

**INFORME DE AUDITORIA**  
**LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO**

**Al Señor Director General de**  
**LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO**  
**Brigadier D. Luis Alberto HERRERA**  
**S. / D.**

En ejercicio de las funciones establecidas por el artículo 85 de la Constitución Nacional y en uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156, la Auditoría General de la Nación efectuó una auditoría en el ámbito de Líneas Aéreas del Estado, con el objeto que se detalla en el apartado 1.

**1. OBJETO**

Auditoría de la gestión de Líneas Aéreas del Estado – LADE, Programa 17 – Transporte Aéreo de Fomento- y sus actividades conexas.

**2. ALCANCE**

El trabajo fue realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría Externa de la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN, aprobadas por la Resolución N° 145/93, dictada en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso d) de la Ley N° 24.156. Se analizaron las actividades desarrolladas en 2008, vinculadas con el transporte aéreo de fomento y con el racionamiento.

Las áreas sustantivas de la organización relevadas fueron las Direcciones de Comercialización, Operaciones y Logística. Los procedimientos aplicados consistieron

básicamente en el análisis de antecedentes, entrevistas con los funcionarios, relevamiento de circuitos, verificación de rutas de vuelo y cotejo de documentación de respaldo.

La actividad de vuelos regulares se relevó seleccionando un mes al azar (noviembre), para verificar la consistencia de la documentación de respaldo de los vuelos realizados. Con respecto a las actividades conexas se analizó el racionamiento, verificándose la operatoria que concierne al servicio brindado por LADE al personal del Edificio Cóndor (representativo del 53% del racionamiento total) y a Presidencia de la Nación (por ser la única actividad de racionamiento realizada a terceros).

Cabe señalar que el presente análisis no se basa –principalmente- en la consideración de cuestiones técnicas ni económicas que hacen al funcionamiento de una aerolínea tradicional (como ser costo de horas de vuelo, cantidad de tripulantes, mantenimiento de las aeronaves, entre otros aspectos), porque la operatoria que se vincula con dicha temática y que condiciona el resultado de la gestión no es definida por LADE, sino que es responsabilidad de otras áreas de la Fuerza Aérea (según se desprende del punto 3.3.).

Las tareas de campo en ámbito del auditado, se extendieron desde junio hasta octubre de 2009, habiéndose comunicado al organismo auditado el resultado de las mismas mediante Nota N° 197/10 - A O2 a fin de obtener los comentarios o aclaraciones pertinentes. En tal sentido, mediante nota del 31 de agosto de 2010, la Dirección General de LADE adjunta los comentarios sobre el proyecto de informe, que fueron tenidos en cuenta al momento de la redacción final del mismo.

### **3. ACLARACIONES PREVIAS**

#### **3.1. Antecedentes.**

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

(Decretos Nros. 67.777/40, 9255/43 y 34.682/45 y Resolución N° 277/45). A partir de 1947, LADE comienza a ejercer dicha función en forma supletoria y complementaria de las sociedades mixtas de aeronavegación, debiendo evitar competir o lesionar los intereses de los demás transportadores aéreos. En el año 1971, con el dictado de la Ley N° 19.030, se establece la política nacional de transporte aéreo comercial y se define el servicio de fomento como aquel a realizarse cuando exista un interés nacional para integrar zonas, en que las necesidades públicas de transporte aéreo no se hallen satisfechas por líneas comerciales. Posteriormente se incorporaron los servicios de carga no regulares, internos e internacionales (Decreto N° 425/74) y luego se agregó la realización de vuelos no regulares de pasajeros (Decreto N° 1005/98).

La política prioritaria del organismo es atender a puntos geográficos de escasa población del área Patagónica, con la mayor cantidad de frecuencias posibles y cubrir las necesidades actuales de transporte de pasajeros, derivadas de la insuficiencia de los servicios comerciales, que no llegan a cubrir el desarrollo turístico, económico y social de la región.

### 3.2. Fomento.

Las aerolíneas de fomento contribuyen al tráfico de las aerolíneas troncales, acercando pasajeros y carga a los nodos atendidos comercialmente, y realizando su distribución en poblaciones alejadas. Así puede observarse que existen vuelos realizados con aeronaves pequeñas (F-27 y DHC-6), que pueden operar en aeropuertos de poca envergadura. Toman pasajeros en poblaciones alejadas (El Bolsón, Alto Río Senguer, Río Mayo, Perito Moreno, Gobernador Gregores), para reunirlos en ciudades más importantes. Allí son concentrados en vuelos de Aerolíneas Argentinas o en servicios regulares de LADE, en aeronaves F-28.

El fomento se manifiesta también en la oferta de pasajes con descuento para diversos grupos de beneficiarios. Lo más destacable desde el punto de vista del fomento son las ventajas para los residentes de áreas de frontera (Aluminé, Chos Malal, Villa La Angostura, El Bolsón, Alto Río Senguer, Corcovado, Epuyen, Lago Puelo, El Maitén, El Hoyo, Cholila, Río Mayo, El Chaltén, Lago Argentino, Perito Moreno, Río Turbio, Río Grande, Ushuaia y Tolhuin), que

cuentan con un descuento del 50%. También se destaca el descuento del 20% que se realiza a los residentes de las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

### 3.3. Organización y funcionamiento.

LADE posee como áreas sustantivas las Direcciones de Operaciones, Comercial y Logística. Cuenta con procedimientos escritos que estandarizan el funcionamiento de sus actividades, a través del Manual de Procedimientos Orgánicos (organigrama, misiones y funciones), Manual de Operaciones (establece políticas, reglamentaciones, normas y procedimientos para tripulantes de vuelo, rampa, seguridad y mantenimiento) y Manual de Tráfico Aéreo (fija normas y procedimientos para la aceptación y traslado de pasajeros, equipajes y cargas, reserva y venta de pasajes, determinación de tarifas, promociones y horarios).

