicas, orgánicas y funcionales, y las acciones para resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario. Define y reordena el concepto de seguridad aeroportuaria y el ámbito jurisdiccional aeroportuario.

Establece que la seguridad aeroportuaria debe ser resguardada y garantizada por el Estado nacional a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia.

Articula la seguridad aeroportuaria a través de dos acciones: a) la preventiva, y b) la compleja.

La Ley crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria – Secretaría de Seguridad Interior - ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria.

El sistema de seguridad aeroportuaria se extiende a todos los aeropuertos que integran el SNA y sus diferentes áreas, zonas, partes e instalaciones y comprende a toda persona física o jurídica, pública o privada, que ingrese al aeropuerto y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, aeronáutica o no aeronáutica desarrollada en el mismo. El SNA está formado por 53 aeropuertos y aeródromos, conforme surge del Decreto N° 375/97, -encontrándose 37 concesionados-², los que están bajo el control del ORSNA, ente creado en 1997 a los fines de regular, controlar y fiscalizar todos aquellos

² Nota ORSNA N°067/08 del 24/01/08 y página web del ORSNA.

servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del SNA. El ORSNA depende de la Subsecretaría de Transporte Aero comercial – Secretaría de Transporte- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Es de señalar que en materia de seguridad aeroportuaria resulta de aplicación la normativa internacional a saber:

- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) –Anexo 17 -: Normas y métodos recomendados por la OACI - Seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. (Convenio de Chicago - Ley 13.891 -Anexo 17: - Seguridad),

- Documento N° 8973: Manual de Seguridad para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita que establece las recomendaciones para la aplicación del Anexo 17.

- Tratados firmados por la Nación, a saber:

- Tokio - Ley 18.730/1963- Infracciones y Actos cometidos a bordo de Aeronaves.
- La Haya – Ley 19.793/1970 – Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Montreal/1971: - Represión de Actos Ilegítimos contra la Seguridad de la Aviación Civil.

- Toda la normativa reglamentaria de dichos instrumentos, tanto los emitidos por la OACI como lo de las autoridades nacionales firmantes de los tratados.

Además rige el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria³ Edición 2001 complementado por:

- Directivas emitidas por AVSEC – (Aviation Security) entre 2001 y 2004 ,
- El Documento Rector de Seguridad en la Aviación para la República Argentina (Resolución N°606/02 de la Fuerza Aérea Argentina (FFAA)- BO 03/10/02).
- El Reglamento de Registro y Control de Ingreso, Circulación y/o Permanencia de Personas y Vehículos en las Instalaciones Aeroportuarias (Disposición N° 335/05 PSA).
- Reglamento de Regulación de los Servicios de Seguridad Privada en el ámbito Aeroportuario (Decreto N° 157/06 - BO 15/ 02/06).

³ Aprobado por Resolución N° 383/01 del Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina (B.O. 24/09/2001) y sus complementarias.

Policía de Seguridad Aeroportuaria

Al constituirse la PSA, por Decreto N° 145/05, se declaró su intervención con el objetivo de efectuar las reestructuraciones pertinentes a los fines de proceder a la normalización del funcionamiento de la fuerza.

Por Resolución N° 1/05 de la Intervención se aprobó la Estructura Organizativa, sus lineamientos generales de acción, misiones y funciones, compuesta por un Interventor y 5 Subinterventores en las áreas de Seguridad Aeroportuaria Preventiva, Compleja, Relaciones Institucionales, Gestión Administrativa y Asuntos Jurídicos.

La Resolución N° 06/05 estableció la estructura de mando policial, creándose el Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (CEAC) a cargo de la planificación, conducción, coordinación, supervisión y evaluación en el nivel estratégico-operacional, del conjunto de las acciones de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja. La dirección ejecutiva y la coordinación de las actividades quedaron a cargo del Director del CEAC. El CEAC se conforma por las áreas de: Inteligencia Criminal, Operaciones Policiales e Infraestructura y Sistemas.

En la faz policial, dependen del CEAC, las 5 Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria (URSA) que se corresponde con una división territorial del SNA. A su vez, de cada una de las URSA dependen las diversas Unidades Operacionales de Seguridad Aeroportuaria (UOSA). Hay una UOSA en cada uno de los aeropuertos del SNA (Anexo I).

La Ley 26.102 define las misiones y funciones de la PSA, autoridades de conducción y administración, facultades de la fuerza, principios básicos de actuación, régimen profesional, formación y capacitación, régimen previsional, y régimen disciplinario y sanciones aplicables.

Es misión de la PSA⁴: 1) la seguridad aeroportuaria preventiva; 2) la seguridad aeroportuaria compleja.

Se entiende por⁵:

- Prevención, a las acciones tendientes a impedir, evitar, obstaculizar o limitar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

⁴ Ley 26.102, art.12.

⁵ Ley 26.102, art. 13.

- Conjuración, a las acciones tendientes a neutralizar o contrarrestar en forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario en ejecución, hacerlos cesar y evitar consecuencias ulteriores que vulneren dicha seguridad.

- Investigación, a las acciones tendientes a analizar y conocer los hechos y actividades delictivas que resulten atentatorias de la seguridad aeroportuaría, sin perjuicio de las responsabilidades jurisdiccionales como auxiliar en la persecución penal de delitos.

- La PSA tiene las siguientes funciones⁶:

- La salvaguarda a la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.

- La fiscalización y control del transporte, tenencia, portación de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.

- La adopción de medidas a fin de dar respuesta inmediata a situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves que no se encuentren en vuelo. Se entiende que una aeronave se encuentra en vuelo a partir del momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

- La planificación y desarrollo de estrategias y acciones tendientes a la prevención y conjuración de delitos en el ámbito aeroportuario.

- La investigación y conjuración de hechos y actividades delictivas cometidas en el ámbito aeroportuario.

- La asistencia y cooperación a las autoridades judiciales competentes en la investigación criminal y la persecución de delitos.

- El cumplimiento de los compromisos previstos en los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil y de seguridad aeroportuaría.

- La regulación, la habilitación y fiscalización de los servicios de seguridad aeroportuarios que fueran prestados por personas físicas o jurídicas privadas.

⁶ Ley 26.102, art.14

- La aplicación de las sanciones que se establezcan por las contravenciones cometidas en el ámbito aeroportuario.

La PSA es la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la OACI respecto a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia, y en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea en el ámbito aeroportuario⁷.

Asimismo, la PSA ejercerá en el ámbito aeroportuario las funciones de policía aduanera, migratoria y/o sanitaria donde y cuando no haya autoridad establecida por las respectivas administraciones.

La Ley dispone que la conducción y administración de la PSA sea ejercida por la Dirección Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la que estará a cargo de un funcionario con rango de Director Nacional, designado por el PEN.

La conducción comprende la planificación estratégica y la dirección y coordinación operativa general en todo lo relativo al accionar específico, así como a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales, fuerzas de seguridad u organismos de inteligencia, federales, provinciales y/o extranjeros, de acuerdo con sus funciones y competencias específicas.

La administración de la PSA comprende la gestión administrativa, la dirección de los recursos humanos, la gestión económica, contable y presupuestaria, la gerencia logística, la asistencia y asesoramiento jurídico-legal, y las relaciones institucionales⁸.

La PSA está facultada para:

- Actuar en cualquier lugar del ámbito aeroportuario del SNA en cumplimiento de las misiones y funciones fijadas en los artículos 12 y 14.

- Solicitar informes, documentos, antecedentes y todo otro elemento que estime útil para el cumplimiento de sus misiones y funciones, a organismos públicos, nacionales,

⁷ Ley 26.102, art.17

⁸ Ley 26.102, art 18 a 20.

provinciales o municipales, y a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, los que estarán obligados a proporcionarlos.

- Contribuir a la elaboración de Inteligencia Criminal en función de los planes que elabore la Dirección Nacional de Inteligencia Criminal de la Secretaría de Seguridad Interior, requerir informes a la misma. Participar en la producción de Inteligencia Nacional de acuerdo a los requerimientos que se originen en el Sistema Nacional de Inteligencia a través de la mencionada Dirección.

- Organizar y administrar bases de datos, archivos y antecedentes relativos a la actividad propia de la seguridad aeroportuaria o datos obtenidos en el ejercicio de sus funciones, pudiendo promover la celebración de acuerdos y contratos con organismos nacionales, internacionales y extranjeros para integrarse en redes informativas de tal carácter, a condición de necesaria y efectiva reciprocidad..

- Coordinar su accionar con organismos similares o conexos, nacionales, provinciales, municipales o de otros países, cuando el cumplimiento de sus misiones y funciones lo hagan necesario.

- Celebrar convenios de cooperación técnica y financiera con entidades públicas y/o privadas, sin cargo para el Estado nacional, para lograr la optimización y modernización de la infraestructura y de los métodos operativos del sistema de seguridad aeroportuaria.

- Proponer los marcos regulatorios de las actividades vinculadas al sistema de seguridad aeroportuaria que puedan ser prestadas por sujetos de derecho privado.

- Percibir las multas que se apliquen como sanciones por la comisión de las contravenciones establecidas en el Código Contravencional Aeroportuario.

- Percibir los aranceles por la habilitación del uso de bienes y la prestación de servicios.

- Proponer el dictado y ejercer la regulación del servicio de prestaciones adicionales.

Tareas realizadas por la PSA

En el periodo 2005 a 2007 el flujo de pasajeros de cabotaje fue de unos 32,7 millones, y el de pasajeros internacionales de 24,4 millones; estos últimos muestran un aumento del 19%.(Anexo III). La Institución ha señalado que en el 2007 hubo un incremento del 82% respecto al año anterior, en cuanto a los pasajeros en conexión.

En dicho escenario, la Fuerza ha detectado delitos complejos (drogas, narcotráfico, contrabando) y otros (falsificación de documentos, robo y hurto, flora y fauna, patrimonio – fósiles-, faltas y contravenciones.), conforme a la documentación recibida del Organismo⁹.

El mayor porcentaje de incautaciones y detenciones tuvieron lugar en los aeropuertos “Ministro Pistarini” – internacional -, y el aeroparque “Jorge Newbery”, siendo los puestos de preembarque y patio de valijas, los sitios con más alto grado de detección. La marihuana y la cocaína han sido las sustancias de mayor incautación, siendo los imputados de los ilícitos de nacionalidad argentina, española y boliviana, en su gran mayoría.

Cabe aclarar que el perímetro aeroportuario es de aproximadamente 500.000 m² (URSAS I a V)¹⁰.

Hechos Posteriores

- Por Decreto N° 707/08 (B.O. 28/04/08) se modificó la estructura de la Secretaría de Seguridad Interior, incorporando el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y la Dirección de Control Policial de la PSA.

- Por Decreto N° 785/08 – (B.O. 15/05/08) se aprobó la Estructura Orgánica y Funcional de la PSA dependiente de la Secretaría de Seguridad Interior del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos.

- Por Decreto N° 836/08 (B.O. 21/05/08) se aprobó el Régimen Profesional del Personal Policial de la PSA que dispone que el personal policial de la PSA que tiene estado policial, revista en el "Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria" y está abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria preventiva y de seguridad aeroportuaria compleja (conf. el art. 12 de la Ley 26.102).

⁹ Nota SIRRII N° 218/07 (6/12/07).

¹⁰ URSA: Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria: I –Este; II – Centro; III – Norte; IV – del Litoral; V – de la Patagonia.

4.- COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:

4.1. El periodo de permanencia de la intervención supera el plazo previsto.

En febrero de 2005 al constituirse la PSA, el decreto dispuso su intervención por el plazo de 180 días prorrogables, con la manda de proponer las reestructuraciones pertinentes, con el fin de proceder a la normalización del funcionamiento de la Fuerza.

La figura de la Intervención se caracteriza por estar llamada a cumplimentar con un objetivo determinado, vgr. la reorganización de una institución, ordenando una o varias materias determinadas, por un plazo previamente establecido en concordancia con la temática a resolver o sanear.

La personalidad del Interventor recibe un mandato de un funcionario con jerarquía superior para la resolución de las temáticas que le fueran encomendadas, y del cual depende. Reviste el carácter de un comisionado para cumplimentar con la manda para la cual fue designado.

Desde febrero de 2005 el plazo que le fuera otorgado por 180 días ha sido reiteradamente prorrogado en el tiempo, encontrándose vigente la intervención de la Fuerza a Marzo 2009, excediendo el período para el cual fue declarada¹¹.

Téngase en cuenta que la Ley 26.102 establece que la conducción y la administración de la PSA, será ejercida por la Dirección Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria a cargo de un funcionario con rango de Director Nacional, designado por el PEN.¹²

¹¹ Por art. 1° de la Resolución N° 197/2009 del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos B.O. 03/02/2009 se prorroga por el término de 60 días, a partir de su vencimiento, la intervención de la PSA. Prórrogas anteriores: Resolución N° 3163/2008 B.O. 31/10/2008; Resolución N° 2690/2008 B.O. 22/9/2008; Resolución N° 2073/2008 B.O. 4/8/2008, Resolución N° 1264/2008 B.O. 21/5/2008 Resolución N° 267/2008 B.O. 12/2/2008; Resolución N° 2876/2007 B.O. 26/11/2007, Resolución N° 2020/2007 B.O. 29/8/2007; Resolución N° 715/2007 B.O. 18/4/2007; Resolución N° 2684/2006 B.O. 6/12/2006; Resolución N° 1421/2006 B.O. 31/7/2006; Resolución 1907/2005 (según art. 1° de la resolución 1421/2006, no publicada en B.O.).

¹² Ley 26.102, art.18

4.2. El tiempo transcurrido entre la sanción de la Ley 26.102 (mayo/06) y el de su reglamentación, excede el plazo previsto.

La Ley dispone que el PEN dictará la reglamentación, dentro de los 180 días de su entrada en vigencia -(B.O. 22/06/06)-, a propuesta del Ministerio del Interior. El vencimiento se operó en diciembre de 2006. Cabe mencionar que la reglamentación parcial recién se efectuó en el año 2008, mediante los Decretos Nros.: 707 (B.O. 28/04/08); 785 (B.O. 15/05/08); y 836 (B.O. 21/05/08).

Entre otros aspectos, debía regular la composición, dimensión, organización operacional y despliegue de la PSA; el régimen profesional del personal (regulación del escalafón y sus respectivos agrupamientos y especialidades; la carrera profesional y sus respectivos perfiles; los grados jerárquicos; el ejercicio de la superioridad; la ocupación de los cargos orgánicos; las promociones y ascensos; la formación y capacitación del personal; el sistema de retribuciones; el régimen disciplinario; y las demás normativas inherentes al régimen laboral y al previsional especial al que se refiere el Capítulo VII de la ley)¹³, el funcionamiento del Comité.

La falta de la aprobación del estatuto del personal, el régimen profesional y el sancionatorio, limita la posibilidad de los nombramientos de los agentes atendiendo a sus especialidades, antigüedad, antecedentes, etc. Por otra parte, el buen desarrollo de la labor profesional no resulta beneficiada con el reconocimiento del ascenso en un escalafón¹⁴.

En el mismo sentido, al no contar con la reglamentación de la normativa aplicable a las faltas -con su correspondiente gradación-, impide la aplicación del régimen sancionatorio al personal ante el incumplimiento en sus funciones.

Es decir, la conducción de la PSA se vio debilitada ante la falta de aprobación de la reglamentación debido a que el personal se encontraba regido por el “Estatuto para el Personal de la Secretaría de Inteligencia y para el Personal Civil de Inteligencia de los Organismos de

¹³ Ley 26.102, Capítulo V- Régimen profesional; y Capítulo VI Formación y Capacitación; Capítulo VII Régimen Previsional; Capítulo VIII Control Policial- Sanciones Disciplinarias, Faltas.

¹⁴ Conforme el art.30 de la Ley 26.102 el régimen profesional del personal de la PSA se basa en los principios de profesionalización, idoneidad y eficiencia funcional, atendiendo a la satisfacción plena de las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad aeroportuaria.

Inteligencia de la Fuerzas Armadas aprobado por el Decreto N° 1.088/2003¹⁵, el que le fuera transferido (PAN) manteniéndose sus cargos y jerarquías.

Por lo expresado anteriormente, la Fuerza se vio trabada en el pleno ejercicio de sus facultades disciplinarias, ya que para el caso que debiera instaurarse la apertura de un sumario a un integrante del personal transferido, debía remitirlo a la Fuerza Área Argentina (FFAA), autoridad con competencia en la substanciación, investigación, resolución y aplicación de las sanciones.

Consecuentemente con lo expresado, la falta de reglamentación de una ley afecta la eficacia de su aplicación y el cumplimiento de los fundamentos que motivaron su sanción, sosteniendo en el tiempo el vacío que vino a resolver.

4.3. La PSA no cuenta con suficientes agentes profesionalizados en las materias de seguridad preventiva y compleja para cubrir todo el ámbito aeroportuario del SNA.

Conforme a la reconceptualización de la seguridad aeroportuaria, la Ley estableció la necesidad de formar y capacitar al personal de la PSA, incluyendo a los funcionarios responsables de la formulación, implementación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria (personal de conducción, civil y policial) (arts.30 y 31). Para el logro de este cometido se crea el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria (ISSA), encargado de brindar el “Curso Básico de Formación para la Seguridad Aeroportuaria”.¹⁶

Sin perjuicio que la Ley se encontraba en proceso de reglamentación, la PSA dispuso la realización de dos Cursos Básicos de los que egresaron 136 agentes (en 2006).

Asimismo, la PSA en su Nota SRRII N ° 112/08 del 30/12/08 informa que en el año 2007, egresaron otros 100 agentes del Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria.

Como se señaló el personal de la PAN transferido a la PSA es una fuerza militarizada formada para la defensa territorial y de aeronaves, no entrenada para la prevención o

¹⁵ Decreto N°1.088/2003, reglamentario de la Ley 25.520 de Inteligencia Nacional (conf. Nota SIRRII N° 218/07 del 6/12/07).

¹⁶ El art.33 de la Ley establece que el ingreso a la PSA se producirá previa aprobación del curso básico de formación para la seguridad aeroportuaria.

conjuración de diferentes modalidades delictivas propias de la criminalidad organizada que operan a través de los aeropuertos.

La Fuerza ha informado que no cuenta con los efectivos policiales necesarios para realizar los controles integrales del SNA, atendiendo al movimiento de aeronaves y pasajeros, particularmente para el caso del Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” y del Aeroparque “Jorge Newbery”. Así, las acciones policiales –establecidas en las estrategias de planificación– tanto en la seguridad preventiva como en la compleja - no pueden llevarse a cabo eficazmente.

Destaca que en los aeropuertos mencionados, las operaciones diarias de rutina se encuentran al límite de la posibilidad de realizarlas, situación que se verá agravada una vez rehabilitada la Terminal “B” de Ezeiza, debido a la mayor cantidad de puestos de inspecciones que deberá controlar, como los de pasajeros, equipajes, y el servicio de detección de ilícitos, tanto en la parte pública como en la restringida.

Señala que los aeropuertos con mayor movimiento turístico nacional e internacional (vgr. Mar del Plata, Bariloche, El Calafate, Ushuaia, Córdoba, Mendoza, Iguazú, entre otros), registran deficiencias de personal para atender los operativos de control.

Expresa que los efectivos policiales con los que cuenta, apenas permiten sostener las tareas diarias de rutina, y las que deben estar bajo control policial en los aeropuertos, haciendo impracticable cubrir la totalidad del territorio del SNA, y llevar adelante su estrategia de planificación.

El propio auditado en su Nota SRRII N° 112/2008 – del 30/12/2008), en respuesta al cuestionario AGN del 27/06/2008 reconoce que no cuenta – a la fecha de su respuesta - con personal para cubrir más de cuarenta de los aeropuertos y aeródromos del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Consecuentemente, surge que carece de suficiente personal en las especialidades del título para detectar y responder en tiempo real ante los delitos complejos, sumado a ello la problemática de la globalización delictiva operada, léase actos de interferencia ilícita, narcotráfico, contrabando. Tampoco puede cubrir todas las áreas de todos y cada uno de los

aeropuertos y aeródromos que integran el SNA, vulnerando así la integralidad del sistema de seguridad aeroportuaria, dejando zonas desprotegidas y vulnerables en materia de seguridad.

4.4. La estructura presupuestaria de la PSA no permite evaluar la gestión en los parámetros de economía, eficacia y eficiencia.

La estructura programática según el Manual “El Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina”, debe facilitar la adopción de decisiones, la valoración de los resultados, los efectos económicos y sociales de las actividades del Sector Público, y posibilitar el establecimiento de sistemas eficientes de control.

El presupuesto de la PSA para los años 2005, 2006 y 2007 consta de un solo programa con una única actividad, sin descripción de proyectos de inversión ni obra (“Programa 22- Servicio de Seguridad Aeroportuaria”). Esto no permite diferenciar la asignación de recursos para las diversas acciones. Como tampoco identifica las diferentes funciones de producción sobre los servicios prestados, no es viable determinar los costos y su comportamiento, y consecuentemente, generar indicadores de eficiencia de la producción pública.

Por su parte, las categorías de metas que se presentan: pasajero inspeccionado, intervención policial, ilícito comprobado (Presupuesto 2007), al no estar expresadas en forma de productos e impactos cuantificables, no son aptas para describir el cumplimiento de los objetivos institucionales.

4.5 Los operativos de control realizados por la PSA entre 2005-2007 se han centralizado en los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque, quedando limitada la ejecución de operativos en el resto de los aeródromos del SNA.

La seguridad aeroportuaria alcanza y abarca el control e inspección sobre el área pública (terminales, edificios de servicio y auxiliares, sistema terrestre de accesos, circulaciones, estacionamientos, etc. de libre acceso al público no-pasajero y todo otro espacio no comprendido en la parte aeronáutica que no requiere credencial o autorización); el área de seguridad restringida (para personas y vehículos que posean autorización otorgada por personal competente: puestos de control, parte aeronáutica, área de maniobras, plataforma, área de

circulación vehicular operativa); el sector estéril; equipaje de bodega, carga; provisiones; mantenimiento de aeronaves; la instalación aeroportuaria; el perímetro aeroportuario. También comprende el control e inspección sobre personas y bienes (aeronave, tripulación, pasajeros, usuarios, empleados, prestadores de servicios, equipaje, carga, correo, provisiones y suministros).

Según surge de la información brindada, los operativos de control para la detección de delitos se centralizan en el aeropuerto internacional de Ezeiza y en Aeroparque (ver Anexo IV).

El aumento de la detección de ilícitos que exhiben los datos en 2006, es consecuencia de una mayor cantidad de operativos, lo que permite determinar una correlación directa entre operativo y detección.

Si bien, la centralización de los procedimientos en los aeropuertos mencionados se corresponde con el mayor flujo de pasajeros y aeronaves, la limitación en la realización de operativos en el resto de las URSA requiere una evaluación de riesgo.

