

GCIA. DE CONTROL
DEL SECTOR NO
FINANCIERO
Dto. de Control de la
Administración Central

LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO (LADE)
Programa 17: Transporte Aéreo de Fomento
Auditoría de Gestión

DATOS DEL INFORME

Aprobado por
Resolución AGN N°
225/2010

OBJETO DE AUDITORÍA

Gestión de Líneas Aéreas
del Estado (LADE),
Programa 17 –Transporte
Aéreo de Fomento– y sus
actividades conexas.

PERIODO AUDITADO

Ejercicio 2008.

AUTORIDADES AGN

Presidente

Dr. Leandro O. Despouy

Auditores Generales

Dr. Vicente Brusca
Dra. Vilma Castillo
Dr. Francisco Fernández
Dr. Oscar Lamberto
Dr. Alejandro Nieva
Dr. Horacio F. Pernasetti

AGN

Hipólito Irigoyen 1236
(C1086AAV)
C.A.B.A. – Argentina
Tel.: (54 11) 4124-3700
Fax: (54 11) 4124-3775
informacion@agn.gov.ar

**ACLARACIONES
PREVIAS**

LADE es una Dirección
General dependiente de
la Subjefatura del
Estado Mayor General
de la Fuerza Aérea. Su
accionar como
transporte aéreo de
pasajeros se inició en el
año 1940; en 1971 se
definió legalmente el
“servicio de fomento”
como aquel a realizarse
cuando exista un interés
nacional de integrar
zonas en que las
necesidades públicas de
transporte aéreo no
sean satisfechas por
líneas comerciales. En
1974 se incorporaron los
servicios de carga no
regulares y en 1998 se
agregaron los vuelos no
regulares de pasajeros.

**Organización y
funcionamiento**

Las áreas sustantivas
de LADE son la
Dirección de
Operaciones, la
Comercial y la Logística,
con procedimientos
escritos que
estandarizan su
funcionamiento. Tiene,
además, 29 sucursales.
LADE es el único
organismo estatal
argentino al que
compete el transporte
aéreo de fomento. Para
su cumplimiento utiliza
infraestructura, material
y personal cuya gestión
es responsabilidad de
distintos sectores de la
Fuerza Aérea, no de
LADE.

**Presupuesto
financiero**

El Programa 17 –
Transporte Aéreo de
Fomento, cuya Unidad
Ejecutora es LADE,
financia acciones que no
se relacionan con su
gestión; a su vez,
algunas acciones de la
Dirección General se

**OBSERVACIONES Y CONCLUSIÓN /
HALLAZGO**

El transporte aéreo de fomento realizado por
LADE está condicionado a las horas de vuelo que
determine la Fuerza Aérea. El logro de su misión
no es identificable exclusivamente con su gestión.
El crédito presupuestario del Programa 17 no es
utilizado en su totalidad para financiar actividades
vinculadas con el fomento y, a su vez, algunas
prestaciones que realiza LADE (como el
racionamiento en el Edificio Cóndor) no tienen
reflejo presupuestario en el Programa 17, sino
que se financian con partidas menores de los
demás programas de la Fuerza Aérea, mediante
compensaciones. El servicio de racionamiento y
el servicio de catering para eventos y vuelos de
Presidencia de la Nación constituyen actividades
paralelas a la misión principal de LADE, y su
gestión no está incluida en los objetivos
presupuestarios del Programa ni en la
formulación de metas.

La distribución del crédito por actividades
presupuestarias no responde a la realidad:
identifica vuelos comerciales y vuelos regulares,
cuando debería considerar vuelos regulares, no
regulares y gubernamentales.

La gestión de LADE durante 2008 alcanzó el
objetivo principal de transporte aéreo de fomento,
según se aprecia en las rutas trazadas al inicio
del ejercicio y su transformación en los sucesivos
meses.

La ejecución de las metas durante 2008 busca
reflejar el grado de eficacia de la gestión de
LADE. En el *transporte de pasajeros*, se
cumplieron 32.383 unidades sobre 45.000
previstas (la subejecución se debió a la demora
en la recuperación y en la incorporación de
material aéreo).

Durante la gestión de 2008 se cancelaron vuelos
regulares (por fallas técnicas o de material, o por
precipitación de cenizas volcánicas), hubo
demoras y reprogramaciones (por fallas técnicas,
recortes de horas de vuelo o la necesidad de
cumplir con vuelos gubernamentales). Las causas
de tales eventos no son imputables a LADE.