El cuadro organizacional de LADE se completa con veintinueve sucursales distribuidas en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

LADE es el único organismo estatal argentino a quien compete el transporte aéreo de fomento. Para su cumplimiento utiliza infraestructura, material y personal, cuya gestión no es su responsabilidad, sino que recae en distintos sectores de la Fuerza Aérea (Comandos de Operaciones o de Materiales). A estos últimos les compete la disponibilidad de las aeronaves y la habilitación de horas de vuelo para cada una de ellas, la conformación de tripulaciones de pilotos y personal técnico de abordaje, la responsabilidad por la seguridad de las operaciones, el mantenimiento de los sistemas de armas, el combustible y los bienes consumibles que se requieren para mantener operables las aeronaves.

Todos los sistemas de armas<sup>1</sup> de la Fuerza Aérea (incluidos los que utiliza LADE) tienen una base o brigada de asiento en la que se *hangarean*<sup>2</sup>, donde se entrenan los pilotos para su

---

<sup>1</sup> Su mención abarca no sólo a la aeronave, sino también a aquellos elementos o infraestructura que se requieren para que se pueda obtener la prestación esperada (por ejemplo los hangares, los talleres para reparaciones menores y capacitación, la conformación de lotes de repuestos y bancos de prueba).

operación y los técnicos encargados del mantenimiento menor, a los efectos de alcanzar un grado de especialización en el respectivo sistema de armas. En consecuencia, LADE utiliza horas de vuelo de tales aeronaves pero no interviene en su operación ni mantenimiento.

Los sistemas de armas con que opera habitualmente LADE para realizar vuelos regulares y no regulares, son Fokker F – 28 (con capacidad para 65 pasajeros y asiento en Palomar), Fokker F – 27 (con capacidad para 42 pasajeros y asiento en Comodoro Rivadavia y en Paraná), Twin Otter DHC – 6 (que transporta hasta 15 pasajeros y su asiento es Comodoro Rivadavia) y SAAB 340 (que transporta hasta 33 pasajeros y se asientan en Comodoro Rivadavia). El transporte de carga se lleva a cabo principalmente con Hércules C – 130 (centralizados en Palomar), pero también se utilizan los F – 27 y F – 28.

La capacidad operativa de LADE, está dada en función de las “horas de vuelo” que le asigna el Plan de Actividad Aérea aprobado anualmente por la conducción de la Fuerza, en función de sus disponibilidades presupuestarias. Esa previsión de horas de vuelo generalmente sufre recortes, que afectan las horas que en definitiva se le asignan a LADE. A su vez la entidad auditada tiene la responsabilidad del trazado de las rutas de vuelo, gestionando las autorizaciones ante la Secretaría de Transporte, la venta de pasajes y la organización de actividades conexas (rampa, maleteros, catering, etc.).

#### 3.4. Presupuesto financiero.

El programa 17 – Transporte Aéreo de Fomento, cuya Unidad Ejecutora es LADE, financia acciones que no se relacionan con la gestión de la misma, al tiempo que existen acciones de dicha Dirección General que se financian con partidas de otros programas presupuestarios de la Fuerza.

---

<sup>2</sup> Tiene una base que es asiento natural, donde se dispone de un hangar para que permanezca el avión, entre vuelos, sin tener que pagar derechos en las terminales aeroportuarias.

LADE es un *organismo usuario de crédito* del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. El crédito presupuestario que puede utilizar está sujeto a la distribución que realiza el Servicio Administrativo Financiero -SAF- de la Fuerza.

El crédito presupuestario aprobado inicialmente para el programa 17 por el ejercicio 2008, fue de \$ 57.746.668. Dicho crédito incluye Gastos en Personal por \$ 4.596.096, por 96 agentes del personal civil de planta permanente de LADE, que son administrados y liquidados por el SAF de Fuerza Aérea. Idéntica situación presentan los seguros que se contratan por las aeronaves, por valor de \$ 7.200.000. Asimismo, en LADE prestan servicio más de 200 agentes civiles y personal militar, que están financiados por el programa 16 – Capacidad Operativa.

A su vez, el crédito asignado por el SAF a LADE como usuario del crédito, disminuyó hasta la suma de \$ 20.447.398,02 que fue en definitiva su crédito vigente al cierre. Entre diversos conceptos que dieron lugar a la reducción del crédito que efectivamente tuvo LADE, se han obtenido aclaraciones que dan cuenta del financiamiento de misiones de paz con fondos del programa 17. En resumen, el cuadro de créditos asignados y devengados por LADE durante 2008, es el siguiente:

FF	Inciso	Crédito Vigente	Devengado
11	2-Bs. Consumo	3.074.493,06	3.028.030,37
	3-Serv.No Pers.	3.947.857,00	3.915.800,21
	4-Bs. Uso	31.774,00	30.230,02
		7.054.124,06	6.974.060,60
13	2-Bs. Consumo	6.112.513,99	5.858.310,26
	3-Serv.No Pers.	6.825.170,97	6.529.085,41
	4-Bs. Uso	455.589,00	169.787,17
		13.393.273,96	12.557.182,84
		20.447.398,02	19.531.243,44

Fuente: Estado de Créditos del Ejercicio 2008-LADE - suministrado por el organismo

Presentada de la manera expuesta la situación presupuestaria, resta resaltar que el crédito y el presupuesto devengado de LADE, no corresponden sólo al programa 17 sino que se complementan con las cesiones de crédito de todos los programas de la jurisdicción, efectuadas por los diferentes usuarios (aproximadamente 20 reparticiones de la Fuerza Aérea) por el servicio de racionamiento que LADE presta en el edificio Cóndor.

Por otra parte, las aperturas programáticas del Programa 17 según el presupuesto aprobado 2008, son Actividades 01- Vuelos Regulares de Fomento y 02 - Vuelos Comerciales. Según el análisis practicado en el organismo, su funcionamiento durante 2008 reconoce como actividades presupuestarias los *vuelos regulares*, *vuelos no regulares* y los *vuelos gubernamentales*.