Por su parte, la OACI en el numeral 2.1.3 del cuadro de recomendaciones a la PSA (Auditoría de OACI del 16 al 26/01/06), ha advertido la necesidad de inspeccionar el 100% del equipaje facturado en los vuelos nacionales, en virtud de aplicar los principios de protección contra actos de interferencia ilícita en las operaciones del interior.

4.6 Falta uniformidad en los datos que informan los resultados de los operativos.

Los datos de las planillas de relevamiento de los operativos (2005/2007) no guardan un criterio uniforme en la identificación de los datos, vgr.: unidad operativa, puesto de localización, elementos incautados, detenciones, revelando que la información de los procedimientos no está estandarizada.

Consiguientemente, atento a que los datos se vuelcan sobre bases y fuentes de diferente contenido, resulta endeble para orientar la toma de decisiones y las estrategias de la organización.

4.7 Las inspecciones de las medidas de seguridad no se realizan con la periodicidad que requieren.

El Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSAC), Edición 2001 ¹⁷, establece que la autoridad de aplicación deberá efectuar inspecciones de seguridad a intervalos frecuentes -no menos de una vez al año-, con el fin de verificar la correcta aplicación del Programa, y de las sanciones para los casos de incumplimiento.

Establece que las evaluaciones deben realizarse sobre cada uno de los aeropuertos para determinar la vulnerabilidad frente a los actos de interferencia ilícita; deben cubrir los programas, procedimientos (vgr tramitación de equipajes, pasajeros, emergencias), inspecciones, controles de acceso, protección de instalaciones, manejo de carga, entre otros. Sobre la base de sus resultados, se deberán implementar las medidas de seguridad correctivas, ampliatorias, según el grado de amenaza detectado.

Asimismo, para determinar la eficacia de los procedimientos y del Programa de Seguridad en cada aeropuerto, deben realizar ejercicios tales como ensayos de escritorio (cada 6 meses), simulacros parciales (una vez al año), y simulacros a escala real o total (una vez al año).

Conforme a la información brindada por el auditado, consta que las inspecciones sólo se han realizado en 2007 y con alcance parcial, ya que no se inspeccionaron los aeropuertos y aeródromos que conforman la URSA I- Este (ver Anexo V).

La Norma OACI (3.1.4) determina que cada Estado evaluará constantemente el grado de amenaza que existe en su territorio, teniendo en cuenta la situación internacional y ajustará su programa nacional de seguridad en los aspectos pertinentes. En este orden la Organización ha recomendado a la PSA establecer procedimientos claros para la evaluación continua de la información que permita actualizar el grado de amenaza ajustado a la situación existente.

4.8 No se han establecido procedimientos normalizados para la ejecución de los controles de calidad en la Seguridad.

¹⁷ El Programa fue aprobado por el Estado Mayor de la Fuerza Aérea en 1999 y modificado en 2001. Establece los reglamentos, métodos y procedimientos a aplicar en todos los aeródromos en que tenga jurisdicción la PAN (actualmente PSA) a fin de garantizar la protección y salvaguarda de la aviación civil ante actos de interferencia ilícita, de acuerdo con las definiciones y recomendaciones de la OACI, en particular las contenidas en el Anexo 17 del Convenio de Chicago. El PNSAC se encuentra complementado por las Directivas AVSEC 2001 / 2004 y sus modificaciones por Disposición PSA N° 335/05; Dto. N° 157/06 y Otras Disposiciones Complementarias.

La aplicación de normas de calidad, requiere contar con procedimientos normalizados para la ejecución de los controles: metodologías, asignación de recursos, responsabilidades y criterios para elaborar los informes, asegurando la eficacia del programa.

El PNSAC ha quedado desactualizado respecto a los métodos y procedimientos para la evaluación de los niveles de amenaza, en vista del cambio operado en el escenario internacional de la aviación civil, y especialmente, en lo referente a los actos de interferencia ilícita y narcotráfico.

La situación descripta, conlleva a una dinámica constante de revisión y actualización de la reglamentación para resolver las problemáticas delictivas, según las recomendaciones de la OACI a la Norma 3.1.1. y concordantes. Cabe aclarar que es común a todos los países la revisión de los procedimientos relativos a la seguridad aeroportuaria, al menos una vez al año.

4.9 El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuario no ha logrado el objetivo de integración y colaboración para el que fue creado.

El Comité fue creado¹⁸ con la función de asesorar al titular de la Secretaría de Seguridad Interior en todo lo relativo a la seguridad aeroportuaria, y al cumplimiento de sus funciones en la materia. Es el ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria. Será naturalmente presidido por el Secretario de Seguridad Interior, o en su caso, por el Subsecretario del área que éste designe para representarlo, y estará integrado por representantes de las siguientes áreas¹⁹:

- 1.La Policía de Seguridad Aeroportuaria.
- 2.La Dirección General de Migraciones.
- 3.La Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos.
- 4.El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.

¹⁸ Ley 26.102, artº 8.

¹⁹ El Secretario de Seguridad Interior podrá convocar a integrar el Comité, en carácter de miembro invitado, a las autoridades de otros organismos públicos o fuerzas de seguridad o policiales, federales o provinciales, que considere relevante para la seguridad aeroportuaria, o a los funcionarios designados por aquéllas. Asimismo, podrá convocar a participar de las reuniones del Comité a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actividades en el ámbito aeroportuario y/o que resulten de interés o sean necesarias a los efectos del cumplimiento de las funciones del mismo.

5. La Dirección de Sanidad de Fronteras.
6. La Subsecretaría de Transporte Aero comercial del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
7. El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.
8. La autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil.

Asimismo, la Ley prescribe que en cada aeropuerto o aeródromo integrante del SNA se constituirá un Comité Local de Seguridad Aeroportuaria, con una integración análoga, presidido por un representante del Secretario de Seguridad Interior o, en su defecto, por la máxima autoridad de la PSA con funciones en aquéllos.

Si bien, durante las tareas de campo su funcionamiento no se encontraba reglamentado²⁰, el Comité se reunió periódicamente desde el 15 de marzo de 2007. La primera convocatoria²¹ tuvo carácter de extraordinaria, en virtud de la crisis del funcionamiento del aeropuerto internacional de Ezeiza, motivada por el incremento de vuelos y flujo de pasajeros que afectaba la seguridad aeroportuaria, conforme lo fundamenta el considerando de la resolución ministerial. En razón del tema a tratar fueron invitados la Secretaría de Turismo de la Nación y la empresa Aeropuertos Argentina 2000, en su carácter de concesionario del aeropuerto.

De las Actas de las reuniones surgen las dificultades funcionales para articular un control integrado que incluya la participación de todos los organismos con incumbencias concurrentes -como las que competen a los diferentes organismos de seguridad, regulatorios y de control en materia policial, aduanera, sanitaria y migratoria-, en un ámbito común de actuación.

Asimismo, exhiben una falta de integración y coordinación entre los actores del ámbito aeroportuario, manifestada en la problemática del acceso a la información vgr: flujo de vuelos y pasajeros, reprogramación de vuelos, entre otros; situación que afecta directamente el control

²⁰ El funcionamiento y la organización del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria serán establecidos por el PEN (Ley 26.102, art.9).

²¹ Resolución Ministerio del Interior N° 435/07 del 9/03/07.

que deben llevar a cabo Migraciones, Aduana y PSA, poniendo en riesgo la seguridad aeroportuaria.

Los integrantes del Comité muestran enfoques parcializados y no integrados, sosteniendo cada miembro sus posiciones, escindiendo la de los otros y sustentándose en las competencias que le son propias, siendo que el Comité es el ámbito natural para arribar a un consenso, y sobre esa base, diagramar los planes de acción a implementarse.

Así, las materias que corresponden ser atendidas, discutidas y consensuadas en el Comité quedan sin una resolución acordada, a pesar que ése es el ámbito legal y natural de planificación y coordinación entre los diferentes organismos estatales con incidencia y competencia en la seguridad aeroportuaria. La seguridad aeroportuaria debe ser resguardada y garantizada por el Estado nacional a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma (Art.1° de la Ley 26.102).

5.- COMUNICACIÓN DEL INFORME

El Proyecto de Informe fue remitido a la Secretaría de Seguridad Interior (Nota N°65/09-RCSEI -28/08/09), a fin de que realice las aclaraciones y/o consideraciones que pudieren corresponder, recibiendo en respuesta su Nota N° 397/09 (28/09/09). Estando el Informe en tratamiento de aprobación, dicha Secretaría solicitó se le otorgue una prórroga para aportar información adicional (Nota N° 378/09, 24/11/09). Ésta fue recibida el 23/12/09 y refiere a reglamentaciones aprobadas y a proyectos en trámite, posteriores al periodo auditado. Por su parte, la PSA ha manifestado aceptar todas las recomendaciones de la AGN. En virtud de lo responde, se sostiene el Proyecto de Informe en todas sus partes, excepto por supresión de una observación, quedando los hechos posteriores sujetos a verificación en futuras auditorías. (*Anexos VIII y IX*).

6.- RECOMENDACIONES

A la Policía de Seguridad Aeroportuaria

6.1. Regularizar la conducción de la fuerza reemplazando la figura de la Intervención por la de Dirección Nacional, conforme lo establece la Ley de Seguridad Aeroportuaria y su reglamentación (Obs. 4.1).

- 6.2. Implementar en el corto plazo la reglamentación de la Ley en todos sus aspectos (Obs.4.2).
- 6.3. Profesionalizar al personal de la fuerza en materia de seguridad preventiva y compleja. (Obs.4.3).
- 6.4. Aplicar el Manual del Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina de manera que posibilite realizar una evaluación de los resultados obtenidos (Obs.4.4).
- 6.5. Estandarizar las verificaciones de los operativos de detección de delitos y unificar los datos para una evaluación cierta, con el objetivo de llevar a cabo un seguimiento de los resultados y sus conclusiones para diagramar un plan de acción a seguir, acorde con los riesgos detectados en los controles (Obs. 4.6.).
- 6.6. Elaborar un plan de inspecciones de seguridad, con una periodicidad no inferior a un año, que alcance a todos los aeropuertos y aeródromos del SNA (Obs.4.7).
- 6.7. Solucionar en un breve plazo las observaciones realizadas por la OACI (Obs.4.5, 4.7 y 4.8).
- 6.8. Diagramar y verificar los procedimientos de control e inspección (Obs.4.5 y 4.7).
- 6.9. Verificar el estado del sistema operativo del SNA para evaluar su eficacia (Obs.4.8).
- 6.10. Implementar un registro general de datos unificados tanto de la Fuerza como los recibidos de otros organismos. A efectos de resguardar la información/datos se recomienda un registro cerrado. (Obs.4.9).
- 6.11. Disponer la implementación de una base de información unificada para todos los actores aeroportuarios (Obs.4.9).
- 6.12. Evaluar los riesgos en la seguridad aeroportuaria y las posibles soluciones en el ámbito del Comité, fomentando la resolución de las situaciones coyunturales planteadas propendiendo a la toma de decisiones en tiempo oportuno. (Obs.4.9)
- 6.13. Promover la cooperación entre los organismos con ingerencia en el resguardo de la seguridad aeroportuaria, teniendo en cuenta las competencias y facultades de cada uno, integrándolos para un eficaz fortalecimiento del control de la seguridad. (de orden general para la integración de todos los actores aeroportuarios). (Obs.4.9)

7.- CONCLUSIONES

La Ley 26.102 organiza el Sistema de Seguridad Aeroportuaria estableciendo sus bases jurídicas, orgánicas y funcionales, y las acciones para resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario. Define y reordena el concepto de seguridad aeroportuaria, el ámbito jurisdiccional aeroportuario, y las funciones y misiones de la PSA²².

Se ha observado que los operativos de control que hubiere correspondido realizarse en todo el ámbito jurisdiccional de actuación de la PSA, no se han ejecutado en tiempo real e integralmente en todo el SNA²³.

La interrelación entre la aviación civil y la seguridad aeroportuaria, actividades desarrolladas en un mismo ámbito físico que los involucra y los integra, deja en evidencia que los actores del ámbito aeroportuario debieran tener en cuenta la concurrencia de sus competencias, a los efectos de dar solución acordada a las problemáticas de seguridad, atendiendo al concepto de integralidad del Sistema de Seguridad Aeroportuaria.

Durante la ejecución de la tarea de auditoría la PSA se encontraba en proceso de reorganización, señalándose como hechos posteriores la incorporación del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y la Dirección de Control Policial a la SSI²⁴; la aprobación de la Estructura Orgánica y Funcional; y el Régimen Profesional del Personal Policial. En el descargo informa la aprobación del Régimen Profesional y Reglamento de Investigaciones Administrativas del Personal Civil y Policial (Dec. N°1190 y N° 1329/09), agregando en su ampliatoria la tramitación de los proyectos de Dotación de Personal Policial y Civil, y el del Código Aeroportuario de Faltas. También se informan los avances de los trámites para reglamentar el código Contravencional Aeroportuario -Art.104-Ley 26.102-; la actualización del PNSA²⁵ (Ed.2001) contemplando: régimen de fiscalización continua para la protección integral de la aviación contra los actos de interferencia ilícita; medidas de control de calidad de seguridad; análisis de riesgo; elaboración y aplicación de procedimientos normalizados para las diversas modalidades de control.

Finalmente, cabe señalar que la PSA ha manifestado receptar todas las recomendaciones efectuadas por la AGN, y en tal sentido, hará aquello que resulte conducente dentro del marco

²² Policía de Seguridad Aeroportuaria.

²³ Sistema Nacional de Aeropuertos. Creado por Decreto N 375/97.

²⁴ Secretaría de Seguridad Interior.

²⁵ Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

normativo que la rige²⁶. Dichas acciones podrán ser evaluadas en oportunidad de una nueva auditoría.

8.- Lugar y fecha de emisión del Informe:

Buenos Aires, 5 de febrero de 2010.

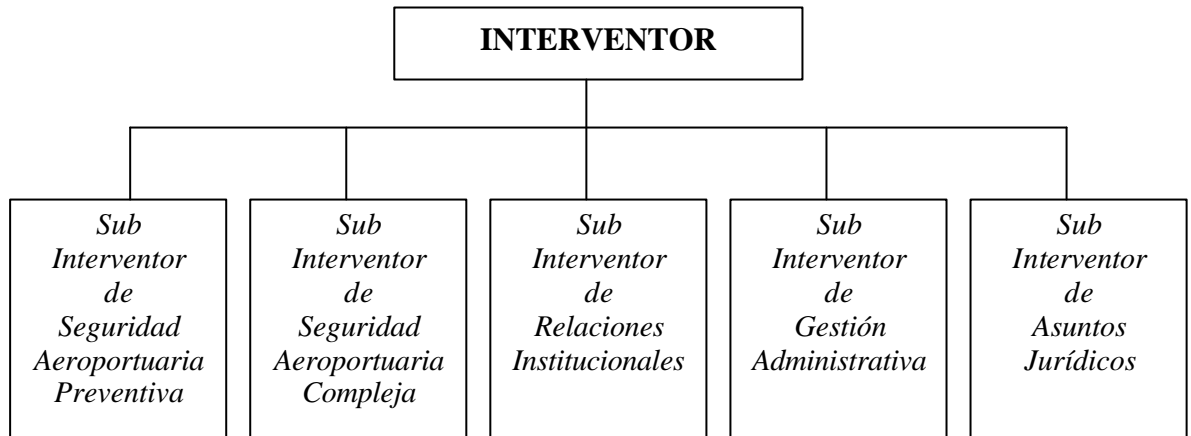
9.- Firma:

²⁶ Nota de la Subintervención de Relaciones Institucionales-PSA SRI N° 572/2009 de fecha 16/12/09.

ANEXO I – Estructura Organizativa de la PSA- Organigramas.

I.1. – Resolución PSA N° 01/05

A través de la Resolución N° 01/05 de la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se aprobó la nueva Estructura Organizativa de la institución, sus lineamientos generales de acción, misiones y funciones. Asimismo se formalizó la designación de los subinterventores mediante el Decreto N° 287/05 del 5 de abril de 2005.



I.2. – Resolución PSA N° 06/05

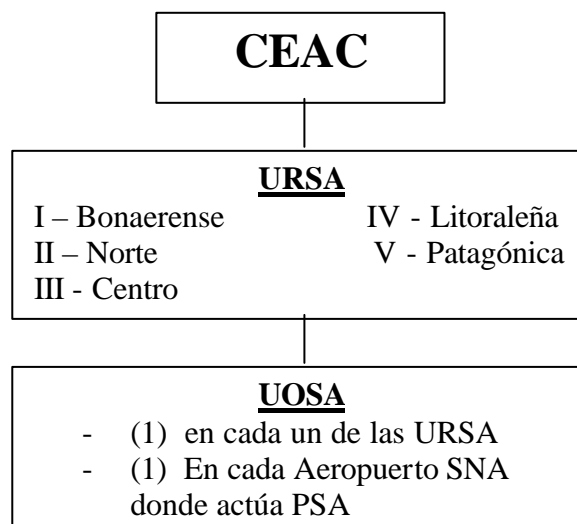
ESTRUCTURA DE MANDO POLICIAL.

Art. 17 del Anexo I: - crea el **CEAC** - CENTRO DE ANALISIS, COMANDO y CONTROL de SEGURIDAD AEROPORTUARIA -

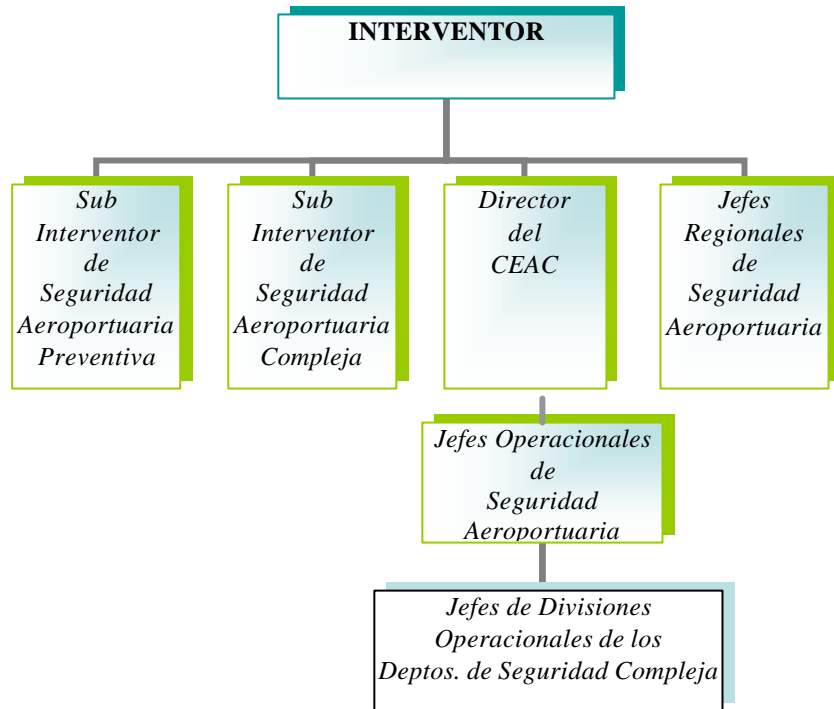
AREAS:

- Inteligencia Criminal
- Operaciones Policiales
- Infraestructura y Sistemas

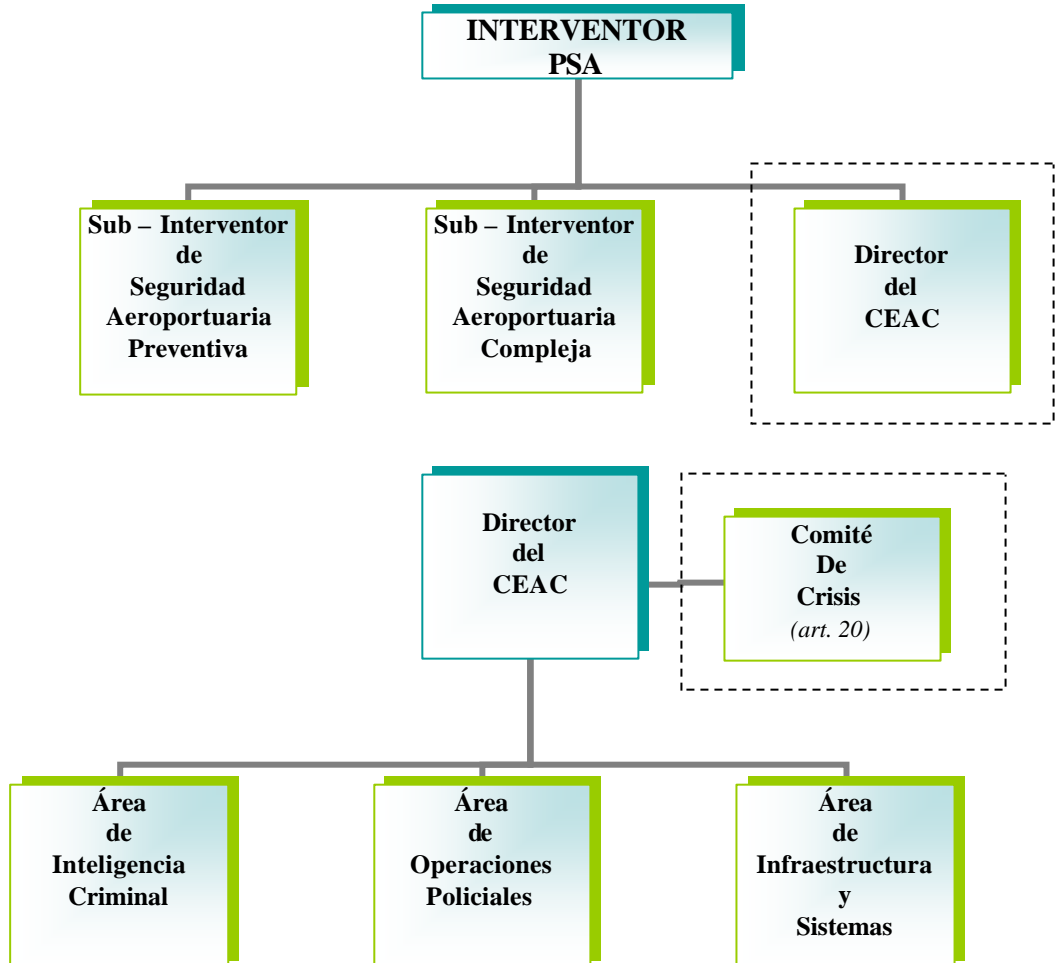
POLICIALMENTE: -dependen del -



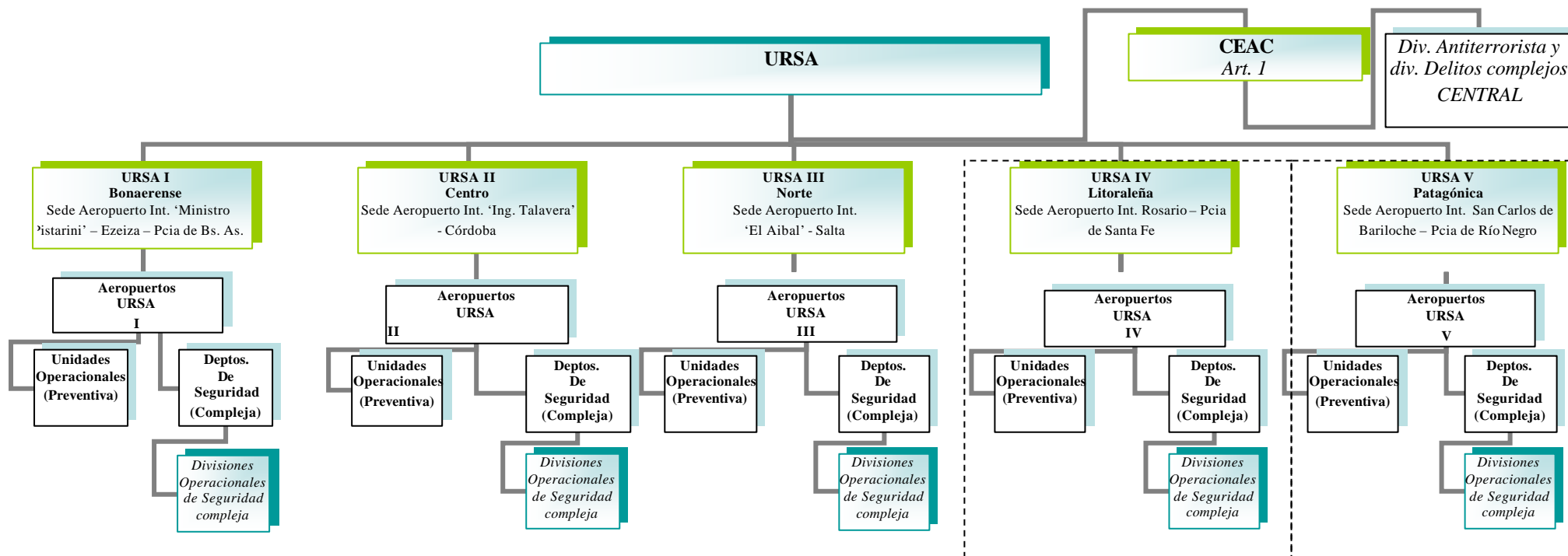
I.2.1. Gráfico de línea de mando de PSA (Art.16 de Resolución 6/05)



I.2.2. **CEAC:** Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (Art. 17 de Resolución 6/05)



**Sistema Operacional de Seguridad Aeroportuaria Compleja de la
POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**



..... A criterio del Interventor

ANEXO II - Muestra

Aeropuertos seleccionados para control de flujos de vuelos y pasajeros		
URSA	Cant.	Aeropuerto
I	3	Ministro Pistarini (sede URSA I)
		Jorge Newbery
		Mar del Plata Brig. Gral. Bartolomé de la Colina
II	2	Córdoba Ing. Aer. Taravella (sede URSA II)
		El Plumerillo –Mendoza-
III	2	Tte. Benjamín Matienzo –Tucumán-
		Salta (sede URSA III)
IV	2	Cataratas del Iguazú –Misiones (sede URSA IV)
		Rosario –Santa Fe-
V	3	San Carlos de Bariloche –Río Negro- (sede URSA V)
		Neuquén
		Malvinas Argentinas –Ushuaia- Tierra del fuego -
Total	12	

- Del total de los Aeropuertos del SNA se tomaron 12 en común (ORSNA y PSA) para analizar los controles y estadísticas de flujos de vuelos y pasajeros, tomando la sede de cada URSA y uno o dos aeropuertos más según importancia.