En cuanto al *transporte de carga*, se concretaron
993 toneladas respecto de 600 unidades
previstas; la sobreejecución se debe “a la solicitud
de traslado de mercaderías durante el conflicto

financian con partidas de otros programas presupuestarios de la Fuerza. LADE es un *organismo usuario de crédito* de la Fuerza Aérea: el crédito presupuestario que puede utilizar está sujeto a la distribución que realiza el Servicio Administrativo Financiero (SAF). El crédito presupuestario aprobado inicialmente para el Programa 17 por el ejercicio 2008 fue de \$57.746.668; el crédito asignado por el SAF a LADE fue de \$20.447.398,02.

Presupuesto físico

El objetivo prioritario es atender a las poblaciones menores del área patagónica y cubrir las necesidades actuales de transporte de pasajeros y de carga ocasionadas por la insuficiencia de servicios comerciales en detrimento del desarrollo turístico, económico y social de la región. La expresión física del objetivo se tradujo en “transporte de pasajeros en rutas de fomento”, y “transporte de carga”. LADE utiliza un procedimiento que traduce las horas de vuelo asignadas en “pasajeros” y “toneladas de carga”. La disminución de las horas de vuelo autorizadas por la Fuerza Aérea a LADE (que se establecieron en 5000 y se reprogramaron a 3408,5) afectaron su previsión de metas a alcanzar.

Racionamiento.

Además del catering que se realiza para proveer en los vuelos de fomento, se sirve el “racionamiento” para personal de la Fuerza Aérea (del edificio *Cóndor y de Guerra Electrónica*) y para el catering de vuelos y eventos realizados para Presidencia de la Nación. Esta actividad de racionamiento, a diferencia de los vuelos de fomento, es enteramente identificable con la gestión de LADE.

del campo”, según la información detallada en el Formulario de Gestión Física de Metas año 2008-Programa 17.

Las aeronaves puestas a disposición para volar en LADE son antiguas y de operación ineficiente. El F-28, medio más importante por las distancias que recorre y la capacidad de pasajeros, es el de mayor costo por hora de vuelo de todos los sistemas de armas que utiliza LADE para el transporte de pasajeros. En parte, se comenzó a revertir esta situación con la incorporación de los aviones SAAB.

Aproximadamente el 60% del personal civil de planta permanente de LADE tiene entre 50 y más de 60 años. El retiro de esas personas sin una política de reemplazos podría generar –en el mediano plazo– inconvenientes en el desarrollo de las tareas.

LADE adoptó indicadores de gestión pero no ha establecido estándares que permitan interpretar su desempeño. Los indicadores exhibidos durante las tareas de campo presentan diversas estadísticas y relaciones (como por ejemplo, *asientos ofrecidos por kilómetro, pasajeros transportados por kilómetro*, entre otros).

Las planillas que respaldan los vuelos regulares realizados presentan algunas inconsistencias: diversidad de criterios en la confección de los formularios, falta de homogeneidad en la documentación de respaldo del pasaje incluido en el vuelo, carencia de firma de los responsables y sus sellos identificatorios, entre otras.

En la mayoría de los aeropuertos donde opera LADE, la entidad no tiene acceso a Internet. En consecuencia, el despacho del pasaje se efectúa en forma manual y se traslada la documentación a la sucursal, que la carga en el sistema. Una de las terminales que se encuentra en esta situación es el Aeroparque Jorge Newbery, lo que incrementa la probabilidad de errores o demoras en el procesamiento de la información.

Los vuelos gubernamentales analizados se destinaron al traslado de funcionarios de la Vicepresidencia o de Ministerios. Estos vuelos no insumen horas asignadas a LADE, pero sí generan actividades de apoyo (principalmente, catering) y pueden ocasionar demoras o reprogramaciones de vuelos de LADE. La valuación de las horas de vuelo gubernamentales es distinta de la de otros vuelos no regulares.

El certificado temporario de explotación aérea nacional e internacional (pasajeros, carga y correo, regular y no regular) extendido a LADE por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea venció en julio de 1998. Para regularizar la situación, en el ejercicio 2009 se ha iniciado el trámite correspondiente (*Expte. 2.858.369/09*).



LAS AEROLÍNEAS DE FOMENTO

- Contribuyen al tráfico de las aerolíneas troncales, acercando pasajeros y carga a los nodos atendidos comercialmente.
- Transportan pasajeros a poblaciones alejadas.
- Ofertan pasajes con descuento para diversos grupos de beneficiarios.