### 3.5. 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 el “transporte de pasajeros en rutas de fomento”, y el “transporte de carga”. Las cantidades previstas originalmente fueron reprogramadas, siendo el cuadro final de metas previstas y ejecutadas el siguiente:

META	UNIDAD MEDIDA	CANT. PREV. ORIGINAL	CANT. PREV. CIERRE	CANTIDAD EJECUTADA
Transporte de carga	Tonelada	2.672	600	993,03
Transporte de pasajeros en rutas de fomento	Pasajero	121.604	45.000	32.382

LADE tiene implementado un procedimiento que traduce las horas de vuelo asignadas en el Programa de Actividades Aéreas (PAA), en pasajeros y toneladas de carga. En el anteproyecto de presupuesto elevado a la Fuerza, se proyectaron un total de 10.608 horas de vuelo, que se corresponden con la cantidad prevista original de pasajeros y carga. La disminución de las horas de vuelo autorizadas por la Fuerza Aérea a LADE (que se establecieron en 5.000 horas y se reprogramaron a 3.408,5) se debió fundamentalmente a la demora en la recuperación del material aéreo y en la incorporación de nuevas aeronaves, que no se concretó en el año 2008. Al existir una disminución en la asignación de horas de vuelo, se debió proceder a efectuar una reprogramación de las metas previstas, que explica la diferencia muy significativa que se refleja en el cuadro.

Los costos promedio para el ejercicio 2008, por hora de vuelo de las aeronaves que utilizó LADE -determinados y administrados por otras áreas de la Fuerza-, son los que se exponen a continuación (ordenados por sistema más económico):

<b>S ARMAS</b>	<b>Combustible</b>	<b>Mantenimto.</b>	<b>Total</b>	<b>Lugar de asiento</b>
DHC - 6	537,66	1.642,19	2.179,85	Brigada IX – C°Rivadavia
F – 27	1.988,08	2.917,78	4.905,86	Brigada II – Paraná y Brigada IX – C°Rivadavia
C - 130	5.950,73	7.436,67	13.387,40	Brigada I – Palomar
F – 28	5.620,85	5.537,08	11.157,93	Brigada I – Palomar

En el Cuadro precedente, no se incluye el costo de los aviones SAAB, debido a que dicho sistema de armas no fue incorporado a la operatoria de LADE durante el 2008. Existe una cuantificación realizada en el Anteproyecto de Presupuesto 2008, cuya base surge de costos determinados en el ejercicio 2007 que da cuenta de:

<b>S ARMAS</b>	<b>Combustible</b>	<b>Mantenimto.</b>	<b>Total</b>	<b>Lugar de asiento</b>
SAAB 340B	1.076,69	1.700,00	2.776,69	Brigada IX – C°Rivadavia

Por otra parte, LADE ha exhibido una serie de indicadores -desarrollados por el organismo y/o formulados por Fuerza Aérea-, en los que se relacionan kilómetros, pasajeros, asientos ofrecidos, vuelos gubernamentales solicitados y cumplidos, confeccionados por cada mes. El indicador que se presenta como el cociente *kilómetros recorridos / ciudades conectadas*, es el que LADE considera indicativo del grado de cumplimiento del servicio de fomento.

### 3.6. 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.

El racionamiento servido en ámbito de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación se realizó a través de un proceso licitatorio con orden de compra abierta.

## **4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES.**

4.1. El transporte aéreo de fomento realizado por LADE, se encuentra condicionado a las horas de vuelo que determine la Fuerza Aérea. El logro de su misión no es identificable exclusivamente con su gestión, en base a las aclaraciones detalladas en 3.3.

4.2. El crédito presupuestario del programa 17 no es utilizado en su totalidad para financiar actividades vinculadas con el transporte aéreo de fomento y a su vez, existen prestaciones que realiza LADE (como es el caso del servicio de racionamiento prestado en el Edificio *Cóndor*) que no tienen reflejo presupuestario en el programa 17, sino que se financian con partidas menores del crédito de los demás programas de la Fuerza Aérea, mediante compensaciones que administra el SAF de la Fuerza.

Dicho servicio de racionamiento, así como la prestación del servicio de catering para eventos y vuelos de Presidencia de la Nación, constituyen actividades paralelas a la misión principal de LADE, cuya gestión no está incluida en los objetivos presupuestarios del programa ni en la formulación de metas.

4.3. Existe una distribución del crédito por actividades presupuestarias que no responde a la realidad, toda vez que identifica vuelos comerciales y regulares, cuando las que se realizan se refieren a vuelos regulares, no regulares y gubernamentales.

4.4. La gestión de LADE durante 2008 alcanzó el objetivo principal de transporte aéreo de fomento. Las rutas trazadas al inicio del ejercicio y su transformación en los sucesivos meses, permiten apreciar cómo LADE concretó la unión de puntos alejados de la región Patagónica con aeronaves menores, para concentrarlos en nodos centrales y transportarlos en aeronaves mayores. A modo de ejemplo cabe mencionar los siguientes vuelos, que pese a dificultades técnicas o reprogramaciones, se mantuvieron durante todo el año:

<b>Jueves de Ene / Mar 2008</b>		
Vuelo I 920 / V 921	Vuelo I 672 / V 673	Vuelo I 762 / V 763
DHC – 6	F – 27	F – 28
Comodoro Rivadavia	Ushuaia	Aeroparque
Río Mayo	Río Gallegos	Mar Del Plata
Alto Río Senguer	El Calafate	<b>Bariloche</b> (sale 17:05)
Esquel	<b>Esquel</b> (llega 15:20)	<b>Esquel</b> (sale 15:35)
El Bolsón		
<b>Bariloche</b> (llega 14:45)		

Río Gallegos	Perito Moreno	Mar Del Plata
<b>El Calafate</b> (llega 13:50)	<b>Jueves de Nov / Dic 2008</b> Gob. Gregores	Puerto Madryn
Vuelo I 688 / V 689 Ushuaia	Vuelo I 932 / V 933 <b>El Calafate</b> (llega 13:30)	Vuelo I 788 / V 789 Bariloche
F – 27	DHC – 6	F – 28 <b>El Calafate</b> (sale 14:30)
Comodoro Rivadavia	Comodoro Rivadavia	Aeroparque

4.5. 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. Según la Fuerza, la subejecución se debió a la demora en la recuperación de material aéreo y en la incorporación de los SAAB 340. La recuperación del sistema de armas F – 27 no compensó la obsolescencia del mismo, debiéndose reprogramar vuelos para una menor utilización del material. La prevista incorporación de las nuevas aeronaves se produjo parcialmente a fines de 2008, por lo que no se incorporaron a la actividad regular. De la justificación antedicha, no se distinguen acciones u omisiones que sean responsabilidad de LADE.