ANEXO III –Flujos de vuelos y pasajeros

Anexo III.1 Flujos de vuelos y pasajeros (muestra)

URSA I

Estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia, Aeroparque, Ezeiza y Mar del Plata									
-URSA I- de 2005 a 2007									
Unid. Oper.	Año	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes
Aeroparque Jorge Newbery	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.								
	2ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	3ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	4ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	2006	2% -	1% -	7% -	6% -	0,4% -	0,4% -	6% -	6% -
	1ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓
	2ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓
	3ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓
	4ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓
	2007	4,4%+ / 3% +	4,8% + / 3% +	9% - / 16% -	5,1%- / 11% -	1,2% + / 0,8% +	1% + / 0,7% +	2,4%- / 8% -	2% - / 8% -
	1ª trim.								
2ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓	
3ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓	
4ª trim.	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓	
Ezeiza - Ministro Pistarini-	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	2ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	3ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	2006	94% +	85,6% +	8,5% +	7,9% +	31% +	27,3% +	5,3% +	5,3% +
	1ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	2ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	3ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	2007	75,3%- / 42,5% -	60,4% - / 26,6% -	12,8%+ / 22,3% +	10,2+ / 19% +	27,8% - / 5,4% -	29,3% - / 10% -	10,5%+ / 16,4% +	10,7%+ / 16,5% +
	1ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
2ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
3ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
Mar del Plata- Brig. Gral. Bartolomé de la Colina-	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	2ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	3ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	4ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	2006	15% -	15% -	93,4% -	89% -	11% -	11% -	75% -	60% -
	1ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	3ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	4ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2007	25,2% - / 36,6% -	26,4% - / 37,5% -	46%+ / 90,3% -	12,9+ / 87,7% -	3,3%- / 14% -	3,3%- / 14% -	87,3%+ / 54% -	45,2%+ / 43% -
	1ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑	
3ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑	
4ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑	
		Referencia							
		Disminuye ↓		Aumenta ↑		Trim. Mayor Mov. y mes		Trim. Menor Mov. y mes	

URSA II

Estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia, Taravella y Plumerillo -URSA II- de 2005 a 2007									
Unid. Oper.	Año	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes
Córdoba Ing. Aer. Taravella	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	Feb	Ene	Ene	Ene	Feb	Feb	Ene	Ene
	2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	3ª trim.	Ago	Ago	Nov	Nov	Ago	Ago	Oct	Oct
	4ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2006	5,3% -	5,6% -	2,7% +	4,9% +	15,4% -	16,1% -	5,7% -	3,4% -
	1ª trim.	Feb	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene
	2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	3ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	4ª trim.	Oct	Oct	↑	↑	↓	↓	↑	Dic
	2007	10,1% - / 14,9% -	11,6% - / 16,6% -	36,6%+ / 40,4% +	43% + / 50% +	11,2% - / 24,9% -	12,6% - / 26,7% -	25,2% +/18,1% +	34,4% +/29,8% +
	1ª trim.	Mar		Ene	Feb	Ene	Ene		Mar
	2ª trim.	Jun	Jun	Jun	May	May		Jun	
3ª trim.		Ago				Ago	Ago	Ago	
4ª trim.									
El Plumerillo -Mendoza-	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	Feb	Feb	Feb	Feb	↓	↓	↑	↑
	2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	3ª trim.	Ago	Jul	Jul	Jul	Nov	Nov	Nov	Sep
	4ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2006	0,9% -	0,02% -	0,04% +	1,4% +	7,5% -	7,6% -	1,8% +	2,8% +
	1ª trim.	Feb	Ene	↑	Feb	Ene	↓	↑	Feb
	2ª trim.	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	3ª trim.	↓	↓	↑	Jul	↓	↓	↑	↑
	4ª trim.	Oct	Oct	Nov	Nov	Ago	Ago	Ago	Ago
	2007	2,15% - / 3% -	3,5% - / 3,6% -	23,4% +/23,4% +	19,4% + / 22% +	8% - / 14,9% -	7% - / 14% -	1,9% + / 3,7% +	1,6% - / 1,2% +
	1ª trim.			Feb	Feb			Feb	Feb
	2ª trim.	Jun	Jun			May	May	Jun	Jun
3ª trim.	Ago	Ago	Jul	Jul	Jul	Jul			
4ª trim.									
Referencia									
		Disminuye ↓		Aumenta ↑		Trim. Mayor Mov. y mes		Trim. Menor Mov. y mes	

URSA III

Estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia, Tucumán y Salta -URSA III- de 2005 a 2007									
Unid. Oper.	Año	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes
Tte. Bendamin Mattienzo -Tucumán-	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene
	2ª trim.	↑	↑	↑	↑ Ene May	↑	↑	↑	↑ Ene Jun
	3ª trim.	↑ Ago	↑ Ago	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑	↑	↑ Nov	↑	↑ Nov	↑ Nov	↑ Nov	↑
	2006	1,8% +	2% +	39,6% +	24,1% +	1,4% +	1,5% +	45,2% +	61% +
	1ª trim.	↓ Feb	↓ Feb	↓ Ene	↓ Ene	↓ Mar	↓ Mar	↓ Ene	↓ Ene
	2ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	3ª trim.	↓ Ago	↓ Ago	↓ Jul	↓ Jul	↓	↓	↓ Set	↓ Set
	4ª trim.	↓	↓	↓	↓	↓ Oct	↓ Oct	↓	↓
	2007	6,1% - / 4,4% -	6,9% - / 5% -	55% - / 37% -	30% - / 14% -	3,5 - / 2,2% -	3,6% - / 2,2% -	0,7% - / 44,1% +	5,7% - / 51,7% +
	1ª trim.	↑ Feb	↑ Ene	↑ Mar	↑ Feb	↑ Ene	↑ Feb	↑ Ene	↑
	2ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑ Ene Jun	↑ Jun
3ª trim.	↑ Ago	↑ Jul	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ago	↑ Ago	↑	↑ Ago	
4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
Salta (sede)	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↑ Feb	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene	↑ Feb	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene
	2ª trim.	↑	↑	↑ Ene Abr	↑ Ene May	↑	↑	↑ Ene May	↑ Ene May
	3ª trim.	↑ Ago	↑ Ago	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑ Oct	↑ Oct	↑	↑
	2006	3,6% +	5,1% +	53,6% -	55,4% -	1,7% -	1,2% -	14,2% -	20,9% -
	1ª trim.	↑ Feb	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene	↑ Feb	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene
	2ª trim.	↑	↑	↑ Ene Jun	↑ Ene Jul	↑ Ago	↑ Ago	↑ Ene Jun	↑ Jul
	3ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑ Nov	↑ Nov	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	2007	21,5% +/25,9% +	21,6% +/27,8% +	215,3% +/46,1% +	123% +/0,4% -	10,8% +/8,9% +	11,7% +/10,3% +	19% + / 2,2% +	7,7% - / 25,4% -
	1ª trim.	↑ Feb	↑ Feb	↑	↑ Ene	↑ Feb	↑ Feb	↑	↑ Ene
	2ª trim.	↑	↑	↑ May	↑ May	↑	↑	↑ Jun	↑ May
3ª trim.	↑ Ago	↑ Ago	↑ May Abr	↑	↑ Jul	↑ Jul	↑ Jun Ago	↑	
4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
Referencia									
Disminuye ↓			Aumenta ↑			Trim. Mayor Mov. y mes		Trim. Menor Mov. y mes	

URSA IV

Estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia, Cataratas del Iguazú -Misiones- y Rosario- Santa Fe									
-URSA IV- de 2005 a 2007									
Unid. Oper.	Año	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes
Cataratas del Iguazú -Misiones- (sede)	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.								
	2ª trim.	↑ Jun	↑ Jun	↑	↑ Mar	↑ May	↑ Jun	↑ May	↑ May
	3ª trim.								
	4ª trim.	↑ Nov	↑ Nov	↑ Ago	↑ Oct	↑ Oct	↑ Oct	↑ May	↑ Set
	2006	5,1% +	4,9% +	209,2% +	102,9% +	8,2% +	8,1% +	37% +	55,3% +
	1ª trim.	↓	↓	↑	↑ Feb	↓	↓	↓ Ene	↓ Ene
	2ª trim.								
	3ª trim.	↓ Set	↓ Set	↑ May	↑ Jul	↓ Jun	↓ Jun	↓	↓
	4ª trim.	↓ Nov	↓ Nov	↑	↑	↓ Mar	↓ Mar	↓ Nov	↓ Nov
	2007	5,6% - / 0,8% -	5,1% - / 0,5% -	99,4% +/516,5% +	15,6% +/134,6% +	15,5% - / 8,6% -	16% - / 9,2% -	2,7% - / 33,3% +	1,7% - / 52,7% +
	1ª trim.	↑ Mar	↑ Mar	↑ Ene	↑	↑ Mar	↑ Mar	↑	↑
	2ª trim.	↑ Jun	↑ Jun	↑ Jun	↑ May	↑ Jun	↑ Jun	↑ Abr	↑ Abr
	3ª trim.				↑ Jul			↑ Jul	↑ Jul
	4ª trim.								
	Rosario -Santa Fe-	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
1ª trim.		↓ Feb	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene	↑ Ene
2ª trim.		↑ Jun	↑ Jun	↑	↑	↑	↑	↑ May	↑ May
3ª trim.									
4ª trim.		↓	↓	↑ Set	↑ Set	↑ Jul	↑ Jul	↑	↑
2006		16% -	22,8% -	269% +	236,9% +	8,2% +	10,2% +	127,4% +	63,2% +
1ª trim.		↑	↑ Ene	↑ Mar	↑ Feb	↑ Ene	↑ Ene	↑	↑ Ene
2ª trim.		↑ Jun	↑	↑ May	↑	↑	↑	↑ May	↑
3ª trim.									
4ª trim.		↑ Nov	↑ Nov	↑	↑ Ago	↑ Oct	↑ Oct	↑ Jul	↑ Dic
2007		31,5% +/10,4% +	36,9% + / 5,7% +	51,2% +/458,1% +	53% + / 415,3% +	29,8% +/40,5% +	30,4% + / 43,6% +	43,9% +/227,2% +	34% + / 118,7% +
1ª trim.			↑ Mar	↑ Ene	↑ Ene	↑ Feb	↑ feb	↑ Ene	↑ Ene
2ª trim.		↑ May		↑ May					
3ª trim.		↑ Set	↑ Set		↑ Ago	↑ Ago	↑ Ago	↑ Set	↑ Set
4ª trim.									
Referencia									
		Disminuye ↓		Aumenta ↑		Trim. Mayor Mov. y mes		Trim. Menor Mov. y mes	

Estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia, San Carlos de Bariloche -Río Negro-, Neuquén y Malvinas Argentinas -Ushuaia- Tierra del Fuego -URSA V- de 2005 a 2007

Unid. Oper.	Año	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes
San Carlos de Bariloche -Río Negro-(sede)	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↑	↑	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2ª trim.	May	May	Abr	Jul	May	May	Abr	Abr
	3ª trim.	Ago	Ago	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul
	4ª trim.	↑	↑	↑	Nov	↓	↓	↑	↑
	2006	6,4% +	4% +	10,3% +	13,1% +	5,7% -	6,2% -	8,1% +	9% +
	1ª trim.	↑	↑	↑	↑	↓	↓	↑	↑
	2ª trim.	May	May	Jul	Jul	Jun	Jun	Jul	Jul
	3ª trim.	Ago	Jul	Jul	Jul	Ago	Ago	Jul	Jul
	4ª trim.	↑	↑	Oct	Oct	↓	↓	Dic	Dic
	2007	3,9% + / 10,5% +	3,6% + / 7,7% +	25,8% + / 38,8% +	21,8% + / 37,8% +	7,8% - / 13% -	7,3% - / 13,1% -	2,3% + / 10,6% +	2,2% + / 11,4% +
	1ª trim.	↑	↑	Mar	Ene	Jun	Jun	May	May
	2ª trim.	Jun	May	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul
	3ª trim.	Ago	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul	Jul
	4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	Neuquén	2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
1ª trim.		↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↑
2ª trim.		Ene	Ene	Feb	Feb	Feb	Feb	Abr	Ene
3ª trim.		Ago	Ago	Oct	Oct	Jul	Jul	Oct	Oct
4ª trim.		↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑
2006		5,5% -	5,4% -	13,3% -	6,1% -	7% -	7,1% -	20% -	36,8% -
1ª trim.		↓	↓	↑	↓	↓	↓	↑	↑
2ª trim.		Feb	Ene	Jun	Jun	May	May	Jul	Jul
3ª trim.		↓	↓	Nov	Oct	Jul	Jul	Sep	Sep
4ª trim.		↓	↓	↑	↑	↓	↓	Nov	Nov
2007		4,1% - / 9,4% -	4,8% - / 10% -	286% + / 234,8% +	54,1% - / 56,9% -	0,4% - / 7,4% -	1,1% - / 8,1% -	218% + / 154,8% +	109% + / 32,2% +
1ª trim.		Feb	Ene	Mar	Feb	Feb	Feb	Ene	Ene
2ª trim.		↓	↓	↓	↓	May	May	Jul	Jul
3ª trim.		Ago	Ago	Set	Set	Jul	Jul	Jul	Jul
4ª trim.		↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
Malvinas Argentinas -Ushuaia- Tierra del Fuego-		2005	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	1ª trim.	↑	↑	↓	↑	↓	↓	↓	↓
	2ª trim.	Ene	Ene	Jul	Jul	Ene	Ene	Ene	Ene
	3ª trim.	Jun	Jun	Jul	Jul	Jun	Jun	Jul	Jul
	4ª trim.	↑	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	2006	4,5% +	4,8% +	0,6% -	2,3% +	1,8% -	1,6% -	17,3% -	20,3% -
	1ª trim.	↓	↓	↑	↓	↑	↑	↑	↑
	2ª trim.	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene	Ene
	3ª trim.	Jun	Jun	Abr	May	Jun	Jun	Jun	Jun
	4ª trim.	↓	↓	↑	↑	↑	↑	↓	↓
	2007	2,5% - / 1,8% +	0,6% - / 0,4,1% +	6,5% + / 5,9% +	2,7% - / 0,4% -	10,1% + / 8,1% +	10,3% + / 8,6% +	18,2% + / 2,3% -	18% + / 6% -
	1ª trim.	↓	↓	Ene	Ene	Feb	Feb	Ene	Ene
	2ª trim.	Jun	Jun	Jul	Jul	Jun	Jun	Jul	Jul
	3ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	4ª trim.	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	Referencia								
		Disminuye ↓		Aumenta ↑		Trim. Mayor Mov. y mes		Trim. Menor Mov. y mes	

Anexo III.2 Flujos de pasajeros en % (muestra)

% de aumento y descenso de PAX entre 2005 / 2006, 2006 / 2007 y acumulado entre el 2005 y 2007 ("MUESTRA" 12 Aeropuertos)													
URSA	Aeropuerto	Pasajeros Cabotaje						Pasajeros Internacionales					
		Subidos			Bajados			Subidos			Bajados		
		2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07
I del Este	Ministro Pistarini (sede URSA I)	94,0%	-75,3%	-42,5%	85,6%	-60,4%	-26,6%	8,5%	12,8%	22,3%	7,9%	10,2%	19,0%
	Aeroparque Jorge Newbery	-2,0%	4,4%	3,0%	-1,0%	4,8%	3,0%	-7,0%	-9,0%	-16,0%	-6,0%	-5,1%	-11,0%
	Mar del Plata Brig. Gral. Bartolomé de la Colina	-15,0%	-25,2%	-36,6%	-15,0%	-26,4%	-37,5%	-93,4%	46,0%	-90,3%	-89,0%	12,9%	-87,7%
II del Centro	Córdoba Ing. Aer. Taravella (sede URSA II)	-5,3%	-10,1%	-14,9%	-5,6%	-11,6%	-16,6%	2,7%	36,6%	40,4%	4,9%	43,0%	50,0%
	El Plumerillo -Mendoza-	-0,9%	-2,2%	-3,0%	-0,2%	-3,5%	-3,6%	0,1%	23,4%	23,4%	1,4%	19,4%	22,0%
III del Norte	Salta (sede URSA III)	3,6%	21,5%	25,9%	5,1%	21,6%	27,8%	-53,6%	215,3%	46,1%	-55,4%	123,0%	-0,4%
	Tte. Bendamín Matienzo - Tucumán-	1,8%	-6,1%	-4,4%	2,0%	-6,9%	-5,0%	39,6%	-55,0%	-37,0%	24,1%	-30,0%	-14,0%

URSA	Aeropuerto	Pasajeros Cabotaje						Pasajeros Internacionales					
		Subidos			Bajados			Subidos			Bajados		
		2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07	2005/06	2006/07	2005/07
IV del Litoral	Cataratas del Iguazú - Misiones- (sede URSA IV)	5,1%	-5,6%	-0,8%	4,9%	-5,1%	-0,5%	209,2%	99,4%	516,5%	102,9%	15,6%	134,6%
	Rosario -Santa Fe-	-16,0%	31,5%	10,4%	-22,8%	36,9%	5,7%	269,0%	51,2%	458,1%	236,9%	53,0%	415,3%
V de la Patagonia	San Carlos de Bariloche -Rio Negro- (sede URSA V)	6,4%	3,9%	10,5%	4,0%	3,6%	7,7%	10,3%	25,8%	38,8%	13,1%	21,8%	37,8%
	Neuquén	-5,5%	-4,1%	-9,4%	-5,4%	-4,8%	-10,0%	-13,3%	286,0%	234,8%	-6,1%	-54,1%	-56,9%
	Malvinas Argentinas -Ushuaia- Tierra del fuego -	4,5%	-2,5%	1,8%	4,8%	-0,6%	1,0%	-0,6%	6,5%	5,9%	2,3%	-2,7%	-0,4%

% Descenso

% Aumento

- Datos suministrados por el ORSNA sobre estadísticas de vuelos y pasajeros desde y hacia los aeropuertos del SNA desde 2005 a 2007.- (desagregada por aeropuerto por mes).