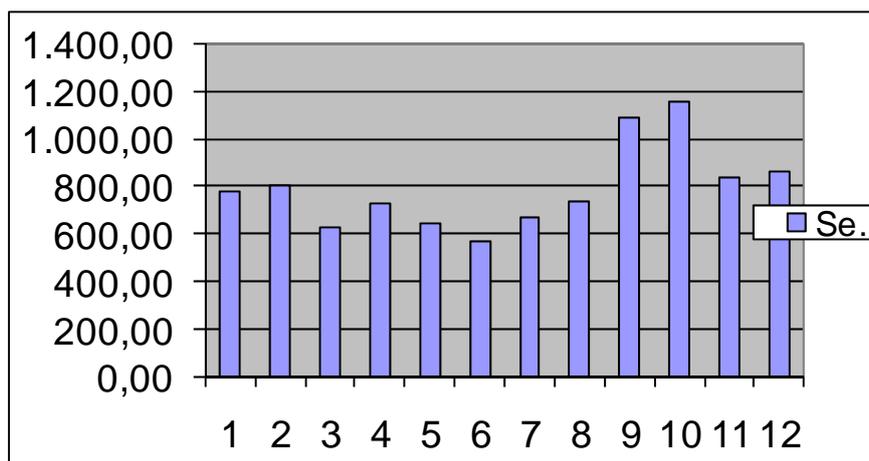
La efectividad del transporte de fomento se vio afectada por las cancelaciones de vuelos regulares durante el ejercicio 2008. Las mismas fueron ocasionadas por fallas técnicas o de material -en 137 vuelos sobre 930 previstos- o por la precipitación de cenizas volcánicas -58 vuelos sobre 930-, pero las causas citadas no son imputables a LADE. Asimismo, los vuelos demorados o reprogramados fueron 187 sobre 735, entre cuyas causas se citan fallas técnicas, recortes de horas de vuelo o la necesidad de cumplir con vuelos gubernamentales.

En cuanto al transporte de carga, se concretaron 993 toneladas respecto de las 600 previstas. La sobreejecución se debió a modificaciones que respondieron “a la solicitud de traslado de mercaderías durante el conflicto del campo”, de acuerdo a la información detallada en el Formulario de Gestión Física de Metas año 2008-Programa 17.

4.6. Las aeronaves puestas a disposición para volar en LADE son antiguas y de operación ineficiente. El F – 28, medio más importante en base a las distancias que recorre y a 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.

4.7. Aproximadamente el 60% del personal civil de planta permanente de LADE, es un grupo etario de 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.

4.8. LADE ha adoptado 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). Existe un indicador que, según consideraciones manifestadas por LADE, refleja un mayor grado del fomento a medida que se reduce el indicador. El mismo es el resultado del cociente *kilómetros recorridos / ciudades conectadas* y su expresión en el transcurso de 2008 describe una curva con depresiones (mayor fomento) a mediados del año, con máximas (menor fomento) en septiembre y octubre.



En el análisis practicado durante las tareas de campo, la interpretación más gráfica e instantánea del fomento fue la registrada a través de los mapas de rutas aéreas, en los que se consignan en azul los servicios proyectados y en rojo los puntos de enlace cancelados (ver Anexos I a VIII).

4.9. Las planillas que respaldan los vuelos regulares realizados presentan inconsistencias tales como las siguientes:

- Diversidad de criterio en la confección de los formularios (por ejemplo hay formularios que especifican los tripulantes y pasajeros numéricamente y por peso, y otros sólo consignan el peso).

- La documentación de respaldo del pasaje incluido en el vuelo no es homogénea (en ocasiones se adjuntan los tickets de los pasajes, en otras la lista de pasajeros emitida por el sistema, en otras hay detalle manual). En algunos casos no se agrega documentación.
- Diferencias entre la cantidad de pasajeros consignada en el Informe de Vuelo y lo registrado en el Manifiesto de Tráfico.
- En un caso, el Informe de Vuelo consigna “vuelo cancelado por meteorología”, coincidentemente con el detalle suministrado por el sistema. En el Manifiesto de Tráfico y en el listado de venta de pasajes, consta que viajaron cuatro pasajeros.
- Carencia de firma de los responsables y sus sellos identificatorios.

4.10. En la mayoría de los aeropuertos en donde opera LADE, la entidad no tiene acceso a Internet. Dicha situación ocasiona que el despacho del pasaje se efectúe en forma manual y se traslade la documentación a la sucursal, a fin de que allí se realice la carga en el sistema. Una de las terminales que se encuentra en esta situación es el Aeroparque Jorge Newbery, incrementando la probabilidad de errores o demoras en el procesamiento de la información.

4.11. 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 la realización de 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 que la de otros vuelos no regulares. A modo de ejemplo, el vuelo VCT 025 contratado por Banco Central con un F – 28 en septiembre de 2008, registra un valor de \$ 11.157,93 por hora, mientras que para el mismo avión el vuelo VGU 085 a favor de la Secretaría General de la Presidencia de diciembre de 2008, se consignó un valor de \$ 6.567,00 por hora (establecido por la Dirección de Medios Aéreos de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación).