ANEXO IV- Problemáticas Delictivas- Operativos PSA

Año	PROBLEMÁTICA DELICTIVA -DROGAS- (Resumen total de casos por año según datos suministrados por la PSA)										
	Procedimientos			Localización			Estupefaciente		Detenciones/Imput.		
	Unidad Operativa	%	Cant.	Puesto	%	Cant.	Tipo	%	Nacional.	%	Total
2005	Ministro Pistarini	45	123	Preembarque	48	123	C. Cocaína	62	Argentinos	37	119
	Jorge Newbery	26		Patio de Valijas	28		Marihuana	33	Españoles	8	
	URSA I - Bonaerense	9		Bodega	10		Heroína	2	Bolivianos	4	
	Otras (11)	20		Otros (5)	14		Otros	3	Otras (26)	51	
2006	Ministro Pistarini	56	238	Preembarque	54	238	C. Cocaína	59	Argentinos	41	258
	Jorge Newbery	20		Patio de Valijas	38		Marihuana	27	Españoles	12	
	Mendoza	8		Allanamiento	3		S/Datos	12	Bolivianos	7	
	Otras (11)	16		Otros (6)	5		Otros	2	Otras (27)	40	
2007	Ministro Pistarini	44	172	Preembarque	38	172	C. Cocaína	66	Argentinos	45	183
	Jorge Newbery	16		Patio de Valijas	39		Marihuana	24	Españoles	10	
	URSA I - Bonaerense	14		Allanamiento	8		Hojas de Coca	4	Bolivianos	6	
	Otras (14)	26		Otros (12)	15		Otros	6	Otras (29)	39	

Año	PROBLEMÁTICA DELICTIVA -PATRIMONIO- (Resumen total de casos por año según datos suministrados por la PSA)										
	Procedimientos			Localización			Elemento Incautado		Detenciones/Imput.		
	Unidad Operativa	%	Cant.	Puesto	%	Cant.	Tipo	%	Nacional.	%	Total
2006	Neuquén	48	118	Patio De Valijas	63	118	Fósil	81	Argentina	62	120
	Río Gallegos	21		Preembarque	37		Otros (19)	19	Española	5	
	Bariloche	11		---	--		---	--	Italiana	5	
	Otras (19)	20		---	--		---	--	Otras (15)	28	
2007	Neuquén	27	54	Patio De Valijas	54	54	Fósil	56	Argentina	56	54
	Trelew	19		Preembarque	44		Ostras	26	Italiana	11	
	Río Gallegos	17		Allanamiento	2		Troncos	11	Francesa	9	
	Otros (9)	37		---	--		Otros (14)	7	Otras (13)	24	

Año	PROBLEMÁTICA DELICTIVA -FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS- (Resumen total de casos por año según datos suministrados por la PSA)										
	Procedimientos			Localización			Infracción		Detenciones/Imput.		
	Unidad Operativa	%	Cant.	Puesto	%	Cant.	Tipo	%	Nacional.	%	Total
2005	Córdoba	100	6	Guardia de Prevención	100	6	S/Datos		Serbia	33	6
	---	--		---	--				Peruana	33	
	---	--		---	--				Chilena	17	
	---	--		---	--				Mexicana	17	
2006	Ministro Pistarini	95	158	Guardia de Prevención	100	158	S/Datos		Peruana	30	193
	Jorge Newbery	2		---	--				Boliviana	17	
	Otros (4)	3		---	--				Coreana	11	
	---	--		---	--				Otros	42	
2007	Ministro Pistarini	81	77	Guardia de Prevención	99	77	S/Datos		Peruana	27	95
	Mendoza	6		Complejas URSA 2/UOSA	1				Argentina	9	
	Cordoba	5		---	--				Colombiana	7	
	Otras (5)	8		---	--				Otras (21)	57	

Año	PROBLEMÁTICA DELICTIVA -FLORA Y FAUNA- (Resumen total de casos por año según datos suministrados por la PSA)										
	Procedimientos			Localización			Elemento Incautado		Detenciones/Imput.		
	Unidad Operativa	%	Cant.	Puesto	%	Cant.	Tipo	%	Nacional.	%	Total
2006	Neuquén	29	7	Guardia de Prevención	100	7	S/Datos				7
	Jujuy	29		---	--						
	Corrientes	14		---	--						
	Otras (2)	28		---	--						
2007	Neuquén	29	14	Guardia de Prevención	72	14	S/Datos		Argentina	46	13
	Jujuy	29		Agente Oneto	14				Italianos	38	
	Otras (3)	42		Complejas Central	7				Uruguayo	8	
	---	--		Tareas Investigativas	7				N/C	8	

Año	PROBLEMÁTICA DELICTIVA -ROBO Y HURTO- (Resumen total de casos por año según datos suministrados por la PSA)										
	Procedimientos			Localización			Elemento Incautado		Detenciones/Imput.		
	Unidad Operativa	%	Cant.	Puesto	%	Cant.	Tipo	%	Nacional.	%	Total
2005	Ministro Pistarini	45	11	Hall	37	11	Acopio de Leña Talada	18	Argentina	76	17
	Jorge Newbery	36		Perimetro	18		Apertura de Equipajes despachados a bodega	18	S/datos	24	
	Resistencia	18		Patio de Valijas	18		Elementos de Avión	9	---	--	
	---	--		Otros (3)	27		Otros (6)	55	---	--	
2006	Ministro Pistarini	50	24	Hall Terminal	25	24	Ninguno	17	Argentina	77	56
	Jorge Newbery	21		Patio de Valijas	25		Hurto	13	Peruana	11	
	Córdoba	8		Hall Terminal A	17		Electrónica	13	Chilena	4	
	Otros (4)	21		Otros (7)	33		Otros (15)	57	Otras (4)	8	
2007	Ministro Pistarini	48	52	Hall Terminal A	29	52	Electrónica	33	Argentina	77	102
	Jorge Newbery	29		Patio de Valijas	13		Ninguno	12	Peruana	13	
	URSA I - Bonaerense	6		Hall Terminal	12		Dinero	12	Chilena	7	
	Otros (6)	17		Otros (12)	46		Otros (14)	43	Otras (2)	3	

Totales Generales

Operativos / Detecciones x año x Problemática						
Años	Drogas	Patrimonio	Falsificación de Documentos.	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Total x año
2005	123	---	6	---	11	140
2006	238	118	158	7	24	545
2007 ²⁷	172	54	77	14	52	369
Total	533	172	241	21	87	1.054

²⁷ Datos al 12/11/2007.

ANEXO V- Inspecciones año 2007 - SNA

RELEVAMIENTO INSPECCIONES AÑO 2007 -PSA-														
URSA	Aeropuerto	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Totales x Aerop. x año	
I del Este	Ministro Pistarini (sede URSA I)	No se realizaron											0	
	Jorge Newbery													
	San Fernando													
	Mar del Plata Brig. Gral. Bartolomé de la Colina Bahía Blanca Comandante Espora													
II del Centro	Córdoba Ing. Aerop. Taravella (sede URSA II)			1	3	4			1				9	
	Río Cuarto -Córdoba-			1									1	
	Villa Reynolds -San Luis-												0	
	San Luis						1						1	
	Santa Rosa del Valle de Conlara -San Luis-						1						1	
	El Plumerillo - Aerop. Francisco Gabrielli -Mendoza-	3	2	3	1	3	2		4	4	4	3	29	
	Malargüe - Aerop. C.R. Salomón -Mendoza-		1	1			1		1				4	
	San Rafael -Mendoza - Aerop.Sgo. Germano - San Juan	1	3	1			1				1		1	6
	Santa Rosa -La Pampa-						1				1		1	3
											1			1
Totales por URSA por mes		4	6	7	4	7	7	0	6	6	4	4	55	
III del Norte	Tte. Benjamín Matienzo -Tucumán-					1			1				2	
	Salta (sede URSA III)					1							1	
	Gobernador Horacio Guzmán -Jujuy-			1		1	1			1			4	
	Santiago del Estero					1							1	
	Catamarca												0	
Capitán Vicente A. Almonacid -La Rioja-		1		2	1								4	
Totales por URSA por mes		0	1	1	2	5	1	0	1	1	0	0	12	
IV del Litoral	Gral. José de San Martín -Posadas-Misiones-			2			3	1	1	1		3	11	
	Cataratas del Iguazú -Misiones- (sede URSA IV)				1	1	2	1		2			7	
	Paso de los Libres -Corrientes-							1					1	
	Formosa							1					1	
	Resistencia -Chaco-			1	1	2		1					5	
	Corrientes							1					1	
	Sauce Viejo -Santa Fe-												0	
	Gral. Justo José de Urquiza -Paraná-Entre Ríos-								1				1	
	Reconquista -Santa Fe-												0	
	Rosario -Santa Fe-												0	
Rafaela -Santa Fe-												0		
Totales por URSA por mes		0	0	3	2	3	5	6	2	3	0	3	27	
V de la Patagonia	San Carlos de Bariloche -Río Negro- (sede URSA V)									1			1	
	Neuquén									1			1	
	Chapelco - Aviador Carlos Campos-San Martín de los Andes- Neuquén-									1			1	
	Esquel -Chubut-											1	1	
	Gral. Enrique Mosconi -Comodoro Rivadavia- Chubut -											1	1	
	Gobernador Castello -Viedma- Río Negro -									1			1	
	El Tehuelche -Puerto Madryn- Chubut -											1	1	
	Almirante Marco A. Zar -Trelew- Chubut -											1	1	
	Piloto Civil N. Fernández -Río Gallegos- Santa Cruz -											1	1	
	El Calafate- Santa Cruz -											1	1	
	Malvinas Argentinas -Ushuaia- Tierra del fuego - Río Grande - Tierra del fuego -											1	1	
											1	1		
Totales por URSA por mes		0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8	12	
Totales generales por mes		4	7	11	8	15	13	6	9	14	4	15	106	

	Aeropuertos que quedaron fuera del decreto 785/08 (Total 3)
	Aeropuertos que se agregaron con el decreto 785/08 (Total 2)

➤ Datos suministrados por la PSA.

ANEXO VI- Cuadros integradores.

VI.1. – Comparativo Aeropuertos “muestra” -Superficie, Flujos de pasajeros y aeronaves, Inspecciones y Delitos -

CUADRO INTEGRADOR AÑO 2007																	
URSA I DEL ESTE			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones	Delitos					
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio	
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes							
EZEIZA - Ministro Pistarini (sede)	Enero	34.000	7.685	7.370	393.486	327.731	287	235	2.979	3.012	SIN DATOS DE INSPECCIONES	3	10	---	1	---	
	Febrero		6.405	7.548	337.101	360.724	252	212	2.716	2.732		3	3	---	4	---	
	Marzo		5.766	7.130	350.587	349.381	238	234	2.935	2.929		4	3	---	3	---	
	T. 1° trim.		19.856	22.048	1.081.174	1.037.836	777	681	8.630	8.673		---	---	---	---	---	
	Abril		5.294	4.216	329.309	320.163	197	200	2.833	2.837		5	9	---	3	---	
	Mayo		1.564	2.140	306.101	279.328	224	218	2.774	2.770		7	9	1	2	---	
	Junio		1.903	8.822	289.796	289.428	239	259	2.629	2.586		12	3	---	2	---	
	T. 2° trim.		8.761	15.178	925.206	888.919	660	677	8.236	8.193		---	---	---	---	---	
	Julio		4.111	5.910	357.364	345.526	268	254	2.734	2.732		14	8	2	4	---	
	Agosto		4.392	7.204	319.967	328.231	232	223	2.598	2.615		6	5	---	2	---	
	Sept.		4.050	7.744	317.695	317.663	211	207	2.427	2.425		9	5	1	1	---	
	T. 3° trim.		12.553	20.858	995.026	991.420	711	684	7.759	7.772		---	---	---	---	---	
	Octubre		4.574	6.454	333.490	324.242	239	227	2.736	2.738		7	7	3	3	---	
	Noviembre		4.574	6.454	333.490	324.242	239	227	2.736	2.738		5	---	---	---	---	
	Diciembre		4.574	6.454	333.490	324.242	239	227	2.736	2.738		S/D	S/D	3	S/D	S/D	
	T. 4° trim.		13.722	19.362	1.000.470	972.726	717	681	8.208	8.214		---	---	---	---	---	
TOTALES DEL AÑO			54.892	77.446	4.001.876	3.890.901	2.865	2.723	32.833	32.852	0	75	62	7	25	0	
URSA I DEL ESTE			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones	Delitos					
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio	
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes							
AEROPARQUE - Jorge Newbery	Enero	27.000	207.011	216.075	33.632	39.508	2.958	2.953	852	847	SIN DATOS DE INSPECCIONES	3	---	---	---	---	
	Febrero		206.932	205.249	29.129	29.499	2.785	2.792	672	664		---	5	---	---	1	---
	Marzo		229.405	229.461	22.837	23.440	3.184	3.183	490	488		2	---	---	---	---	---
	T. 1° trim.		643.348	650.785	85.598	92.447	8.927	8.928	2.014	1.999		---	---	---	---	---	
	Abril		200.866	208.789	18.137	18.162	2.885	2.859	446	460		6	---	---	2	---	
	Mayo		184.203	189.886	15.914	16.068	2.867	2.865	447	456		1	1	---	1	---	
	Junio		159.151	151.887	12.689	13.907	2.446	2.438	386	396		3	1	2	1	4	
	T. 2° trim.		544.220	550.562	46.740	48.137	8.198	8.162	1.279	1.312		---	---	---	---	---	
	Julio		229.090	207.697	17.363	16.087	3.083	3.062	428	440		2	---	---	1	---	
	Agosto		231.549	240.312	16.896	17.378	3.193	3.167	433	451		5	---	0	1	5	
	Sept.		229.453	223.576	17.183	16.889	2.895	2.891	377	380		3	---	---	3	---	
	T. 3° trim.		690.092	671.585	51.442	50.354	9.171	9.120	1.238	1.271		---	---	---	---	---	
	Octubre		208.629	208.104	20.420	21.215	2.922	2.912	503	509		---	---	---	5	---	
	Noviembre		208.629	208.104	20.420	21.215	2.922	2.912	503	509		2	---	---	---	---	
	Diciembre		208.629	208.104	20.420	21.215	2.922	2.912	503	509		S/D	S/D	0	S/D	5	
	T. 4° trim.		625.887	624.311	61.260	63.646	8.765	8.737	1.510	1.527		---	---	---	---	---	
TOTALES DEL AÑO			2.503.547	2.497.243	245.040	254.584	35.061	34.947	6.041	6.109	0	27	2	0	15	0	

URSA I DEL ESTE			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones	Delitos				
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes						
Mar del Plata Brig. Gral. Bartolomé de la Colina	Enero	18.000	9.741	9.964	44	52	300	295	16	18	---	---	---	---	---	
	Febrero		7.847	7.451	12	0	241	248	5	0	---	---	---	---	---	
	Marzo		5.515	5.248	3	1	207	209	2	2	0	0	0	0	0	
	T. 1° trim.		23.103	22.663	59	53	748	752	23	20	---	---	---	---	---	
	Abril		4.079	4.111	2	4	162	162	2	3	---	---	---	---	---	
	Mayo		3.791	3.683	4	0	370	370	1	1	---	---	---	---	---	
	Junio		2.528	2.562	2	0	144	144	1	1	0	0	0	0	0	
	T. 2° trim.		10.398	10.356	8	4	676	676	4	5	---	---	---	---	---	
	Julio		2.900	2.956	0	6	199	195	1	3	---	---	---	---	---	
	Agosto		3.206	3.266	0	3	172	172	1	3	---	---	---	---	---	
	Sept.		3.112	3.277	4	8	154	154	1	1	0	0	0	0	0	
	T. 3° trim.		9.218	9.499	4	17	525	521	3	7	---	---	---	---	---	
	Octubre		4.747	4.724	8	8	217	217	3	4	---	---	---	---	---	
	Noviembre		4.747	4.724	8	8	217	217	3	4	---	---	---	---	---	
	Diciembre		4.747	4.724	8	8	217	217	3	4	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	
	T. 4° trim.		14.241	14.172	24	24	651	651	9	12	---	---	---	---	---	
TOTAL DEL AÑO			56.960	56.690	95	98	2.600	2.600	39	44	0	0	0	0	0	

	MESES DE MAYOR FLUJO
Nº Rojo	Promedio Tres (3) Últimos Meses/07 Flujo. Orsna hasta Sep./07

CUADRO INTEGRADOR AÑO 2007

URSA II DEL CENTRO			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos				
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales				Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes							
Córdoba Ing. Aer. Taravella (sede)	Enero	22.000	27.075	25.838	14.059	10.726	458	466	123	111	-						
	Febrero		27.933	28.059	10.229	11.557	492	490	104	106	-						
	Marzo		31.829	31.638	9.109	10.167	570	555	97	105	1	1	0	1	0	0	
	T. 1º trim.		86.837	85.535	33.397	32.450	1.520	1.511	324	322	----	---	---	---	---	---	
	Abril		28.361	28.081	7.602	7.776	524	521	110	109	3						
	Mayo		30.808	29.629	7.296	7.349	614	602	106	113	4	7	1	1	2	0	1
	Junio		25.476	25.095	7.100	9.014	522	494	101	128	-	1	1	1	2	0	1
	T. 2º trim.		84.645	82.805	21.998	24.139	1.660	1.617	317	350	----	---	---	---	---	---	---
	Julio		27.167	29.605	9.171	9.661	516	518	120	118	-						
	Agosto		30.932	30.635	8.890	7.744	632	613	121	122	1	1	0	1	0	0	
	Sept.		27.528	28.285	9.608	9.100	510	507	117	115	-	1	0	1	0	0	
	T. 3º trim.		85.627	88.525	27.669	26.505	1.658	1.638	358	355	----	---	---	---	---	---	
	Octubre		28.568	28.541	9.229	9.233	538	530	111	114	-	0	1	1	0	0	
Noviembre	28.568	28.541	9.229	9.233	538	530	111	114	-	0	1	1	0	0			
Diciembre	28.568	28.541	9.229	9.233	538	530	111	114	-	0	1	1	0	0			
T. 4º trim.	85.704	85.623	27.687	27.699	1.614	1.590	333	342	----	---	---	---	---	---			
TOTALES DEL AÑO			342.813	342.488	110.751	110.793	6.452	6.356	1.332	1.369	9	2	4	0	1	0	
URSA II DEL CENTRO			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos				
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales				Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes							
El Plumerillo - Aerop. Francisco Gabrielli -	Enero	18.000	18.919	17.738	6.074	4.854	325	318	73	77	3	8	2	2	0	0	
	Febrero		19.725	19.815	4.269	4.607	266	273	66	60	2	8	2	2	0	1	
	Marzo		25.270	24.123	5.984	5.351	409	405	72	73	3	8	2	2	0	1	
	T. 1º trim.		63.914	61.676	16.327	14.812	1.000	996	211	210	----	---	---	---	---	---	
	Abril		22.902	22.193	5.780	5.709	363	367	72	71	1	6	1	1	2	4	
	Mayo		22.372	21.472	5.865	5.299	376	378	73	70	3	6	1	1	2	4	
	Junio		18.555	17.924	6.786	6.626	296	305	99	94	2	6	1	1	2	4	
	T. 2º trim.		63.829	61.589	18.431	17.634	1.035	1.050	244	235	----	---	---	---	---	---	
	Julio		20.683	22.202	7.202	7.579	292	303	91	81	----	8	2	4	1	1	
	Agosto		24.289	22.791	6.257	6.208	309	318	77	71	4	8	2	4	1	1	
	Sept.		22.809	22.781	5.781	5.793	360	360	68	70	4	8	---	4	1	1	
	T. 3º trim.		67.781	67.774	19.240	19.580	961	981	236	222	----	---	---	---	---	---	
	Octubre		21.725	21.227	6.000	5.781	333	336	77	74	4	7	---	0	0	0	
Noviembre	21.725	21.227	6.000	5.781	333	336	77	74	3	7	---	0	0	0			
Diciembre	21.725	21.227	6.000	5.781	333	336	77	74	---	7	---	0	0	0			
T. 4º trim.	65.175	63.681	18.000	17.343	999	1.008	231	222	----	---	---	---	---	---			
TOTALES DEL AÑO			260.699	254.720	71.998	69.369	3.995	4.035	922	889	29	7	5	0	2	0	

CUADRO INTEGRADOR AÑO 2007

URSA III DEL NORTE		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos							
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio			
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues								Aterrizajes		
Salta (sede)	Enero	14.500	11.516	9.383	1.064	1.185	267	258	11	17	---	0	1	---	1	---	---	0	
	Febrero		9.807	9.895	703	987	242	243	14	17	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Marzo		13.079	13.375	61	22	280	278	10	10	---	2	---	0	---	1	---	0	---
	T. 1º trim.		34.402	32.653	1.828	2.194	789	779	35	44	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Abril		14.761	13.902	14	21	296	300	6	3	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Mayo		14.493	14.207	9	7	324	323	4	3	1	---	0	---	0	---	---	---	0
	Junio		13.241	13.713	12	15	322	320	3	6	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	T. 2º trim.		42.495	41.822	35	43	942	943	13	12	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Julio		17.060	19.335	690	549	338	341	14	12	---	---	---	---	---	---	---	---	1
	Agosto		19.819	17.506	733	762	336	338	20	17	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Sept.		18.140	18.843	713	663	312	314	15	14	---	3	3	---	0	1	1	---	0
	T. 3º trim.		55.019	55.684	2.136	1.974	986	993	49	43	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Octubre		14.657	14.462	444	468	302	302	11	11	---	---	---	---	---	---	---	---	1
Noviembre	14.657	14.462	444	468	302	302	11	11	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
Diciembre	14.657	14.462	444	468	302	302	11	11	---	0	0	---	0	---	---	---	1		
T. 4º trim.	43.971	43.386	1.332	1.404	906	906	33	33	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			175.887	173.545	5.331	5.615	3.623	3.621	130	132	1	5	0	2	0	0	2		

URSA III DEL NORTE		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos						
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio		
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues								Aterrizajes	
Tte. Bendamín Matienzo - Tucumán-	Enero	17.500	8.196	6.912	46	104	262	261	1	3	---	0	---	---	---	---	---	0
	Febrero		7.658	7.602	30	133	267	260	1	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	Marzo		10.488	10.947	66	6	323	327	4	1	---	0	---	0	---	---	---	---
	T. 1º trim.		26.342	25.461	142	243	852	848	6	9	---	---	---	---	---	---	---	---
	Abril		10.593	10.223	20	0	335	338	2	0	---	---	---	---	---	---	---	1
	Mayo		11.233	11.067	61	54	310	311	7	5	1	---	0	1	---	0	---	---
	Junio		9.209	8.426	28	16	283	282	7	5	---	0	---	---	---	---	---	---
	T. 2º trim.		31.035	29.716	109	70	928	931	16	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	Julio		11.266	11.779	10	0	335	340	4	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	Agosto		11.805	11.042	12	6	340	340	3	3	1	---	---	---	---	---	---	---
	Sept.		11.513	11.245	16	25	313	314	4	3	---	0	---	0	---	---	---	0
	T. 3º trim.		34.584	34.066	38	31	988	994	11	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	Octubre		10.218	9.916	32	38	308	308	4	3	---	---	---	---	---	---	---	---
Noviembre	10.218	9.916	32	38	308	308	4	3	---	---	---	---	---	---	---	---		
Diciembre	10.218	9.916	32	38	308	308	4	3	---	0	---	0	---	---	---	0		
T. 4º trim.	30.654	29.748	96	114	924	924	12	9	---	---	---	---	---	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			122.615	118.991	385	458	3.692	3.697	45	35	2	0	1	0	0	0	1	

CUADRO INTEGRADOR AÑO 2007

URSA IV DEL LITORAL		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos									
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio					
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes											
Cataratas del Iguazú - Misiones- (sede)	Enero	19.500	22.740	24.007	338	259	249	239	11	17	---	0	---	---	---	---	---	0			
	Febrero		22.599	24.202	149	167	229	230	9	9	---	---	---	---	1	1	---	---	0		
	Marzo		24.245	25.604	16	173	255	254	11	13	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0	
	T. 1° trim.		69.584	73.813	503	599	733	723	31	39	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Abril		21.621	21.775	24	8	248	248	6	6	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Mayo		14.764	14.481	10	5	166	167	7	5	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Junio		11.130	11.599	0	150	140	140	6	7	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	T. 2° trim.		47.515	47.855	34	163	554	555	19	18	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Julio		19.479	20.895	441	607	227	221	12	18	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Agosto		21.210	19.991	10	156	199	198	10	11	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Sept.		21.797	22.371	20	8	211	209	9	11	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	T. 3° trim.		62.486	63.257	471	771	637	628	31	40	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Octubre		19.954	20.547	112	170	214	212	9	11	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
Noviembre	19.954	20.547	112	170	214	212	9	11	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0		
Diciembre	19.954	20.547	112	170	214	212	9	11	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0		
T. 4° trim.	59.862	61.641	336	510	642	636	27	33	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			239.447	246.566	1.344	2.043	2.566	2.542	108	130	7	0	1	0	1	0	0	0			
URSA IV DEL LITORAL		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos									
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio					
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes											
Rosario - Santa Fe	Enero	10.000	3.292	2.843	3.852	3.013	333	336	66	63	---	0	---	---	---	---	---	---	0		
	Febrero		3.619	3.659	2.852	2.949	325	328	48	43	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0	
	Marzo		3.493	3.776	2.485	2.609	381	383	40	39	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0	
	T. 1° trim.		10.404	10.278	9.189	8.571	1.039	1.047	154	145	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Abril		3.545	3.446	1.394	1.984	410	406	31	36	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Mayo		3.809	3.389	948	1.126	400	396	29	32	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Junio		3.145	3.227	991	1.669	380	374	32	37	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	T. 2° trim.		10.499	10.062	3.333	4.779	1.190	1.176	92	105	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Julio		3.375	3.113	1.467	1.319	400	402	29	26	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Agosto		3.759	3.589	1.022	1.118	460	461	29	29	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	Sept.		2.993	2.871	1.356	1.270	422	425	27	24	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
	T. 3° trim.		10.127	9.573	3.845	3.707	1.282	1.288	85	79	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Octubre		3.448	3.324	1.819	1.895	390	390	37	37	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0
Noviembre	3.448	3.324	1.819	1.895	390	390	37	37	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0		
Diciembre	3.448	3.324	1.819	1.895	390	390	37	37	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0		
T. 4° trim.	10.344	9.972	5.457	5.685	1.170	1.170	111	111	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			41.374	39.885	21.824	22.742	4.681	4.681	442	440	0	0	0	0	0	0	0	0			

CUADRO INTEGRADOR AÑO 2007

URSA V DE LA PATAGONIA		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos								
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio				
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes										
San Carlos de Bariloche - Rio Negro- (sede)	Enero	23.500	27.899	24.155	711	653	359	364	16	20	---	0	1	---	0	---	1	---	2	
	Febrero		22.202	19.525	947	835	298	297	19	14	---	---	1	---	0	---	1	---	1	3
	Marzo		22.997	21.577	580	698	334	340	18	19	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	T. 1º trim.		73.098	65.257	2.238	2.186	991	1.001	53	53	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Abril		21.881	18.477	1.095	716	298	295	18	18	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2
	Mayo		13.640	11.400	577	545	185	186	11	11	---	0	---	0	---	---	---	---	---	---
	Junio		13.238	14.677	1.441	1.794	162	160	17	17	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2
	T. 2º trim.		48.759	44.554	3.113	3.055	645	641	46	46	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Julio		34.421	35.839	17.452	21.163	396	388	125	137	---	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	Agosto		39.900	33.616	8.991	6.401	385	385	66	64	---	2	---	---	---	---	---	---	---	1
	Sept.		33.581	28.624	1.233	984	325	325	17	16	1	1	4	---	0	1	1	---	0	1
	T. 3º trim.		107.902	98.079	27.676	28.548	1.106	1.098	208	217	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Octubre		25.529	23.099	3.670	3.754	305	304	34	35	---	1	---	---	---	---	---	---	---	1
Noviembre	25.529	23.099	3.670	3.754	305	304	34	35	---	---	1	---	---	---	---	---	0	1		
Diciembre	25.529	23.099	3.670	3.754	305	304	34	35	---	0	---	0	---	---	---	---	---	---		
T. 4º trim.	76.587	69.297	11.010	11.262	915	912	102	105	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			306.346	277.187	44.037	45.051	3.657	3.652	409	421	1	6	0	2	0	8				
URSA V DE LA PATAGONIA		Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos								
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales			Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio				
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes										
Neuquén	Enero	15.000	9.538	9.130	0	0	432	438	11	7	---	0	---	---	1	---	---	2		
	Febrero		9.254	9.301	4	5	398	391	1	4	---	---	---	---	---	---	---	1		
	Marzo		11.984	11.966	13	2	491	490	3	2	---	0	---	0	---	1	---	4		
	T. 1º trim.		30.776	30.397	17	7	1.321	1.319	15	13	---	---	---	---	---	---	---	---		
	Abril		10.766	10.519	4	4	480	480	8	4	---	---	---	---	---	---	---	---	2	
	Mayo		12.553	12.161	13	0	596	596	3	1	---	0	---	0	---	---	---	2		
	Junio		9.557	10.130	0	0	456	439	0	1	---	---	---	---	---	---	---	1		
	T. 2º trim.		32.876	32.810	17	4	1.532	1.515	11	6	---	---	---	---	---	---	---	---		
	Julio		11.503	11.897	0	0	470	471	0	0	---	---	---	---	---	---	---	---	1	
	Agosto		12.834	12.770	4	0	526	517	1	0	---	1	---	0	---	---	---	1		
	Sept.		12.612	12.725	0	0	472	474	2	0	1	---	0	---	0	---	---	---		
	T. 3º trim.		36.949	37.392	4	0	1.468	1.462	3	0	---	---	---	---	---	---	---	---		
	Octubre		11.178	11.178	4	1	480	477	3	2	---	---	---	---	---	---	---	---		
Noviembre	11.178	11.178	4	1	480	477	3	2	---	0	---	0	---	---	---	1				
Diciembre	11.178	11.178	4	1	480	477	3	2	---	---	---	---	---	---	---	---				
T. 4º trim.	33.534	33.534	12	3	1.440	1.431	9	6	---	---	---	---	---	---	---	---				
TOTALES DEL AÑO			134.135	134.133	50	14	5.761	5.727	38	25	1	0	0	1	0	15				

URSA V DE LA PATAGONIA			Flujo de pasajeros y aeronaves								Inspecciones		Delitos				
AEROP.	Mes	Superf. (m2)	Pasajeros Cabotaje		Pasajeros Internacionales		Aeronaves Cabotaje		Aeronaves Internacionales				Drogas	F. de Doc	Flora y Fauna	Robo y Hurto	Patrimonio
			Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	Despegues	Aterrizajes	Despegues	Aterrizajes							
Malvinas Argentinas - Ushuaia- Tierra del fuego -	Enero	10.000	34.154	35.005	2.490	2.341	367	367	58	58	---	0	---	0	1	1	
	Febrero		30.681	32.389	1.938	1.686	393	394	40	40	---	0	---	0	---	1	1
	Marzo		22.830	24.042	898	865	334	330	23	23	---	0	---	0	---	---	---
	T. 1º trim.		87.665	91.436	5.326	4.892	1.094	1.091	121	121	---	0	---	0	---	---	---
	Abril		17.012	16.192	257	139	276	273	15	15	---	0	---	0	1	---	---
	Mayo		9.078	8.608	15	5	165	166	7	6	---	0	---	0	---	1	0
	Junio		6.780	6.945	0	3	153	154	2	2	---	0	---	0	---	---	---
	T. 2º trim.		32.870	31.745	272	147	594	593	24	23	---	0	---	0	---	---	---
	Julio		11.208	11.646	4	0	169	173	5	3	---	0	---	0	---	---	---
	Agosto		14.739	15.087	32	19	258	259	13	12	---	0	---	0	---	1	1
	Sept.		15.899	16.436	9	7	287	296	6	4	---	0	---	0	---	---	---
	T. 3º trim.		41.846	43.169	45	26	714	728	24	19	---	0	---	0	---	---	---
	Octubre		18.042	18.483	627	563	267	268	19	18	---	1	---	0	---	---	---
Noviembre	18.042	18.483	627	563	267	268	19	18	1	1	---	0	---	1	1		
Diciembre	18.042	18.483	627	563	267	268	19	18	---	1	---	0	---	---	---		
T. 4º trim.	54.126	55.449	1.881	1.689	801	804	57	54	---	1	---	0	---	---	---		
TOTALES DEL AÑO			216.507	221.799	7.524	6.754	3.203	3.216	226	217	1	0	0	0	2	3	

MESES DE MAYOR FLUJO	
Nº Rojo	Promedio Tres (3) Últimos Meses/07 Flujo. Orsna hasta Sep./07

VI.2. – Integrador – Comparativo – Final años 2005, 2006 y 2007.

INTEGRADOR FINAL 2005 / 2007								
URSA	Sup. M ²	Año	Pax		Inspec	Delitos		Meses Mayor Flujo (Muestra)
			Cabotaje (sub y baj)	Internac. (sub y baj)		Drogas	Otros	
URSA I DEL ESTE	99.000	2005	5.385.534	7.128.686	---	92	9	Ene-Ago- Oct-Nov- Dic
		2006	5.459.981	7.622.870	---	180	169	Ene-Mar- Ago-Oct- Dic
		2007	5.367.048	8.396.950	---	103	223	Ene-Feb- Ago
	Total 2005 / 2007	16.212.563	23.148.506	---	375	401	Enero- Agosto	
URSA II DEL CENTRO	63.000	2005	1.496.040	269.947	S/D	4	6	Ene-May- Jul-Ago
		2006	1.449.264	276.617	S/D	24	5	Ene-Jul- Oct
		2007	1.333.373	365.740	55	9	12	Ene-Feb- Mar- Jul- Ago
	Total 2005 / 2007	4.278.677	912.304	55	37	23	Enero- Julio	
URSA III DEL NORTE	77.000	2005	696.538	10.754	S/D	2	0	Ene-Ago
		2006	710.573	5.983	S/D	1	6	Ene-Ago- Nov
		2007	747.748	12.169	12	5	7	Ene-Feb- Mar- Abr- Jul-Ago
	Total 2005 / 2007	2.154.859	28.906	12	8	13	Enero- Agosto	
URSA IV DEL LITORAL	118.600	2005	910.111	10.288	S/D	4	2	Ene-Mar- Jun-Oct- Nov
		2006	886.136	32.537	S/D	8	4	Feb-Mar- May-Jul- Nov
		2007	829.995	49.085	28	3	6	Ene-Mar- May-Jul
	Total 2005 / 2007	2.626.242	91.910	28	15	12	Marzo	
URSA V DE LA PATAGONIA	135.500	2005	2.455.442	79.800	S/D	3	0	Ene-Feb Jul-Ago
		2006	2.526.033	86.965	S/D	11	115	Ene-May- Jul-Ago- Nov-Oct
		2007	2.490.091	106.536	12	7	55	Ene-Feb- Mar- Jul- Ago
	Total 2005 / 2007	7.471.566	273.301	12	21	170	Enero- Julio- Agosto	
REF.: - Integración 2005/2007 de Ursas I a V - 1.- PAX: sumados Subidos y Bajados en Cabotaje e Internacional 2.- PSA: - Inspecciones / 2007 - Delitos 2005 / 2007 - (Drogas y Otros) - 3.- MUESTRA (12) del S N A : - M e s e s M a y o r F l u j o -								

Datos ORSNA y PSA sobre los aeropuertos del SNA.

ANEXO VII – Presupuestos

AÑO	PSA - PRESUPUESTADO					AGN		DIFERENCIA
	DENOMINACIÓN	UNID. DE MEDIDA	PROGRAMADA	EJECUTADA	DESVÍO	DELITO	CANTIDAD	AGN - PSA
2005	Detección de ilícitos de importación y exportación	Ilícito comprobado	400	120	-280	Drogas	123	3
	Detección transporte de armas, explosivos y afines	Ilícito comprobado	10.800	11	-10.789	---	---	---
	Detección de infracciones a la legislación sobre protección al medio ambiente y al Patrimonio cultural.	Infracción comprobada	500	78	-422	Patrimonio Flora y Fauna	0	-78
	Detección de ingresos y egresos ilegales de personas	Casos	400	138	-262	Falsificación de Doc.	6	-132
	Intervenciones policiales en delitos	Intervención	20.000	575	-19.425	---	---	---
						Robo y Hurto	11	11
	TOTALES			32.100	922	-31.178	---	140

Referencias datos del Cuadro Año 2005:

1.- Datos de "Gestión de la Ejecución Física de Metas " (PSA)-2.- S.A.F. 325 - Programa 22 – Seguridad Nacional Aeroportuaria - - Unidad Ejecutora: Policía de Seguridad Aeroportuaria – (PSA) –

AÑO	PSA - PRESUPUESTADO					AGN		DIFERENCIA
	DENOMINACIÓN	UNID. DE MEDIDA	PROGRAMADA	EJECUTADA	DESVÍO	DELITO	CANTIDAD	AGN - PSA
2006	Detección de ilícitos de importación y exportación	Ilícito comprobado	160	213	53	Drogas	238	25
	Detección transporte de armas, explosivos y afines	Ilícito comprobado	90	22	-68	---	---	---
	Detección de infracciones a la legislación sobre protección al medio ambiente y al Patrimonio cultural.	Infracción comprobada	80	98	18	Patrimonio Flora y Fauna	125	27
	Detección de ingresos y egresos ilegales de personas	Casos	150	155	5	Falsificación de Doc.	158	3
	Intervenciones policiales en delitos	Intervención	800	903	103	---	---	---
						Robo y Hurto	24	24
	TOTALES		1.280	1.391	111	---	545	79

Referencias datos del Cuadro Año 2006:

1.- Datos tomados de "Gestión de la Ejecución Física de Metas" - (PSA)-2.- S.A.F. 325 - Programa 22 – Servicio de Seguridad Aeroportuaria -
 - Unidad Ejecutora: Intervención Policía de Seguridad Aeroportuaria

AÑO	PSA – PRESUPUESTADO					AGN		DIFERENCIA
	DENOMINACIÓN	UNID. DE MEDIDA	PROGRAMADA	EJECUTADA	DESVÍO	DELITO	CANTIDAD	AGN - PSA
2007	Cumplimiento de mandatos judiciales	Caso	14.300	22.218	7.918	---	---	---
	Inspección y registro de pasajeros	Pasajero Inspeccionado	11.000.000	13.758.813	2.758.813	---	---	---
	Actuaciones policiales preventivas	Intervención Policial	1.026	2.571	1.545	---	---	---
	Detección de ilícitos en Aeropuertos	Ilícito Comprobado	382	1.392	1.010	Drogas, Patrimonio, Fals. de Doc., Flora y Fauna y Robo y Hurto	369	-753
						Faltas y Contravenciones	270	
TOTALES			11.015.708	13.784.994	2.769.286	---	639	-753

Referencias datos del Cuadro Año 2007:

- 1.- Datos tomados de " Gestión de la Ejecución Física de Metas " - (PSA)-.2.- S.A.F. 382 - Programa 22 – Servicio de Seguridad Aeroportuaria -
 - Unidad Ejecutora: Intervención Policía de Seguridad Aeroportuaria -

ANEXO VIII – Descargo

OBSERVACIONES GENERALES

Respecto del Objeto del Informe, se observa que:

En primer lugar cabe tener presente que según el Punto “1.-Objeto de la Auditoría”, del Proyecto de Informe en análisis el mismo tiene como finalidad: **“Verificar los controles vinculados a la seguridad de la aviación realizados en los aeropuertos”**, por lo que cabría la aclaración de si debemos entender que la verificación se realiza en los términos de la **“seguridad de la aviación”** como lo hace la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o si se asimila el término a lo definido como **“seguridad aeroportuaria”** por la Ley 26.102. La “seguridad de la aviación” a la que se refiere la OACI comprende a las actividades tendientes a evitar los que denomina como “actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional”, mientras que la “seguridad aeroportuaria” a la que se refiere la Ley 26.102, alude a garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario. De tal modo esta última concepción (más amplia) de “seguridad aeroportuaria”, resulta comprensiva de aquélla (más limitada) de “seguridad de la aviación civil”.

Haciendo un estudio del Proyecto de Informe, en su conjunto, resulta plausible entender que el mismo se refiere a la seguridad aeroportuaria, pero aún así debería aclararse la finalidad, para no incurrir en una confusión entre los dos conceptos.

Por lo tanto, si el objetivo del informe consistió de “verificar los controles vinculados a la seguridad de la aviación realizados en los aeropuertos”, el alcance, los comentarios y observaciones parecen exceder el mismo, ya que la seguridad de la aviación es una dimensión específica de la seguridad aeroportuaria preventiva.

Respecto a la Normativa Internacional aplicable, se observa que:

Habría que asignar mayor precisión a lo que en el informe se denomina “OACI – Anexo 17”, mencionando primero el Convenio de Chicago, y luego los Anexos 17 y parte del 18. Por otra parte, corresponde aclarar que el citado Manual 8973 es un manual de recomendaciones, no es una norma internacional.

Respecto a la afirmación *“En la fax policial, dependen del CEAC, las 5 Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria (URSA) que se corresponde con la división territorial del SNA. A su vez, de cada una de las URSA dependen las diversas Unidades Operacionales de Seguridad Aeroportuaria (UOSA). Hay una UOSA en cada uno de los aeropuertos del SNA...”*, **se observa que:**

La información respecto de lo que constituye una URSA es inexacta. Las URSA se concibieron como unidades de mandos intermedios con un eje de descentralización en todo sentido, y no resulta aplicable una comparación con la división territorial del SNA.

La afirmación “*hay una UOSA en cada uno de los aeropuertos del SNA*” también es inexacta, puesto que, como se explicará más adelante, la existencia de una UOSA depende de la evaluación de seguridad que realiza la PSA en cada aeropuerto.

Finalmente, es preciso aclarar que una URSA se compone de diferentes unidades operativas de seguridad aeroportuaria preventiva –de control policial preventivo y de operaciones especiales- y seguridad aeroportuaria compleja. A su vez, como unidades de mando intermedio, tienen Divisiones Regionales análogas a la estructura del CEAC.

A la afirmación “*La Fuerza ha informado que no cuenta con los efectivos policiales necesario para realizar los controles integrales en el SNA, atendiendo al movimiento de aeronaves y pasajeros, particularmente para el caso del Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” y del Aeroparque “Jorge Newbery”. Así, las acciones policiales –establecidas en las estrategias de planificación- tanto en la seguridad preventiva como en la compleja- no pueden llevarse a cabo eficazmente*”, **se observa que:**

La falta de efectivos policiales necesarios para realizar los controles no es una situación particular de las UOSP Ezeiza y Metropolitana, sino que es un fenómeno general de las unidades operativas de seguridad preventiva y compleja. Independientemente de ello, la falta de efectivos policiales también se extiende a otras labores policiales, y no exclusivamente a las tareas para la realización de controles.

A la afirmación “*Señala que los aeropuertos con mayor movimiento turístico nacional e internacional (vgr. Mar del plata, Bariloche, El Calafate, Ushuaia, Córdoba, Mendoza, Iguazú, entre otros) registran deficiencias de personal para atender los operativos de control*”, **se observa que:**

Resulta inexacto afirmar que hay una relación entre la dificultad para atender los operativos de control y el mayor movimiento turístico nacional e internacional.

A la afirmación “*... los operativos de control para la detección de delitos se centralizan en el aeropuerto internacional de Ezeiza y Aeroparque*”, **se observa que:**

Los operativos se realizan en todas las unidades operativas de la PSA. La interpretación del Anexo IV debería ser más amplia, teniendo en cuenta los distintos aspectos de la problemática delictiva.

A la afirmación “*Si bien, la centralización de los procedimientos en los aeropuertos mencionados se corresponde con el mayor flujo de pasajeros y aeronaves, la limitación en la realización de operativos en el resto de las URSA requiere una evaluación de riesgo*”, **se observa que:**

No se comprende el sentido de la afirmación.

A las recomendaciones “6.1. Regularizar la conducción de la fuerza reemplazando la figura de la Intervención por la Dirección Nacional, conforme lo establece la Ley de Seguridad Aeroportuarias y su reglamentación (Obs. 4.1)”, y “6.2. Implementar en el corto plazo la reglamentación de la Ley en todos sus aspectos (Obs. 4.2)”, **se observa que:**

Con posterioridad al período objeto de auditoría se dictaron los Decretos N° 785 del 12 de mayo de 2.008 (BO 15/05/08), que aprobó la Estructura orgánica y funcional de la PSA, N° 836 del 19 de mayo de 2.008 (BO 21/05/08), que aprobó el Régimen Profesional del Personal Policial, y, recientemente, el N° 1190 del 04 de septiembre del 2009 (BO 09/09/09), que aprobó el Régimen Profesional y el Reglamento de Investigaciones Administrativas del Personal Civil. La emisión de las tres normas referidas posibilitará la normalización de la institución con el pertinente reencasillamiento del personal, y ello implicará la posterior finalización de la intervención de la misma.

A la recomendación “6.4. Aplicar el Manual del Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina de manera que posibilite realizar una evaluación de los resultados obtenidos. (Obs. 4.4)”, **se observa que:**

Mediante la Ley N° 25.967 se aprueba el Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para el Ejercicio 2005, y distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/05, a través del cual permite observar que los gastos de funcionamiento de la Policía Aeronáutica Nacional se centralizó en el Programa **22 – POLICIA AERONAUTICA NACIONAL**, de acuerdo a las previsiones presupuestarias de la Fuerza Aérea Argentina (Ministerio de Defensa), al respecto cabe señalar que dicho programa contaba con un presupuesto inicial de \$ **72.154.352,00**.

Durante el mes de febrero del año 2005, a partir de la aplicación del Decreto N° 145/2005 de fecha 22-FEB-2005, se transfiere orgánica y funcionalmente a la Policía Aeronáutica Nacional a la órbita del Ministerio del Interior constituyéndose en la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Asimismo, se establece su intervención a partir de la fecha antes mencionada, a fin de normalizar el funcionamiento de dicha fuerza policial.

Cabe aclarar, que en todo el Ejercicio 2005 la Policía de Seguridad Aeroportuaria siguió operando económica y financieramente a través del **SAF 381 – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA (J.45 – Sj. 23)**, mediante la unidad descentralizada de la ex Policía Aeronáutica Nacional, a fin de mantener un ordenamiento administrativo, económico y financiero de la gestión presupuestaria del organismo (registros obrantes en dicho SAF).

En tal sentido, no existían aperturas de actividades, ni proyectos y obras. Solo se contemplaba gastos de funcionamiento, haberes del personal, compras de insu-

mos y las contrataciones de servicios esenciales. Asimismo, los proyectos de inversión se concentraban a nivel de la Fuerza Aérea Argentina.

A partir del ejercicio 2006, la Policía de Seguridad Aeroportuaria comenzó a operar económica y financieramente a través de la Subsecretaría de Coordinación del Ministerio del Interior (J.30 – SJ 01 – SAF 325) bajo el programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, con una asignación inicial de \$ **83.414.634**, conforme a la distribución de la Decisión Administrativa N° 1/06 del presupuesto aprobado por la Ley N° 26.078.