4.12. 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 del 1998. A fin de regularizar la situación planteada, en el ejercicio 2009, se ha iniciado el trámite correspondiente (Expediente n° 2.858.369/09).

## **5. DESCARGO DEL ORGANISMO.**

En la respuesta obtenida según lo señalado en el último párrafo del Apartado 2. (ver ANEXO IX al presente informe), el organismo auditado ha informado que se encuentran en proceso de instrumentación las medidas tendientes a incorporar las recomendaciones deducidas del informe en todos aquellos aspectos que son competencia directa de la Dirección General de LADE, y del mismo modo, ha canalizado a las instancias superiores de la Fuerza Aérea, aquellos otros que exceden las facultades de Líneas Aéreas del Estado.

## **6. RECOMENDACIONES.**

6.1. Teniendo como límite el ordenamiento jerárquico que le impone a LADE su condición de integrante de las Fuerzas Armadas, evaluar la posibilidad de tener una instancia de gestión más cercana a la toma de decisiones sobre las horas de vuelo, insumo que incide directamente en el resultado de su actividad (cde. 4.1 y 4.5).

6.2. Efectuar las presentaciones que resulten necesarias para que el programa presupuestario que identifica la gestión de LADE incluya todo el financiamiento de sus actividades ( por ejemplo, el gasto realizado para concretar el servicio de racionamiento). A su vez, identificar y solicitar la correcta apropiación al programa específico de las partidas que se incluyen en el programa 17 y no se vinculan con la actividad de LADE (por ejemplo, el financiamiento de misiones de paz). Determinar objetivos específicos y metas físicas que reflejen la prestación del servicio de racionamiento en su política presupuestaria, una vez que se cuente con una instrucción específica respecto de la procedencia de que LADE continúe abocada a la ejecución de tal actividad (cde. 4.2).

6.3. Solicitar a la ONP, a través del SAF de la Fuerza, que la apertura programática del programa se ajuste a la realidad de LADE respecto de las actividades que se llevan a cabo. Concretamente, reflejar en dicha apertura los vuelos regulares, los vuelos no regulares y los vuelos gubernamentales (cde. 4.3).

6.4. Efectuar gestiones para acelerar el proceso de incorporación de las nuevas aeronaves SAAB, de comportamiento más eficiente que las aeronaves en uso actualmente (cde. 4.6).

6.5. Evaluar la posibilidad de que las funciones ejecutadas por personal en condición de retirarse en el mediano plazo, sean reforzadas mediante incorporaciones o traslados de otras áreas de la Fuerza Aérea (cde. 4.7).

6.6. Adoptar o elaborar estándares que permitan efectuar una lectura de los indicadores utilizados, a fin de interpretar el desempeño de LADE. En su caso, verificar que los indicadores adoptados se ajusten a tal cometido (cde. 4.8).

6.7. Verificar que las planillas que dan cuenta del desarrollo de los vuelos regulares sean consistentes y respalden adecuadamente la producción de los servicios prestados (cde. 4.9).

6.8. Gestionar ante la autoridad que corresponda la habilitación del servicio de Internet, en los mostradores de los aeropuertos en que opera LADE (cde. 4.10).

6.9. Efectuar las gestiones que correspondan para evitar que la realización de vuelos gubernamentales afecte la prestación del transporte de fomento. Asimismo, interesar a las áreas pertinentes de la Fuerza para que el valor de tales vuelos se corresponda con el costo horario de las aeronaves utilizadas (cde. 4.11).

6.10. Obtener la certificación de explotación aérea por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil, autoridad que reemplazó en la competencia al Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea (cde. 4.12).