Al respecto, cabe señalar que dicho programa no contemplaba aperturas programáticas de menor nivel, ni presentaba la ejecución de proyectos ni obras. Asimismo, es importante destacar que la formulación y gestión del presupuesto del organismo para el Ejercicio 2006 de centralizo en el Ministerio del Interior, hasta tanto se conformaran las dependencias administrativas y financieras necesarias para la apertura de un Servicio Administrativo Financiero propio.

Como información adicional, podemos mencionar que el organismo proporcionaba información sobre la producción del programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, en los términos de la Ley N° 24.156. (Ver ANEXO I)

En relación a la gestión general del organismo, es importante señalar que en el transcurso de ese año, se sanciona la Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102 (31/05/2006), a partir de la cual se define entre otros temas el Sistema de Seguridad Aeroportuaria, la misión y funciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, el Régimen Profesional del Personal de la PSA, y se crea el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria dependiente de la P.S.A.. A partir de lo cual, se propuso una apertura presupuestaria del organismo para el Ejercicio 2007, en dos programas a fin de identificar los recursos afectados al "Servicio de Seguridad Aeroportuaria" de los destinados a la "Formación y Capacitación Profesional en Seguridad Aeroportuaria".

Para el Ejercicio 2007, la Decisión Administrativa N° 1/2007 establece la distribución del Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para dicho Ejercicio (aprobado por la Ley N° 26.198), a partir del cual quedaría constituido el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior (J.30 – SJ.02) el **Servicio Administrativo Financiero (SAF) 382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, con un único programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA** con una asignación presupuestaria inicial de \$ **97.920.000,00**, a través del cual se concentraban los recursos destinados a la Seguridad Aeroportuaria y a la Formación y Capacitación del personal, sin distinción alguna.

Por su parte, el SAF 325 – Ministerio del Interior prevé atender gastos remanentes de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el ejercicio 2007, por lo cual crea el programa **22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA** con un presupuesto inicial de \$ **1.000.000,00**.

Conforme a lo expuesto, y en virtud a la falta de capacidad en los servidores informáticos del Ministerio de Economía, y atento al cronograma de trabajos necesarios para la implementación del sistema de SIDIF LOCAL UNIFICADO (sistema de registros) y la puesta en funcionamiento del SAF 382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA a partir del 01-ENE-2007, se decidió que dicha fuerza policial continuara operando financieramente a través del SAF 325, por lo cual se resolvió el traspaso de los créditos originarios del programa 22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA al programa 22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, constituyéndose así saldo inicial en dicho programa de \$ 98.920.000,00.

En tanto, la ejecución presupuestaria se gestionó durante el primer semestre del año 2007 únicamente a través del servicio administrativo del Ministerio del Interior, y a partir del mes de Julio/07, con la implementación el Sistema Integrado de Información Financiera Local Unificado (S.L.U.) y la puesta en funcionamiento definitivo del Servicio Administrativo Financiero propio de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, bajo el código 382, se devengó gastos a través de ambos Servicios Financieros con cargo al presupuesto asignado a este organismo.

Durante dicho ejercicio, la formulación del presupuesto para el Ejercicio venidero se realizó bajo la órbita de la Policía de Seguridad Aeroportuaria ante el Ministerio de Economía. En dicha oportunidad se elevó una propuesta de apertura programática del programa 22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, a fin de identificar la asignación de recursos y con la producción de los servicios brindados por este organismo, de acuerdo al siguiente detalle:

- Una Actividad Central para atender gastos comunes de Conducción y Administración.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Seguridad Aeroportuaria Preventiva.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Operaciones Especiales de Seguridad.
- Un Programa para los gastos de Formación y Capacitación Profesional de la PSA.

Asimismo, se continuó informado la ejecución física del presupuesto en los términos de la Ley N° 24.156. (Ver ANEXO II).

A la recomendación, “6.5. Unificar los datos y determinar el total de aeródromos y aeropuertos del SNA con el fin de abarcar la jurisdicción de la Fuerza (Obs. 4.5)”, se observa que:

El ámbito de control aeroportuario de competencia de la PSA coincide con el SNA, debido a que así lo establece el artículo 5° de la Ley N° 26.102. Parecería haber una confusión en el proyecto de informe entre ámbito de control y presencia

policial permanente o existencia de unidades operativas desplegadas territorialmente.

A la recomendación 6.6. *Implementar un procedimiento coordinado de comunicación con el ORSNA, que permita mantener información actualizada sobre los aeropuertos que componen el SNA (Obs. 4.5)", se observa que:*

La existencia de una Unidad Operacional de Seguridad Preventiva (UOSP) de nominación que reemplazó, mediante el Decreto N° 785/08, a la de Unidad Operacional de Seguridad Aeroportuaria (UOSA), es consecuencia de la evaluación de seguridad de un aeropuerto que realizan las áreas pertinentes de la PSA, por lo que no en todos los casos esa evaluación indica la necesidad de la existencia de una UOSP.

A la recomendación "6.8. *Elaborar un plan de inspecciones de seguridad, con una periodicidad no inferior a un año, que alcance a todos los aeropuertos y aeródromos del SNA (Obs.4.8)", se observa que:*

La PSA se encuentra próxima a la promulgación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) que actualizará al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) Edición 2001, en relación a esa dimensión de la seguridad aeroportuaria.

El PNSAC aludido contempla la posterior elaboración y aplicación de un Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC) que tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de un régimen de fiscalización continua del cumplimiento y la eficacia de las normas y procedimientos contemplados en el PNSAC y sus normas complementarias, para la protección integral de la aviación civil de la República Argentina contra los actos de interferencia ilícita.

Consecuentemente se ha impulsado la elaboración de un proyecto del citado PNCC que contempla la aplicación de diversas medidas de control de la calidad de la seguridad de la aviación, incluyendo la realización de inspecciones, estudios, pruebas y simulacros. El proyecto en cuestión se encuentra en su etapa final de elaboración.

Finalmente, en lo que respecta a la observación relativa al incumplimiento de la Norma del Anexo 17 "Seguridad" al Convenio de Chicago 1944, que obliga a los Estados Contratantes a la constante evaluación del grado de amenaza y al establecimiento e implementación de políticas y procedimientos de ajuste de los aspectos relevantes de su programa de seguridad sobre la base de un análisis de riesgo, es válido destacar que el proyecto de PNSAC aludido anteriormente contempla una clara identificación de la dependencia interna responsable del cumplimiento de ese cometido, un procedimiento de evaluación concreto del grado de amenaza y la ponderación de diversos indicadores de riesgo

A la recomendación “6.9. Solucionar en breve plazo las observaciones realizadas por la OACI (Obs. 4.8 y 4.9)”, se observa que:

El proyecto del PNCC impulsado por la PSA, contempla el establecimiento y la aplicación de procedimientos normalizados de intervención para la ejecución de las diversas modalidades de control, la asignación de responsabilidades concretas para su aplicación y criterios uniformes de elaboración de informes.

En lo concerniente al cumplimiento de la norma 3.1.1 y tal como fuera señalado con relación a la observación obrante en 6.8, el proyecto del PNSAC próximo a su promulgación contempla el establecimiento de nuevos niveles de amenaza y un procedimiento claro para la evaluación del grado de amenaza en cada uno de los aeropuertos correspondientes al ámbito de la jurisdicción de la PSA.

Finalmente, en lo que respecta a la observación relacionada con la inobservancia de la periodicidad prevista para la realización de las inspecciones de seguridad previstas en el PNSAC, es dable advertir que esa circunstancia se encuentra estrechamente vinculada con el aspecto observado en 4.3, a cuyo respecto es válido consignar adicionalmente, que el escaso personal capacitado para la realización de estas inspecciones, concentra igualmente los conocimientos necesarios para la adecuada ejecución de otras tareas de similar o mayor relevancia.

La situación mencionada anteriormente se ve particularmente reflejada en la circunstancia de su inevitable y simultánea afectación para el desarrollo de tareas tales como la elaboración de diversos proyectos de normas constituyentes del basamento del sistema normativo nacional de seguridad de la aviación de la República Argentina, a saber (Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC); Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA); Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y Programa de Seguridad de Estación Aérea (PSEA) modelo) la circunstancial capacitación de personal de la institución, etc.

Con motivo de lo anterior es válido señalar que una vez culminado el proceso de elaboración y actualización normativo impulsado por la institución, se prevé la consecuente normalización del sistema de control de la calidad de la seguridad de la aviación, circunstancia que habrá de redundar en un lógico incremento de las inspecciones de seguridad efectuadas por la institución y el desarrollo de otras medidas de control previstas en la normativa nacional.

A la recomendación, “6.10. Diagramar y verificar los procedimientos de control e inspección (Obs. 4.6 y 4.9)”, se observa que:

Los comentarios y observaciones efectuados en torno a este punto parecen partir de un error conceptual originado en el empleo dual del término “inspección”.

En ese sentido, a través de la lectura del informe analizado se puede advertir que luego de aludirse a la “inspección” como el control de seguridad consistente en: “La aplicación de medios técnicos o de otro tipo, destinados a la detección de ar-

mas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos, que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita y/o poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas", es decir, al concepto al que inicialmente se alude en 4.6, seguidamente se hace referencia a la "inspección de seguridad", es decir, al: "examen de la aplicación de uno o más aspectos del Programa de Seguridad de Estación Aérea, de explotador de aeronaves, de explotador de aeropuerto y/o de prestadores de servicios de seguridad, que contribuyan a la ejecución del PNSAC".

Como consecuencia de lo señalado anteriormente, en razón de la referencia a la existencia de una correlación directa entre "operativo y detección", se puede inferir que el personal responsable de la evaluación y/o de la elaboración del correspondiente informe, ha interpretado que en aquellos aeropuertos en que la PSA declaró no haber efectuado inspecciones de seguridad (es decir, las concebidas como controles de calidad de las medidas ordinarias de control aplicadas en dichos ámbitos) no se han aplicado o aplican los controles de seguridad obligatorios establecidos por ley.

Dicha interpretación estaría igualmente reforzada por la referencia al numeral 2.1.3 del cuadro de recomendaciones de la Auditoría de OACI.

En razón de lo expuesto, es necesario señalar que los controles previstos en el artículo 6º de la Ley 26.102 son regularmente aplicados en los aeropuertos ocupados por las UOSPs de la PSA, sin perjuicio de las limitaciones existentes para la debida implementación de las inspecciones de seguridad u otras medidas de control destinadas a la comprobación efectiva de su respectivo grado de aplicación y eficacia.

En un mismo sentido, es oportuno señalar que la inspección del equipaje de bodega se aplica extensivamente a las operaciones de cabotaje, en la medida en que ello resulta posible en base a la disponibilidad de recursos existentes en los aeropuertos en que se las mismas se llevan a cabo y su aplicación habrá de generalizarse una vez incorporados los medios y recursos necesarios para su implementación integral.

En otro orden de ideas, y en relación a la misma recomendación, se observa que resulta probable que al período objeto de la auditoría cuyo proyecto de informe se nos remitiera, se encontraran en curso actividades investigativas en las que hubiera existido obligación de guardar la pertinente reserva, por lo cual es probable que las mismas no hayan sido informadas en aras de salvaguardarlas.

Se observa y se destaca, entonces, que teniendo en cuenta que en el periodo auditado la institución se encontraba en plena etapa de formación, con los exiguos recursos humanos, materiales y logísticos, se gerenciaron los esfuerzos necesarios para atender las múltiples problemáticas delictivas de las dependencias indicadas.

Estas, en variadas ocasiones encontraron permanentemente y dada la envergadura de las investigaciones, la apoyatura de las Subintervenciones de Seguridad Aeroportuaria Compleja y Preventiva respectivamente.

Así, se desplazaron numerarios de la División Operacional Control del Narcotráfico y Delitos Complejos Central para potenciar a las áreas pertinentes, obteniendo como corolario, el desbaratamiento de organizaciones criminales, tanto nacionales como transnacionales.

Dentro de las últimas nombradas, fueron decomisadas sustancias estupefacientes en importantes volúmenes, bienes producto del lavado de activos, aprehensión de autores argentinos y extranjeros. Asimismo, se desbarataron "bandas mixtas" integradas por civiles y miembros de otras Fuerzas de Seguridad, incluyendo personal policial propio de la PSA.

Para referenciar algunos de los procedimientos ejecutados, a continuación se mencionaran detalles de los más relevantes.

Unidad Regional II Centro:

En la Unidad Regional II Centro, con sede en el Aeropuerto de la ciudad de Córdoba, entre los años 2005 y 2007, se desarrollaron nueve *investigaciones por parte* del personal de Delitos Complejos de la PSA. Como consecuencia de ello se ejecutaron un total de 32 allanamientos y se detuvo a 29 personas. Los ilícitos más frecuentes en los que se intervino fueron los contemplados en las Leyes 23.737 (narcotráfico), 22.415 (delitos aduaneros), 25.871 (falsificación de documentos) y 25.743 (protección del patrimonio arqueológico y paleontológico)

Vale la pena destacar una investigación culminada en 01 de marzo de 2007 donde se logró interdictar un camión que transportaba la cantidad de 655 kgs de marihuana y se detuvo a 3 personas, conjurando de esta manera el accionar de una organización argentino-paraguaya dedicada al tráfico y comercialización de esa sustancia.

En la misma Unidad Regional también se destaca un procedimiento ejecutado el día 9 de noviembre de 2006 en el cual se desbarató una célula de una organización transnacional que transportaba cocaína hacia Europa, y que concluyó con la detención de 4 personas y la incautación de 20 kgs. de cocaína. Esta banda utilizaba personas originarias de Europa del Este y luego fue totalmente desmantelada con procedimientos que se realizaron en otros destinos del interior del país y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Unidad Regional III Norte:

Esta Unidad Regional tiene su asiento en el Aeropuerto de la ciudad de San Miguel de Tucumán, entre los años 2005 y 2007, efectivizó un total de 13 investigaciones policiales, arrojando como resultado la ejecución de 5 allanamientos y una

cantidad de 2 detenidos. Todas las intervenciones policiales se realizaron en el marco de la Ley 23.737, por transporte de estupefacientes.

Unidad Regional IV Litoral:

La Unidad Regional IV, con asiento en el Aeropuerto de la ciudad de Posadas, ha desarrollado durante el periodo auditado una cantidad de 16 procedimientos policiales, como resultado de ello se ejecutaron 23 allanamientos en toda la región y se detuvo a 31 personas. Las intervenciones se realizaron principalmente por transgresiones a las Leyes 23.737 y 22.415.

Esta Unidad fue la primera en culminar con éxito una investigación por la figura penal de "lavado de activos de origen delictivo". Como resultado de la misma se procedió a la detención de 6 personas, el secuestro de más de 20 vehículos, armas de guerra, una lancha, propiedades inmuebles, pagarés, dinero en efectivo y elementos probatorios del delito investigado.

Unidad Regional V Patagonia:

Con asiento en la ciudad de San Carlos de Bariloche, la Unidad Regional V desarrollo durante ese periodo un total de 6 investigaciones, derivando de ellas la realización de 27 allanamientos y la detención de 42 personas.

Se debe destacar la Causa N° 6247/07 en la cual se detuvo a 12 personas y se secuestró la cantidad de 120 kilos de cocaína y 360 de efedrina, la mayor cantidad de ese precursor incautada hasta entonces en el país, desarticulándose una importante organización transnacional dedicada al narcotráfico. Asimismo se secuestraron varias escrituras de inmuebles, automóviles nacionales e importados y elementos probatorios del delito investigado.

Asimismo, el 21 de agosto de 2005, se realizó un procedimiento derivado de la investigación de una organización transnacional que utilizaba ciudadanos originarios de países de Europa de Este para transportar cocaína, y en la Ciudad de San Carlos de Bariloche se logró detener a 2 personas de nacionalidad polaca con un secuestro de 5,800 kgs. clorhidrato de cocaína.

Independientemente de las actuaciones de cada Regional, tanto en el período auditado como en la actualidad, los esfuerzos policiales se ejecutan con el sentido de policía en red, es decir cada Unidad colabora con sus pares generando una sinergia laboral que redundará en que una investigación no siempre sea producto de los esfuerzos de una sola Unidad. Por el contrario, la conducción abona el criterio de compartir esfuerzos y acudir en asistencia a aquellos destinos que ocasionalmente puedan verse sobrepasados por el volumen de investigaciones.

Respecto del Anexo IV de Proyecto de Informe de la AGN (Problemáticas Delictivas), se observa que:

Cabe señalar que en el período objeto de auditoría, esta PSA se encontraba en pleno proceso de consolidación en cuanto a la recopilación, estandarización y

disponibilidad de información; de elaboración de protocolos y procedimientos; y de adquisición de equipamiento informático, entre otras cuestiones.

En cuanto a la recopilación y consolidación de información, oportunamente se priorizó su regularización desde el momento en que se fueron adquiriendo los elementos necesarios y emitiendo los procedimientos respectivos hacia atrás. Consecuentemente, la información correspondiente al año 2005 fue la última en consolidarse. Por ello es que, probablemente, la información remitida en su oportunidad fuera distinta de la información consolidada con la que hoy se cuenta.

En tal sentido, destacamos que:

Problemática Delictiva - Robo y Hurto -		
Año	Hechos denunciados	Imputados
2005	299	20
2006	425	40
2007	879	117

Problemática Delictiva - Falsificación de Documentos -		
Año	Hechos denunciados	Imputados
2005	70	70
2006	193	193
2007	95	111

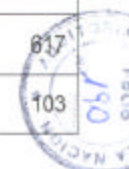
PRESUPUESTO EJERCICIO 2006

Jurisdicción: **30 – MINISTERIO DEL INTERIOR**
 Subjurisdicción: **01 – MINISTERIO DEL INTERIOR**
 Programa: **22 –SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**
 Unidad Ejecutora: **INTERVENCION DE LA POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**
 Servicio Administrativo Financiero: **325 – MINISTERIO DEL INTERIOR**

➤ Ejecución Física del Presupuesto:

Denominación de Meta (*)	Unidad de Medida	Meta Inicial Anual (*)	Ejecución de Meta				TOTAL	DESVIO 2006
			1er. TRIMESTRE	2do. TRIMESTRE	3er. TRIMESTRE	4to. TRIMESTRE		
Cumplimientos de Mandatos Judiciales	Caso	9.000	2.752	4.968	6.343	5.669	19.732	10.732
Detección de Transporte de Armas, explosivos y afines	Ilícito Comprobado	90	7	6	3	6	22	-68
Detección de Ilícitos de Importación/Exportación	Ilícito Comprobado	160	40	82	54	37	213	53
Detección de Infracciones a la Legislación sobre Protección Ambiental y Patrimonio Cultural	Infracción Comprobada	80	19	24	26	29	98	18
Detección de Ingresos/Egresos Ilegales de Personas	Caso	150	20	28	43	64	155	5
Dictámenes Periciales	Informe	120	7	20	338	372	737	617
Intervención Policiales en Delitos	Intervención Policial	800	207	184	219	293	903	103

(*) Metas Iniciales según el presupuesto distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/06, de acuerdo al Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2006 aprobado por la Ley N° 26.078.



PRESUPUESTO EJERCICIO 2007Jurisdicción: **30 – MINISTERIO DEL INTERIOR**Subjurisdicción: **02 – SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR / 01 – MINISTERIO DEL INTERIOR**Programa: **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA / 22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**Unidad Ejecutora: **INTERVENCION DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**Servicio Administrativo Financiero: **382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (gestión 2do. semestre / 2007)**Servicio Administrativo Financiero: **325 – MINISTERIO DEL INTERIOR (gestión anual 2007)**➤ Ejecución Física del Presupuesto:

Denominación de Meta (*)	Unidad de Medida	Meta Inicial Anual (*)	Ejecución de Meta				TOTAL	DESVIO 2007
			1er. TRIMESTRE	2do. TRIMESTRE	3er. TRIMESTRE	4to. TRIMESTRE		
Actuaciones policiales preventivas	Intervención policial	1.026	522	519	751	779	2.571	1.545
Cumplimiento de mandatos judiciales	Caso	14.300	3.414	7.682	4.990	6.132	22.218	7.918
Detección de ilícitos en aeropuertos	Ilícito comprobado	382	309	361	360	362	1.392	1.010
Inspección policial de pasajeros	Pasajero inspeccionado	11.000.000	3.000.085	2.513.736	3.930.504	4.314.488	13.758.813	2.758.813

(*) Metas Iniciales según el presupuesto distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/07, de acuerdo al Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2006 aprobado por la Ley N° 26.198.

Información Ampliatoria al descargo

PROYECTO DE INFORME DE AUDITORÍA “POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA” – GESTIÓN -INFORMACIÓN AMPLIATORIA-

Recomendaciones “6.1. Regularizar la conducción de la fuerza reemplazando la figura de la Intervención por la Dirección Nacional, conforme lo establece la Ley de Seguridad Aeroportuarias y su reglamentación (Obs. 4.1)”, y “6.2. Implementar en el corto plazo la reglamentación de la Ley en todos sus aspectos (Obs. 4.2)”

El reemplazo de la figura de la Intervención por la de la Dirección Nacional conforme lo establece la Ley 26.102 es una facultad de instancias superiores a la PSA.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, cabe señalar que con posterioridad al período objeto de auditoría se dictaron los Decretos N° 785 del 12 de mayo de 2.008 (BO 15/05/08), que aprobó la Estructura orgánica y funcional de la PSA, N° 836 del 19 de mayo de 2.008 (BO 21/05/08), que aprobó el Régimen Profesional del Personal Policial, el N° 1190 del 04 de septiembre del 2009 (BO 09/09/09), que aprobó el Régimen Profesional y el Reglamento de Investigaciones Administrativas del Personal Civil, y el N° 1329 del 28 de septiembre de 2009 (BO 5/10/09), que aprobó el Reglamento de Investigaciones Administrativas.

A partir de ello, con fecha 14 de septiembre se inició el expediente EXPPSA-S02:0004895/2009 por el cual tramita el proyecto de dotación del personal policial y personal civil de la PSA, conforme lo establecido por el artículo 5 del Decreto N° 785/2008.

Una vez aprobada la dotación de personal, mediante la pertinente Decisión Administrativa, esta PSA podrá cumplimentar el reencasillamiento del personal con el que cuenta actualmente; abrir los concursos de antecedentes y oposición para la selección de personal para ingresar a cualquier cuadro y cargo orgánico e incorporar personal al Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, y así avanzar en la reglamentación de la Ley 26.102.

En relación a la observación 6.2, cabe señalar que se encuentra pendiente de reglamentación el artículo 104 de la Ley 26.102, relacionado con el Código Contravencional Aeroportuario.

En ese sentido, corresponde indicar que con fecha 26 de junio de 2007 esta PSA inició el expediente EXPPSA-S02:0001362/2007 por el cual tramita el Proyecto de Código Aeroportuario de Faltas.



Desde su inicio hasta el 29 de septiembre de 2008, el mencionado expediente tramitó en diversas instancias de esta PSA y los Ministerios de Interior y Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de los que sucesivamente dependió y depende la PSA, conforme la Ley de Ministerios y sus modificaciones, realizándose las distintas adecuaciones señaladas por dichas instancias.

Con fecha 29 de septiembre de 2008 fue remitido por el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos a la Presidencia de la Nación.

Con fecha 6 de octubre de 2008 dicha instancia lo remitió al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, donde tomó intervención la Jefatura de Gabinete de la Secretaría de Transporte.

Con fecha 14 de agosto de 2009 ingresó a la Dirección de Sumarios Aeronáuticos de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, de la citada Cartera de Estado.


Con fecha 18 de noviembre del corriente año fue remitido nuevamente a la mencionada Jefatura de Gabinete de la Secretaría de Transporte.

Por último, con fecha 1° de diciembre el corriente año dicha instancia remitió el proyecto de marras a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) donde se encuentra a consideración del servicio jurídico de dicho organismo.

Recomendación "6.4. Aplicar el Manual del Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina de manera que posibilite realizar una evaluación de los resultados obtenidos. (Obs. 4.4)"

Mediante la Ley N° 25.967 se aprobó el Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para el Ejercicio 2005, el que fue distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/05, la que permite observar que los gastos de funcionamiento de la Policía Aeronáutica Nacional se centralizaron en el Programa **22 – POLICIA AERONAUTICA NACIONAL**, de acuerdo a las previsiones presupuestarias de la Fuerza Aérea Argentina (Ministerio de Defensa). Al respecto cabe señalar que dicho programa contaba con un presupuesto inicial de **\$ 72.154.352,00**.

Durante el mes de febrero del año 2005, a partir de la aplicación del Decreto N° 145/2005 de fecha 22-FEB-2005, se transfiere orgánica y funcionalmente a la Policía Aeronáutica Nacional a la órbita del Ministerio del Interior constituyéndose en la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Asimismo, se establece su intervención a partir de la fecha antes mencionada, a fin de normalizar el funcionamiento de dicha fuerza policial.

 Cabe aclarar, que en todo el Ejercicio 2005 la Policía de Seguridad Aeroportuaria siguió operando económica y financieramente a través del **SAF 381 – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA (J.45 – Sj. 23)**,

mediante la unidad descentralizada de la ex Policía Aeronáutica Nacional, a fin de mantener un ordenamiento administrativo, económico y financiero de la gestión presupuestaria del organismo (registros obrantes en dicho SAF).

En tal sentido, no existían aperturas de actividades, ni proyectos y obras. Solo se contemplaban gastos de funcionamiento, haberes del personal, compras de insumos y las contrataciones de servicios esenciales. Asimismo, los proyectos de inversión se concentraban a nivel de la Fuerza Aérea Argentina.

A partir del ejercicio 2006, la Policía de Seguridad Aeroportuaria comenzó a operar económica y financieramente a través de la Subsecretaría de Coordinación del Ministerio del Interior (J.30 – SJ 01 – SAF 325) bajo el programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, con una asignación inicial de \$ **83.414.634**, conforme a la distribución de la Decisión Administrativa N° 1/06 del presupuesto aprobado por la Ley N° 26.078.

Al respecto, cabe señalar que dicho programa no contemplaba aperturas programáticas de menor nivel, ni presentaba la ejecución de proyectos ni obras. Asimismo, es importante destacar que la formulación y gestión del presupuesto del organismo para el Ejercicio 2006 se centralizó en el Ministerio del Interior, hasta tanto se conformaran las dependencias administrativas y financieras necesarias para la apertura de un Servicio Administrativo Financiero propio.

Como información adicional, podemos mencionar que el organismo proporcionaba información sobre la producción del programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, en los términos de la Ley N° 24.156. (Ver ANEXO I)

En relación a la gestión general del organismo, es importante señalar que en el transcurso de ese año, se sancionó la Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102 (31/05/2006), a partir de la cual se define entre otros temas el Sistema de Seguridad Aeroportuaria, la misión y funciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, el Régimen Profesional del Personal de la PSA, y se crea el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria dependiente de la P.S.A.. A partir de lo cual, se propuso una apertura presupuestaria del organismo para el Ejercicio 2007, en dos programas a fin de identificar los recursos afectados al "Servicio de Seguridad Aeroportuaria" de los destinados a la "Formación y Capacitación Profesional en Seguridad Aeroportuaria".

Para el Ejercicio 2007, la Decisión Administrativa N° 1/2007 estableció la distribución del Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para dicho Ejercicio (aprobado por la Ley N° 26.198), a partir del cual quedaría constituido el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior (J.30 – SJ.02) el **Servicio Administrativo Financiero (SAF) 382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**, con un único programa **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA** con una asignación presupuestaria inicial de \$ **97.920.000,00**, a través del cual se concentraban los recursos destinados a la



Seguridad Aeroportuaria y a la Formación y Capacitación del personal, sin distinción alguna.

Por su parte, el SAF 325 – Ministerio del Interior prevé atender gastos remanentes de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el ejercicio 2007, por lo cual crea el programa **22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA** con un presupuesto inicial de \$ 1.000.000,00.

Conforme a lo expuesto, y en virtud a la falta de capacidad en los servidores informáticos del Ministerio de Economía, y atento al cronograma de trabajos necesarios para la implementación del sistema de SIDIF LOCAL UNIFICADO (sistema de registros) y la puesta en funcionamiento del SAF 382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA a partir del 01-ENE-2007, se decidió que dicha fuerza policial continuara operando financieramente a través del SAF 325, por lo cual se resolvió el traspaso de los créditos originarios del programa 22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA al programa 22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, constituyéndose así saldo inicial en dicho programa de \$ 98.920.000,00.

En tanto, la ejecución presupuestaria se gestionó durante el primer semestre del año 2007 únicamente a través del servicio administrativo del Ministerio del Interior, y a partir del mes de Julio/07, con la implementación el Sistema Integrado de Información Financiera Local Unificado (S.L.U.) y la puesta en funcionamiento definitivo del Servicio Administrativo Financiero propio de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, bajo el código 382, se devengó gastos a través de ambos Servicios Financieros con cargo al presupuesto asignado a este organismo.

Durante dicho ejercicio, la formulación del presupuesto para el Ejercicio venidero, es decir, con posterioridad al período objeto de auditoría, se realizó bajo la órbita de la Policía de Seguridad Aeroportuaria ante el Ministerio de Economía. En dicha oportunidad se elevó una propuesta de apertura programática del programa 22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, a fin de identificar la asignación de recursos y con la producción de los servicios brindados por este organismo, de acuerdo al siguiente detalle:

- Una Actividad Central para atender gastos comunes de Conducción y Administración.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Seguridad Aeroportuaria Preventiva.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Operaciones Especiales de Seguridad.
- Un Programa para los gastos de Formación y Capacitación Profesional de la PSA.



Asimismo, se continuó informado la ejecución física del presupuesto en los términos de la Ley N° 24.156. (Ver ANEXO II).

Recomendación "6.8. Elaborar un plan de inspecciones de seguridad, con una periodicidad no inferior a un año, que alcance a todos los aeropuertos y aeródromos del SNA (Obs.4.8)".

Con fecha 26 de agosto de 2008 se inició en expediente EXPPSA-S02:0004012/08 en el que tramita el proyecto de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) que actualizará al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) Edición 2001, en relación a esa dimensión de la seguridad aeroportuaria.

El PNSAC aludido contempla la posterior elaboración y aplicación de un Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC) que tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de un régimen de fiscalización continua del cumplimiento y la eficacia de las normas y procedimientos contemplados en el PNSAC y sus normas complementarias, para la protección integral de la aviación civil de la República Argentina contra los actos de interferencia ilícita.

Consecuentemente se ha impulsado la elaboración de un proyecto del citado PNCC que contempla la aplicación de diversas medidas de control de la calidad de la seguridad de la aviación, incluyendo la realización de inspecciones, estudios, pruebas y simulacros. El proyecto en cuestión se encuentra en su etapa final de elaboración.

Finalmente, en lo que respecta a la observación relativa al incumplimiento de la Norma del Anexo 17 "Seguridad" al Convenio de Chicago 1944, que obliga a los Estados Contratantes a la constante evaluación del grado de amenaza y al establecimiento e implementación de políticas y procedimientos de ajuste de los aspectos relevantes de su programa de seguridad sobre la base de un análisis de riesgo, es válido destacar que el proyecto de PNSAC aludido anteriormente contempla una clara identificación de la dependencia interna responsable del cumplimiento de ese cometido, un procedimiento de evaluación concreto del grado de amenaza y la ponderación de diversos indicadores de riesgo.

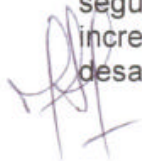
Recomendación "6.9. Solucionar en breve plazo las observaciones realizadas por la OACI (Obs. 4.8 y 4.9)"

El proyecto del PNCC impulsado por la PSA, contempla el establecimiento y la aplicación de procedimientos normalizados de intervención para la ejecución de las diversas modalidades de control, la asignación de responsabilidades concretas para su aplicación y criterios uniformes de elaboración de informes.



En lo concerniente al cumplimiento de la norma 3.1.1 y tal como fuera señalado con relación a la observación obrante en 6.8, el proyecto del PNSAC próximo a su promulgación contempla el establecimiento de nuevos niveles de amenaza y un procedimiento claro para la evaluación del grado de amenaza en cada uno de los aeropuertos correspondientes al ámbito de la jurisdicción de la PSA.

Con motivo de lo anterior es válido señalar que una vez culminado el proceso de elaboración y actualización normativo impulsado por la institución, se prevé la consecuente normalización del sistema de control de la calidad de la seguridad de la aviación, circunstancia que habrá de redundar en un lógico incremento de las inspecciones de seguridad efectuadas por la institución y el desarrollo de otras medidas de control previstas en la normativa nacional.



PRESUPUESTO EJERCICIO 2006

Jurisdicción: **30 – MINISTERIO DEL INTERIOR**
 Subjurisdicción: **01 – MINISTERIO DEL INTERIOR**
 Programa: **22 –SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**
 Unidad Ejecutora: **INTERVENCIÓN DE LA POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**
 Servicio Administrativo Financiero: **325 – MINISTERIO DEL INTERIOR**

➤ Ejecución Física del Presupuesto:

Denominación de Meta (*)	Unidad de Medida	Meta Inicial Anual (*)	Ejecución de Meta					DESVIO 2006
			1er. TRIMESTRE	2do. TRIMESTRE	3er. TRIMESTRE	4to. TRIMESTRE	TOTAL	
Cumplimientos de Mandatos Judiciales	Caso	9.000	2.752	4.968	6.343	5.669	19.732	10.732
Detección de Transporte de Armas, explosivos y afines	Ilícito Comprobado	90	7	6	3	6	22	-68
Detección de Ilícitos de Importación/Exportación	Ilícito Comprobado	160	40	82	54	37	213	53
Detección de Infracciones a la Legislación sobre Protección Ambiental y Patrimonio Cultural	Infracción Comprobada	80	19	24	26	29	98	18
Detección de Ingresos/Egresos Ilegales de Personas	Caso	150	20	28	43	64	155	5
Dictámenes Periciales	Informe	120	7	20	338	372	737	617
Intervención Policiales en Delitos	Intervención Policial	800	207	184	219	293	903	103

(*) Metas Iniciales según el presupuesto distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/06, de acuerdo al Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2008 aprobado por la Ley N° 26.078.



PRESUPUESTO EJERCICIO 2007Jurisdicción: **30 – MINISTERIO DEL INTERIOR**Subjurisdicción: **02 – SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR / 01 – MINISTERIO DEL INTERIOR**Programa: **22 – SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA / 22 – GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**Unidad Ejecutora: **INTERVENCION DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**Servicio Administrativo Financiero: **382 – POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (gestión 2do. semestre / 2007)**Servicio Administrativo Financiero: **325 – MINISTERIO DEL INTERIOR (gestión anual 2007)**➤ Ejecución Física del Presupuesto:

Denominación de Meta (*)	Unidad de Medida	Meta Inicial Anual (*)	Ejecución de Meta				TOTAL	DESVIO 2007
			1er. TRIMESTRE	2do. TRIMESTRE	3er. TRIMESTRE	4to. TRIMESTRE		
Actuaciones policiales preventivas	Intervención policial	1.026	522	519	751	779	2.571	1.545
Cumplimiento de mandatos judiciales	Caso	14.300	3.414	7.682	4.990	6.132	22.218	7.918
Detección de ilícitos en aeropuertos	Ilícito comprobado	382	309	361	360	362	1.392	1.010
Inspección policial de pasajeros	Pasajero inspeccionado	11.000.000	3.000.085	2.513.736	3.930.504	4.314.488	13.758.813	2.758.813

(*) Metas Iniciales según el presupuesto distribuido por la Decisión Administrativa N° 1/07, de acuerdo al Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2008 apró

ANEXO IX – Análisis del descargo y su ampliatorio.

Análisis de las consideraciones efectuadas por la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) al Proyecto de Informe de Auditoría “Verificar los controles vinculados a la seguridad de la aviación realizados en los aeropuertos”.

Mediante Nota N° 397/09 de fecha 28/09/09 la Secretaría de Seguridad Interior del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, remite en ANEXO A, las consideraciones de la PSA al Proyecto de Informe que le fuera enviado en vista por esta AGN, enviando con posterioridad información ampliatoria (Nota N° 1044/US-SSI/09 del 21/12/09). Conforme señala la PSA en su nota adjunta a esta última información, la misma corresponde a gestiones que se generaron con posterioridad al periodo objeto de auditoría y están relacionadas con algunas recomendaciones efectuadas por esta AGN, aclarando que ha receptado todas las recomendaciones y que la institución hará aquello que resulte conducente dentro del marco de la normativa que lo rige.

Con el fin de facilitar la comprensión de este *responde en análisis*, en primer lugar se transcribirán los puntos del Proyecto de Informe que dieran lugar a aclaraciones y consideraciones por el auditado -las que se transcribirán en sus partes esenciales-, y finalmente, los comentarios que tales apreciaciones merezcan por esta AGN, modificando de corresponder las observaciones y recomendaciones efectuadas.

1- Objeto de auditoría:

Consideraciones de la PSA:

“...cabría la aclaración de si debemos entender que la verificación se realiza en los términos de la “seguridad de la aviación” como lo hace la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o si se asimila el término a lo definido como “ seguridad aeroportuaria” por la Ley 26.102...”

“...la Ley 26.102, alude a garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario...”

“Haciendo un estudio del Proyecto de Informe, en su conjunto, resulta plausible entender que el mismo se refiere a la seguridad aeroportuaria, pero aún así debería aclararse la finalidad, para no incurrir en una confusión entre los dos conceptos”.

“Por lo tanto, si el objetivo del informe consistió de ‘verificar los controles vinculados a la seguridad de la aviación realizados en los aeropuertos’, el alcance, los comentarios y observaciones parecen exceder el mismo, ya que la seguridad de la aviación es una dimensión específica de la seguridad aeroportuaria preventiva”.

Comentario AGN:

Se aclara que el Objeto se corresponde con el concepto de seguridad aeroportuaria de la Ley 26.102 en su art. 3°²⁸, quedando así precisado al definir el Alcance - Acápito 2 del Proyecto de Informe, siendo el organismo auditado la PSA – Autoridad de Aplicación del Sistema de Seguridad Aeroportuario.

En tal sentido y a mayor abundamiento se transcribe el art° 14 de la Ley 26.102 que expresa: “La Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene las siguientes funciones: 1. La salvaguarda a la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de

²⁸ “...se entenderá por “Seguridad Aeroportuaria” a las acciones tendientes a resguardar y garantiza la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico”.

instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario. [...].

Conteste con lo expresado, se sostiene y convalida el Proyecto de Informe en todas sus partes.

3- Aclaraciones Previas

Normativa Internacional:

Consideraciones de la PSA:

“...habría que asignar mayor precisión a lo que en el informe se denomina “OACI...”, mencionando primero el Convenio de Chicago, y luego los Anexos...Por otra parte, corresponde aclarar que el citado Manual 8973 es una manual de recomendaciones,....”

Comentario AGN:

El auditado mediante su Nota SIRR II N ° 218/07 (06/12/2007) de respuesta al punto 1.7.- del cuestionario AGN (del 22/10/07) que dice: *‘Indique la normativa nacional e internacional, documentos, convenios, resoluciones, disposiciones, acuerdos u otras reglamentaciones aplicables al tema, especificando los artículos pertinentes’*, informa lo siguiente:

“En materia de seguridad aeroportuaria, en sentido estricto, resulta aplicable la ley 26.102, precisamente de Seguridad Aeroportuaria....”

“La citada norma establece expresamente, además, que la PSA será la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita (Anexo 17), y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia; a saber: el Convenio de Tokio....de La Haya de 1970.... y el Convenio de Montreal de 1971...”.

“Más allá de las leyes y convenios expresamente mencionados, también resulta aplicable toda la normativa reglamentaria de dichos instrumentos, ya sea la emitida por organismos internacionales como la OACI o por autoridades nacionales”

“A partir del denominado ‘Anexo 17 – Seguridad’ del Convenio de Chicago(Ley 13.891), la OACI emitió el denominado Documento N° 8973: ‘Manual de Seguridad para la protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita’, donde se establecen las recomendaciones para la aplicación del Anexo.

Por otra parte la Ley 26.102 en su art.17 expresa: *‘La Policía de Seguridad Aeroportuaria será la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia....’.*

Consecuentemente con lo expresado, se sostiene lo vertido en el Proyecto de Informe.

URSAS:

Consideraciones de la PSA:

Respecto a la afirmación: *“En la fax policial, dependen del CEAC, las 5 Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria (URSA). A su vez, de cada una de las URSA dependen las diversas Unidades Operacionales de Seguridad Aeroportuaria (UOSA). Hay una UOSA en cada uno de los aeropuertos del SNA.... se observa que:*

“La información respecto de lo que constituye una URSA es inexacta. Las URSAS se concibieron como unidades de mandos intermedios con un eje de descentralización en todo sentido, y no resulta aplicable una comparación con la división territorial del SNA”

“...es preciso aclarar que una URSA se compone de diferentes unidades operativas de seguridad aeroportuaria preventiva – de control policial preventivo y de operaciones especiales – y seguridad aeroportuaria compleja...”

Comentario AGN:

El auditado mediante Nota SIRRII N° 218/07 (06/12/2007), nos informa que: *“...la Intervención de la PSA dictó la Resolución N° 06/2.005 estableciendo la estructura de mando policial, cuyo artículo 17 crea el Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (CEAC) que tiene como objetivo prioritario la planificación, conducción, coordinación, supervisión y evaluación,...de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja desarrolladas en la institución. La Dirección ejecutiva y la coordinación de actividades está a cargo del Director del CEAC”*.

“...En la faz policial, dependen del CEAC las siguientes Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria (URSA): . . .I, . . . II, . . .II, . . .IV,. . .V. . .”

“A su vez, de cada una de dichas Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria, dependen las diversas Unidades Operacionales de Seguridad Aeroportuaria (UOSA), existiendo una en cada uno de los aeropuertos del SNA, donde tiene jurisdicción la PSA.”

“A través de la aludida Resolución PSA N° 06/05 se diseñó el Sistema Operacional de Seguridad Aeroportuaria que representa la organización y distribución de la institución policial en el territorio argentino. Su diseño e implementación permite que se desplieguen las actividades de Seguridad Aeroportuaria Preventiva, Compleja y de Operaciones Especiales, actividades que son coordinadas a través del CEAC. El Sistema Operacional de la PSA se compone de las siguientes unidades operacionales...”

Comentario AGN:

Esta Auditoría en su Anexo I – Punto 1.2.- Resolución N° 06/05 - Estructura de Mando Policial –, refiere a la reglamentación de la PSA- Resolución N° 06/05, habiéndose reflejado en el Proyecto de Informe la situación vigente al período auditado.

Por lo explicitado, se mantiene lo expresado en el Proyecto de Informe.

Observación 4.3 La PSA no cuenta con suficientes agentes profesionalizados en las materias de seguridad preventiva y compleja para cubrir todo el ámbito aeroportuario del SNA.

Consideraciones de la PSA

La falta de efectivos policiales necesarios para realizar los controles no es una situación particular de las UOSP Ezeiza y Metropolitana, sino que es un fenómeno general de las unidades operativas de seguridad preventiva y compleja. Independientemente de ello, la falta de efectivos policiales también se extiende a otras labores policiales, y no exclusivamente a las tareas para la realización de controles.

Comentario AGN:

El responde concuerda con lo expresado en el Proyecto de Informe. Corresponde mantener la observación y su recomendación.

Anexo IV.

Consideraciones de la PSA:

La interpretación del Anexo IV debería ser más amplia, teniendo en cuenta los distintos aspectos de la problemática delictiva.

Comentario AGN:

Esta auditoria ha relevado todas las problemáticas delictivas informadas por la PSA.

Para la formulación del ANEXO IV del Proyecto de Informe se han tomado todos los datos acerca de los distintos operativos y delitos detectados por la Fuerza, vgr.: Drogas, Patrimonio, Falsificación de Documentos, Flora y Fauna, entre otros, para los años 2005 a 2007 en todo el SNA proporcionados por el auditado, entendiéndose es suficientemente descriptivo.

Observación 4.1.- El período de permanencia de la intervención supera el plazo previsto.

Recomendación 6.1.- Regularizar la conducción de la fuerza reemplazando la figura de la Intervención por la de Dirección Nacional, conforme lo establece la Ley de Seguridad Aeroportuaria y su reglamentación (Obs. 4.1).

En nota ampliatoria agrega:

El reemplazo de la figura de la Intervención por la de la Dirección Nacional conforme lo establece la Ley 26.102 es una facultad de instancias superiores a la PSA.

Comentario AGN:

Atendiendo a la aclaración de la PSA en su información ampliatoria, se sostiene la observación y recomendación

Observación 4.2.- El tiempo transcurrido entre la sanción de la Ley 26.102 (mayo/06) y el de su reglamentación, excede el plazo previsto.

Recomendación 6.2.- Implementar en el corto plazo la reglamentación de la Ley en todos sus aspectos (Obs.4.2).

Consideraciones de la PSA:

Con posterioridad al período objeto de auditoría se dictaron los Decretos N° 785 (BO 15/05/08), que aprobó la Estructura orgánica y funcional de la PSA, N° 836 (BO 21/05/08), que aprobó el Régimen Profesional del Personal Policial, y recientemente, el N° 1190 del 04 de septiembre del 2009 (BO 09/09/09), que aprobó el Régimen Profesional y el Reglamento de Investigaciones Administrativas del Personal Civil. La emisión de las tres normas referidas posibilitará la normalización de la institución con el pertinente reencasillamiento del personal, y ello implicará la posterior finalización de la intervención de la misma “.

Comentario AGN:

En el Punto 3.- Aclaraciones Previas del Proyecto de Informe, en el título Hechos Posteriores se han mencionado los Decretos N° 785/08 y N° 836/08. Los Decretos N° 1190 es posterior a la fecha del Proyecto.

Atendiendo a las consideraciones vertidas por la PSA y en virtud a que el auditado ha tomado en cuenta la observación y recomendación del Proyecto de Informe, corresponde mantenerla con su recomendación, toda vez que la normativa citada fue posterior al período auditado.