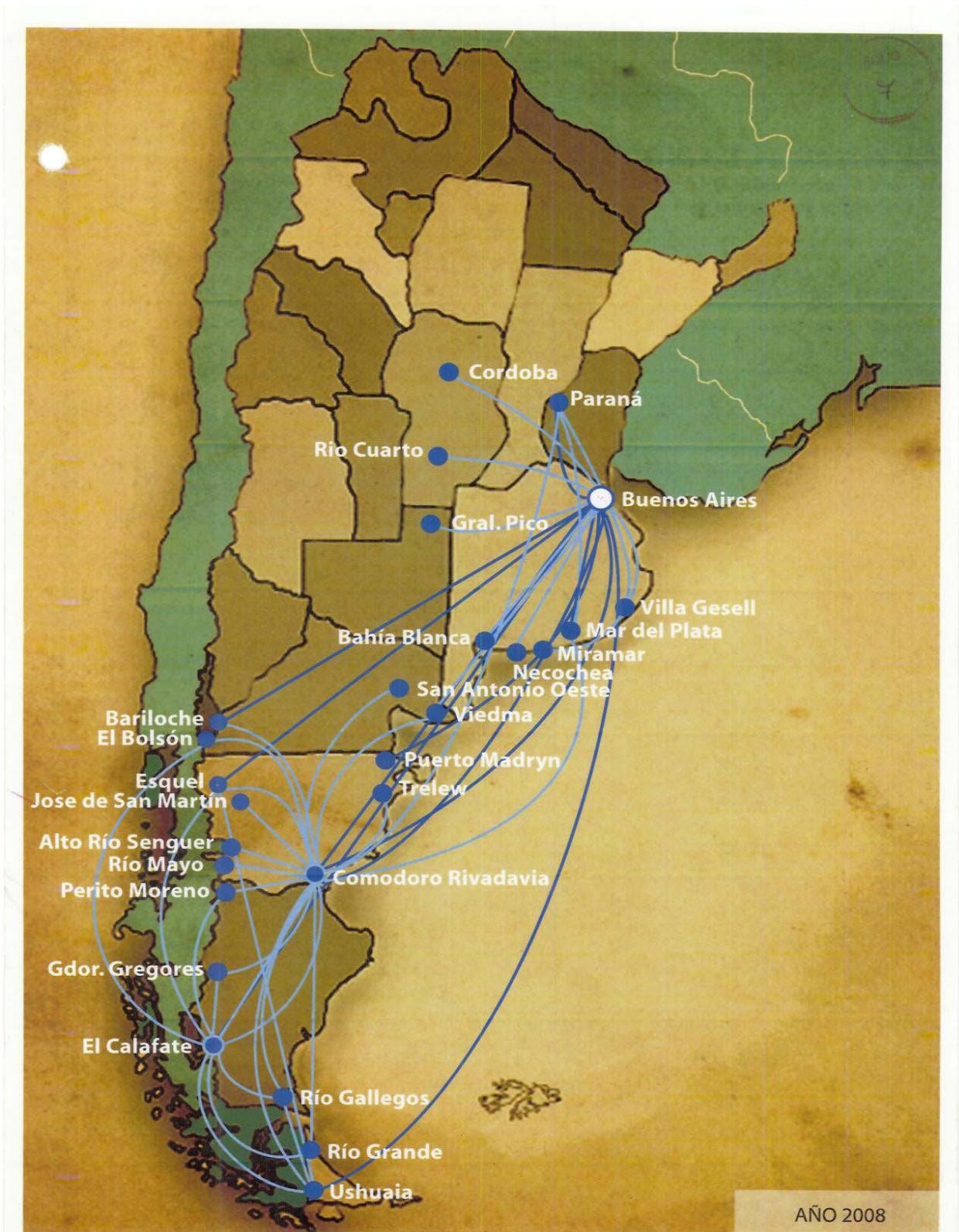
## **7. CONCLUSIÓN.**

El objetivo de LADE, identificado con la realización del transporte aéreo de fomento, ha sido alcanzado, pese a que se produjeron demoras y cancelaciones en los vuelos. Estos acontecimientos que pudieron afectar la efectividad del transporte de fomento, no fueron imputables a LADE, toda vez que la infraestructura que utiliza, el material y el personal involucrados no son su responsabilidad, sino que recaen en distintos sectores de la Fuerza Aérea.

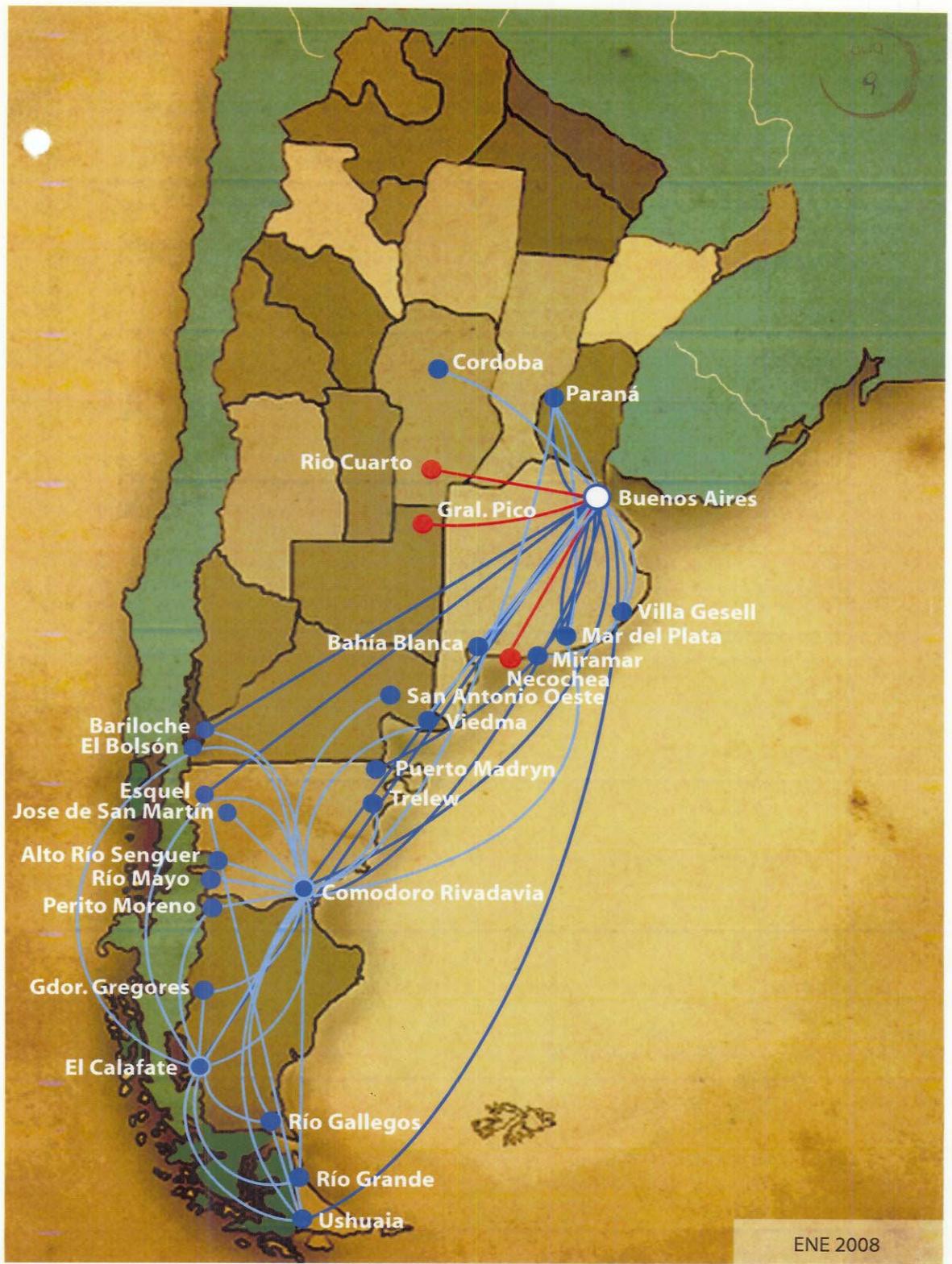
Por otra parte, el organismo auditado brinda los servicios de racionamiento y catering para eventos y Presidencia de la Nación (sin contar con una instrucción específica para continuar abocada a la ejecución de tales actividades), las que no están incluidas entre sus objetivos ni tienen expresión en la formulación de su presupuesto físico.