En nota ampliatoria la PSA señala respecto a la Recomendación 6.2:

Cabe señalar que con posterioridad al período objeto de auditoría se dictaron los Decretos N° 785 del 12 de mayo de 2.008 (BO 15/05/08), que aprobó la Estructura orgánica y funcional de la PSA,

Nº 836 del 19 de mayo de 2.008 (BO 21/05/08), que aprobó el Régimen Profesional del Personal Policial, el Nº 1190 del 04 de septiembre del 2009 (BO 09/09/09), que aprobó el Régimen Profesional y el Reglamento de Investigaciones Administrativas del Personal Civil, y el Nº 1329 del 28 de septiembre de 2009 (BO 5/10/09), que aprobó el Reglamento de Investigaciones Administrativas.

A partir de ello, con fecha 14 de septiembre se inició el expediente EXPPSA-S02:0004895/2009 por el cual tramita el proyecto de dotación del personal policial y personal civil de la PSA, conforme lo establecido por el artículo 5 del Decreto Nº 785/2008.

Una vez aprobada la dotación de personal, mediante la pertinente Decisión Administrativa, esta PSA podrá cumplimentar el reencasillamiento del personal con el que cuenta actualmente; abrir los concursos de antecedentes y oposición para la selección de personal para ingresar a cualquier cuadro y cargo orgánico e incorporar personal al Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, y así avanzar en la reglamentación de la Ley 26.102.

En relación a la observación 6.2, cabe señalar que se encuentra pendiente de reglamentación el artículo 104 de la Ley 26.102, relacionado con el Código Contra vencional Aeroportuario.

En ese sentido, corresponde indicar que con fecha 26 de junio de 2007 esta PSA inició el expediente EXPPSA-S02:0001362/2007 por el cual tramita el Proyecto de Código Aeroportuario de Faltas.

Desde su inicio hasta el 29 de septiembre de 2008, el mencionado expediente tramitó en diversas instancias de esta PSA y los Ministerios de Interior y Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de los que sucesivamente dependió y depende la PSA, conforme la Ley de Ministerios y sus modificaciones, realizándose las distintas adecuaciones señaladas por dichas instancias.

Con fecha 29 de septiembre de 2008 fue remitido por el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos a la Presidencia de la Nación.

Con fecha 6 de octubre de 2008 dicha instancia lo remitió al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, donde tomó intervención la Jefatura de Gabinete de la Secretaría de Transporte.

Con fecha 14 de agosto de 2009 ingresó a la Dirección de Sumarios Aeronáuticos de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, de la citada Cartera de Estado.

Con fecha 18 de noviembre del corriente año fue remitido nuevamente a la mencionada Jefatura de Gabinete de la Secretaría de Transporte.

Por último, con fecha 1º de diciembre del corriente año dicha instancia remitió el proyecto de marras a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) donde se encuentra a consideración del servicio jurídico de dicho organismo.

Comentario AGN:

Atendiendo a la información ampliatoria enviada por la PSA y tomando conocimiento del Decreto Nº 1329 del 28/09/09 (BO 5/10/09) que aprobó el Reglamento de Investigaciones Administrativas, es posterior al período auditado, correspondería verificarse en una próxima auditoría.

Observación 4.4.- La estructura presupuestaria de la PSA no permite evaluar la gestión en los parámetros de economía, eficacia y eficiencia.

Recomendación 6.4 Aplicar el Manual del Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina de manera que posibilite realizar una evaluación de los resultados obtenidos (Obs.4.4).

Consideraciones de la PSA:

Mediante la Ley Nº 25.967 se aprobó el Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para el Ejercicio 2005, el que fue distribuido por la Decisión

Administrativa Nº 1/05, la que permite observar que los gastos de funcionamiento de la Policía Aeronáutica Nacional se centralizaron en el Programa 22 - Policía Aeronáutica Nacional, de acuerdo a las previsiones presupuestarias de la Fuerza Aérea Argentina (Ministerio de Defensa). Al respecto cabe señalar que dicho programa contaba con un presupuesto inicial de \$ 72.154.352,00.

Durante el mes de febrero del año 2005, a partir de la aplicación del Decreto Nº 145/2005 de fecha' 22-FEB-2005, se transfiere orgánica y funcionalmente a la Policía Aeronáutica Nacional a la órbita del Ministerio del Interior constituyéndose en la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Asimismo, se establece su intervención a partir de la fecha antes mencionada, a fin de normalizar el funcionamiento de dicha fuerza policial.

Cabe aclarar, que en todo el Ejercicio 2005 la Policía de Seguridad Aeroportuaria siguió operando económica y financieramente a través del SAF 381 - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA (J.45 - Sj. 23), mediante la unidad descentralizada de la ex Policía Aeronáutica Nacional, a fin de mantener un ordenamiento administrativo, económico y financiero de la gestión presupuestaria del organismo (registros obrantes en dicho SAF).

En tal sentido, no existían aperturas de actividades, ni proyectos y obras. Solo se contemplaban gastos de funcionamiento, haberes del personal, compras de insumos y las contrataciones de servicios esenciales. Asimismo, los proyectos de inversión se concentraban a nivel de la Fuerza Aérea Argentina.

A partir del ejercicio 2006, la Policía de Seguridad Aeroportuaria comenzó a operar económica y financieramente a través de la Subsecretaria de Coordinación del Ministerio del Interior (J.30 - SJ 01 - SAF 325) bajo el programa 22 - Servicio de Seguridad Aeroportuaria, con una asignación inicial de \$ 83.414.634, conforme a la distribución de la Decisión Administrativa Nº 1/06 del presupuesto aprobado por la Ley Nº 26.078.

Al respecto, cabe señalar que dicho programa no contemplaba aperturas programáticas de menor nivel, ni presentaba la ejecución de proyectos ni obras. Asimismo, es importante destacar que la formulación y gestión del presupuesto del organismo para el Ejercicio 2006 se centralizó en el Ministerio del Interior, hasta tanto se conformaran las dependencias administrativas y financieras necesarias para la apertura de un Servicio Administrativo Financiero propio.

Como información adicional, podemos mencionar que el organismo proporcionaba información sobre la producción del programa 22 - Servicio de Seguridad Aeroportuaria, en los términos de la Ley Nº 24.156. (Ver ANEXO I).

En relación a la gestión general del organismo, es importante señalar que en el transcurso de ese año, se sancionó la Ley de Seguridad Aeroportuaria Nº 26.102 (31/05/2006), a partir de la cual se define entre otros temas el Sistema de Seguridad Aeroportuaria, la misión y funciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, el Régimen Profesional del Personal de la PSA, y se crea el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria dependiente de la P.S.A.. A partir de lo cual, se propuso una apertura presupuestaria del organismo para el Ejercicio 2007, en dos programas a fin de identificar los recursos afectados al "Servicio de Seguridad Aeroportuaria" de los destinados a la "Formación y Capacitación Profesional en Seguridad Aeroportuaria".

Para el Ejercicio 2007, la Decisión Administrativa Nº 1/2007 estableció la distribución del Presupuesto de Gastos y Recursos para la Administración Pública Nacional para dicho Ejercicio (aprobado por la Ley Nº 26.198), a partir del cual quedaría constituido el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior (J.30 -SJ.02) el Servicio Administrativo Financiero (SAF) 382 - Policía de Seguridad Aeroportuaria, con un único programa 22 - Servicio de Seguridad Aeroportuaria con una asignación presupuestaria inicial de \$ 97.920.000,00, a través del cual se concentraban los recursos destinados a la Seguridad Aeroportuaria y a la Formación y Capacitación del personal, sin distinción alguna.

Por su parte, el SAF 325 - Ministerio del Interior prevé atender gastos remanentes de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el ejercicio 2007, por lo cual crea el programa 22 - Gestión Residual de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con un presupuesto inicial de \$ 1.000.000,00.

Conforme a lo expuesto, y en virtud a la falta de capacidad en los servidores informáticos del Ministerio de Economía, y atento al cronograma de trabajos necesarios para la implementación del sistema de SIDIF LOCAL UNIFICADO (sistema de registros) y la puesta en funcionamiento del SAF 382 - POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA a partir del 01-ENE-2007, se decidió que dicha fuerza policial continuara operando financieramente a través del SAF 325, por lo cual se resolvió el traspaso de los créditos originarios del programa 22 - SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA al programa 22 - GESTION RESIDUAL DE LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, constituyéndose así saldo inicial en dicho programa de \$ 98.920.000,00.

En tanto, la ejecución presupuestaria se gestionó durante el primer semestre del año 2007 únicamente a través del servicio administrativo del Ministerio del Interior, y a partir del mes de Julio/07, con la implementación del Sistema Integrado de Información Financiera Local Unificado (S.L.U.) y la puesta en funcionamiento definitivo del Servicio Administrativo Financiero propio de Policía de Seguridad Aeroportuaria, bajo el código 382, se devengó gastos través de ambos Servicios Financieros con cargo al presupuesto asignado a este organismo.

Durante dicho ejercicio, la formulación del presupuesto para el Ejercicio venidero, es decir, con posterioridad al periodo objeto de auditoría, se realizó bajo la órbita de la Policía de Seguridad Aeroportuaria ante el Ministerio de Economía. En dicha oportunidad se elevó una propuesta de apertura programática programa 22 - SERVICIO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, a fin identificar la asignación de recursos y con la producción de los servicios brindados por este organismo, de acuerdo al siguiente detalle:

- Una Actividad Central para atender gastos comunes de Conducción y Administración.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Seguridad Aeroportuaria Preventiva.
- Un Programa para los gastos del Servicio de Operaciones Especiales de Seguridad.
- Un Programa para los gastos de Formación y Capacitación Profesional de la PSA.

Asimismo, se continuó informado la ejecución física del presupuesto en los términos de la Ley Nº 24.156. (Ver ANEXO II).

Comentario AGN:

En su responde e información ampliatoria, el auditado desarrolla las modificaciones habidas en la gestión presupuestaria 2005-2007, manifestando que el cambio de dependencia orgánica y funcional del Ministerio de Defensa al Ministerio del Interior, constituyéndose en la PSA, conllevó a su organización administrativa y financiera, para lo cual, implementó el Sistema Integrado de Información Financiera Local Unificado (SLU) y el Sistema Financiero Propio (SAF) bajo el código 382, previendo una mayor apertura programática con la finalidad de identificar la asignación de recursos con la producción de servicios.

Cabe aclarar que dichos antecedentes fueron tomados en cuenta al formular la recomendación, en el sentido que la exposición deberá permitir evaluar los resultados de la gestión conforme el Manual del Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina.

En cuanto a lo señalado por el auditado en relación al presupuesto 2008 (posterior al periodo auditado), éste no cuenta con la apertura programática de marras, según surge de la Ley 26337 de Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional.

Corresponde mantener la observación y su recomendación.

Observación 4.5.- *El ámbito de control aeroportuario de competencia de la PSA no coincide con el total de aeropuertos y aeródromos que integran el SNA.*

Recomendación 6.5.- *Unificar los datos y determinar el total de aeródromos y aeropuertos del SNA con el fin de abarcar la jurisdicción de la Fuerza. (Obs.4.5).*

Consideraciones de la PSA:

El ámbito de control aeroportuario de competencia de la PSA coincide con el SNA, debido a que así lo establece el artículo 5º de la Ley 26.102. Parecería haber una confusión en el proyecto de Informe entre ámbito de control y presencia policial permanente o existencia de unidades operativas desplegadas territorialmente.

Comentario AGN:

La observación hace referencia al ámbito de aplicación del sistema de seguridad aeroportuaria, el que comprende a todos los aeropuertos que integran el SNA, siendo éste la jurisdicción de actuación de la PSA.

Tal como se señala en el Proyecto de Informe, el auditado en su Nota SRRII N° 112/2008 – del 30/12/2008), en respuesta al cuestionario AGN del 27/06/2008, informa:

“4) SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (S.N.A.)

4.1 Acompañé el listado total de los aeropuertos y aeródromos que conforman el S.N.A.

LISTADO DE AEROPUERTOS S.N.A.”

agregando una lista de aeropuertos y aeródromos, con indicación de nombre y ubicación, anteponiéndole un número. En total la PSA lista 43 aeropuertos y aeródromos que difieren con el total que integran el SNA según Decreto N° 375/97.

En el descargo la PSA remite al art.5º de la Ley 26.102 y no aclara ni modifica su respuesta de Nota SRRII N° 112/2008, que fue la que dio origen a la observación.

Cabe destacar que esta AGN ha tenido en claro conceptualmente las diferencias entre ámbito aeroportuario de competencia de la PSA – o sea, el SNA- y presencia policial permanente o existencia de unidades operativas. Ello surge inequívocamente del cuestionario AGN formulado a la PSA en fecha 27/06/09 que diferencia ambos aspectos tanto en su diseño como en su instrumentación. La citada Nota SRRII N° 112/2008 claramente indica que no todos los aeropuertos que informa (y que no coincide con el listado definido por el ORSNA) se encuentran cubiertos por personal de la PSA.

En el descargo la PSA remite al art.5º de la Ley 26.102 y sin aclarar el alcance de la Nota SRRII N° 112/2008, que fue la que dio origen a la observación.

Sin perjuicio de no reconocer las omisiones incurridas en el listado incluido en el punto 4.1. de la nota de referencia, las consideraciones vertidas por el auditado en su descargo, la remisión al artículo 5º de la Ley 26.102 es correcta y si bien no se detallan los aeropuertos que abarca el SNA, la presunción legal de conocimiento de la ley obliga a reconsiderar la observación.

Se decide levantar la observación, así como las recomendaciones hechas en consecuencia.

Recomendación 6.6.- Implementar un procedimiento coordinado de comunicación con el ORSNA, que permita mantener información actualizada sobre los aeropuertos que componen el SNA (Obs.4.5).

Consideraciones de la PSA:

“La existencia de una Unidad Operacional de Seguridad Preventiva (UOSP) denominación que reemplazó, mediante el Decreto N° 785/09, a la Unidad Operacional de Seguridad Aeroportuaria (UOSA), es consecuencia de la evaluación de seguridad de un aeropuerto que realizan las áreas pertinentes de la PSA, por lo que no en todos los casos esa evaluación indica la necesidad de la existencia de una UOSP”.

Comentario AGN:

El responde a la Recomendación 6.6 no se corresponde con el sentido de lo observado en 4.5. Corresponde mantener la Observación y sus Recomendaciones.

4.8.- Las inspecciones de las medidas de seguridad no se realizan con la periodicidad que requieren.

Recomendación 6.8.- Elaborar un plan de inspecciones de seguridad, con una periodicidad no inferior a un año, que alcance a todos los aeropuertos y aeródromos del SNA (Obs.4.8).

Consideraciones de la PSA:

“La PSA se encuentra próxima a la promulgación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) que actualizará al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) Edición 2001, en relación a esa dimensión de la seguridad aeroportuaria”.

“El PNSAC aludido contempla la posterior elaboración y aplicación de un Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC) que tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de un régimen de fiscalización continua del cumplimiento y la eficacia de las normas y procedimientos contemplados en el PNSAC y sus normas complementarias, para la protección integral de la aviación civil de la República Argentina contra los actos de interferencia ilícita”.

“Consecuentemente se ha impulsado la elaboración de un proyecto del citado PNCC que contempla la aplicación de diversas medidas de control de la calidad de la seguridad de la aviación, incluyendo la realización de inspecciones, estudios, pruebas y simulacros. El proyecto en cuestión se encuentra en su etapa final de elaboración...”

“...en lo que respecta a la observación relativa al incumplimiento de la Norma del Anexo 17” seguridad al Convenio de Chicago 1944, que obliga a los Estados Contratantes a la constante evaluación del grado de amenaza y al establecimiento e implementación de políticas y procedimientos de ajuste ...de su programa de seguridad sobre la base de un análisis de riesgo, es válido destacar que el proyecto de PNSAC ...contempla una clara identificación de la dependencia interna responsable del cumplimiento de ese cometido”

En nota ampliatoria la PSA señala respecto a la Recomendación 6.8:

Con fecha 26 de agosto de 2008 se inició el expediente EXPPSA-S02: 0004012/08 en el que tramita el proyecto de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) que actualizará al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) Edición 2001, en relación a esa dimensión de la seguridad aeroportuaria.

El PNSAC aludido contempla la posterior elaboración y aplicación de un Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC) que tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de un régimen de fiscalización continua del cumplimiento y la eficacia de las normas y procedimientos contemplados en el PNSAC y

sus normas complementarias, para la protección integral de la aviación civil de la República Argentina contra los actos de interferencia ilícita.

Consecuentemente se ha impulsado la elaboración de un proyecto del citado PNCC que contempla la aplicación de diversas medidas de control de la calidad de la seguridad de la aviación, incluyendo la realización de inspecciones, estudios, pruebas y simulacros. El proyecto en cuestión se encuentra en su etapa final de elaboración.

Finalmente, en lo que respecta a la observación relativa al incumplimiento de la Norma del Anexo 17 "Seguridad" al Convenio de Chicago 1944, que obliga a los Estados Contratantes a la constante evaluación del grado de amenaza y al establecimiento e implementación de políticas y procedimientos de ajuste de los aspectos relevantes de su programa de seguridad sobre la base de un análisis de riesgo, es válido destacar que el proyecto de PNSAC aludido anteriormente contempla una clara identificación de la dependencia interna responsable del cumplimiento de ese cometido, un procedimiento de evaluación concreto del grado de amenaza y la ponderación de diversos indicadores de riesgo

Comentario AGN:

Las consideraciones transcriptas sustentan *per se* las observaciones y recomendaciones del título. Se toma nota de lo expresado sobre el proceso de elaboración y actualización normativo, la que será evaluada en oportunidad de realizarse futuras auditorías.

Corresponde mantener la observación y sus recomendaciones.

Observación 4.9.- No se han establecido procedimientos normalizados para la ejecución de los controles de calidad en la Seguridad.

Recomendación 6.9.- Solucionar en un breve plazo las observaciones realizadas por la OACI (Obs.4.8, 4.9 y 4.10).

"El Proyecto del PNCC impulsado por la PSA, contempla el establecimiento y la aplicación de procedimientos normalizados de intervención para la ejecución de las diversas modalidades de control, la asignación de responsabilidades concretas para su aplicación y criterios uniformes de elaboración de informes"

"...en lo que respecta a la observación relacionada con la inobservancia de la periodicidad prevista para la realización de las inspecciones de seguridad previstas en el PNSAC, es dable advertir que esa circunstancia se encuentra estrechamente vinculada con el aspecto observado en ..., a cuyo respecto es válido consignar adicionalmente, que el escaso personal capacitado para la realización de estas inspecciones, se concentra igualmente los conocimientos necesarios para la adecuada ejecución de otras tareas de similar o mayor relevancia".

"Con motivo de lo anterior es válido señalar que una vez culminado el proceso de elaboración y actualización normativo impulsado por la institución, se prevé la consecuente normalización del sistema de control de la calidad de la seguridad de la aviación, circunstancia que habrá de redundar en un lógico incremento de las inspecciones de seguridad, efectuadas por la institución y el desarrollo de otras medidas de control previstas en la normativa nacional".

En nota ampliatoria la PSA señala respecto a las Recomendaciones 6.8 y 6.9:

El proyecto del PNCC impulsado por la PSA, contempla el establecimiento y la aplicación de procedimientos normalizados de intervención para la ejecución de las diversas modalidades de control, la asignación de responsabilidades concretas para su aplicación y criterios uniformes de elaboración de informes.

En lo concerniente al cumplimiento de la norma 3.1.1 y tal como fuera señalado con relación a la observación obrante en 6.8, el proyecto del PNSAC próximo a su promulgación contempla el establecimiento de nuevos niveles de amenaza y un

procedimiento claro para la evaluación del grado de amenaza en cada uno de los aeropuertos correspondientes al ámbito de la jurisdicción de la PSA.

Con motivo de lo anterior es válido señalar que una vez culminado el proceso de elaboración y actualización normativo impulsado por la institución, se prevé la consecuente normalización del sistema de control de la calidad de la seguridad de la aviación, circunstancia que habrá de redundar en un lógico incremento de las inspecciones de seguridad efectuadas por la institución y el desarrollo de otras medidas de control previstas en la normativa nacional.

Comentario AGN:

Como en el caso anterior, las consideraciones del auditado confirman lo observado.

Corresponde mantener la observación y sus recomendaciones.

Recomendación 6.10.- Diagramar y verificar los procedimientos de control e inspección (Obs.4.6 y 4.9).

Consideraciones de la PSA:

“Los comentarios y observaciones efectuados en torno a este punto parecen partir de un error conceptual originado en el empleo dual del término ‘inspección’.

“...se puede advertir que luego de aludirse a la ‘inspección’ como el control de seguridad consistente en: ‘La aplicación de medios técnicos o de otro tipo, destinados a la detección de armas,...que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita y/o poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas,...seguidamente se ha referenciado a la ‘inspección de seguridad’ es decir, al :‘examen de la aplicación de uno o más aspectos del Programa de Seguridad de Estación Aérea, de explotador de aeronaves, de explotador de aeropuertos y/o de prestadores de servicios de seguridad, que contribuyan a la ejecución del PNSAC”

“...es necesario señalar que los controles previstos en el artículo 6º de la Ley 26.102 son regularmente aplicados en los aeropuertos ocupados por las UOSPS de la PSA, sin perjuicio de las limitaciones existentes para la debida implementación de las inspecciones de seguridad u otras medidas de control destinadas a la comprobación efectiva de su respectivo grado de aplicación y eficacia”.

“En un mismo sentido, es oportuno señalar que la inspección del equipaje de bodega se aplica extensivamente a las operaciones de cabotaje, en la medida en que ello resulta posible en base a la disponibilidad de recursos existentes en los aeropuertos en que las mismas se llevan a cabo y su aplicación habrá de generalizarse una vez incorporados los medios y recursos necesarios para su implementación integral”.

“En otro orden de ideas, y en relación a la misma recomendación, se observa que resulta probable que al período objeto de la auditoría cuyo proyecto de informe se nos remitiera, se encontraban en curso actividades investigativas en las que hubiera existido obligación de guardar la pertinente reserva, por lo cual es probable que las mismas no hayan sido informada en aras de salvaguardarlas”.

“Se observa y se destaca, entonces, que teniendo en cuenta que en el período auditado la institución se encontraba en plena etapa de formación, con los exiguos recursos humanos, materiales y logísticos, se gerenciaron los esfuerzos necesarios para atender las múltiples problemáticas delictivas de las dependencias”.

Comentario AGN:

La observación 4.9 se refiere a la aplicación de normas de calidad, las que requieren contar con procedimientos normalizados para la ejecución de los controles: vgr. metodologías, criterios para elaborar los informes, asegurando la eficacia del programa, haciendo referencia

a la desactualización del PNSAC. Habiéndose tomado nota de lo expresado en el responde, respecto a que se encuentra en proceso de actualización, será verificada en futuras auditorías. Corresponde mantener la observación y su recomendación.