BUENOS AIRES,

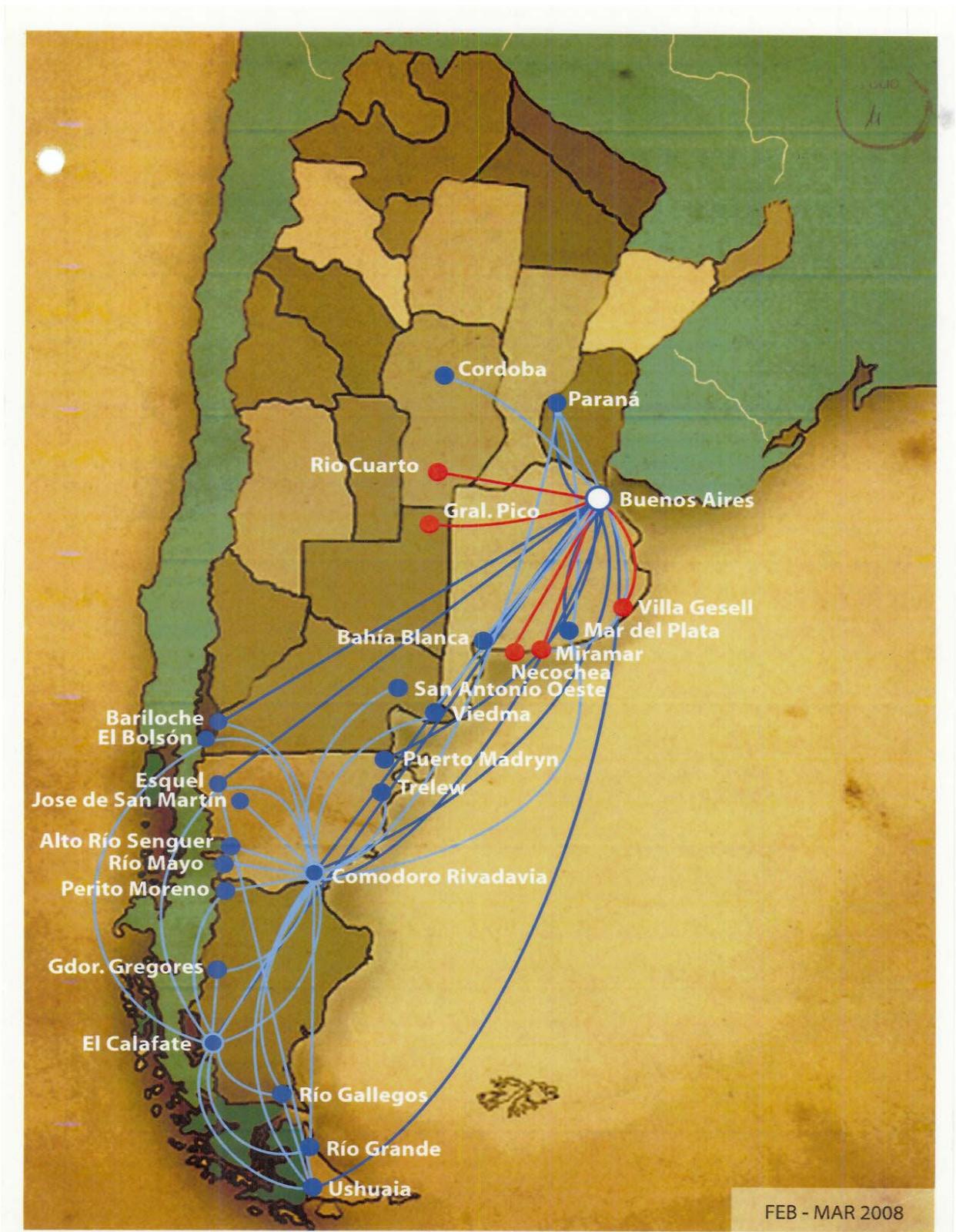
**ANEXO I**



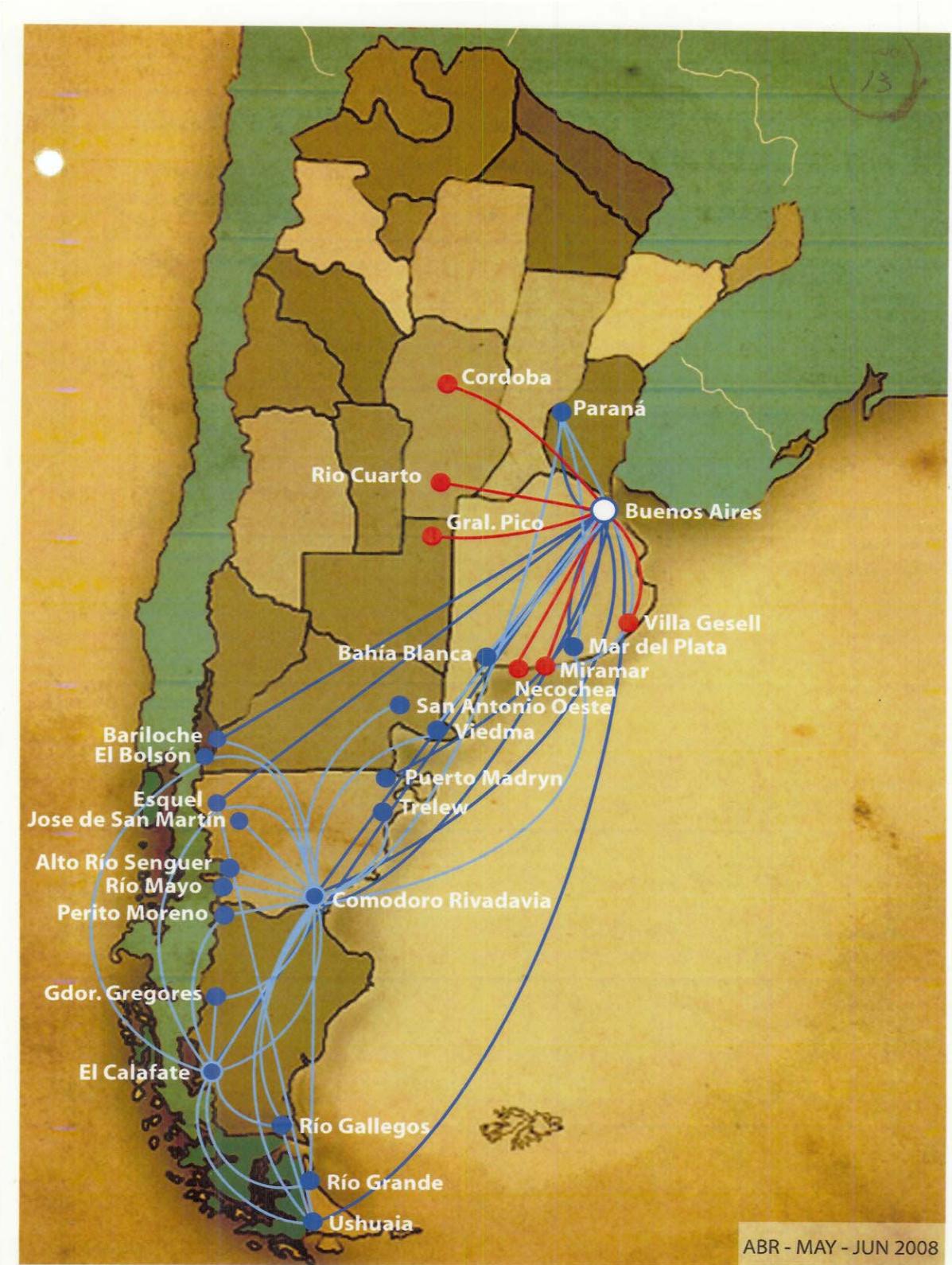
**ANEXO II**



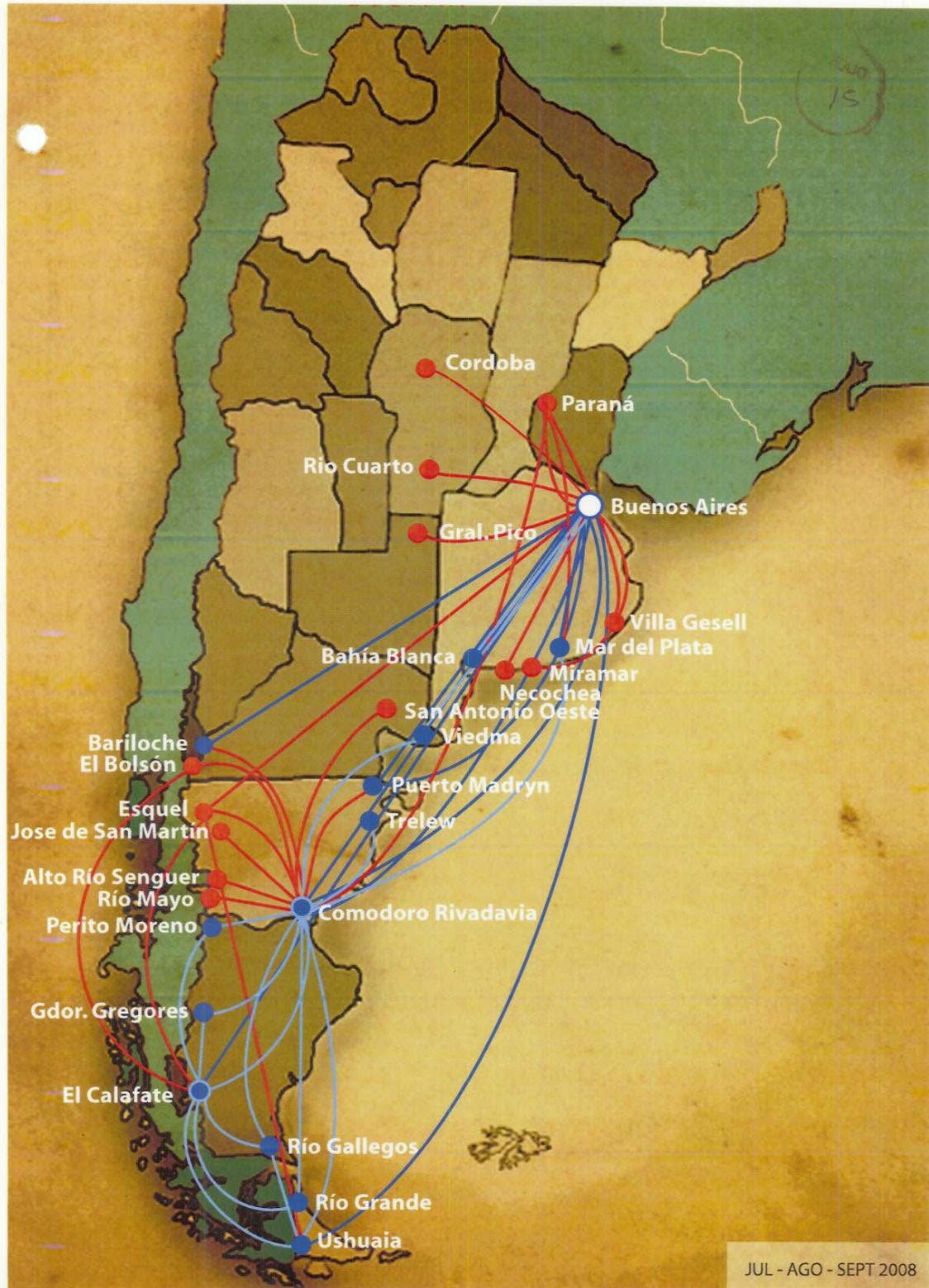
**ANEXO III**



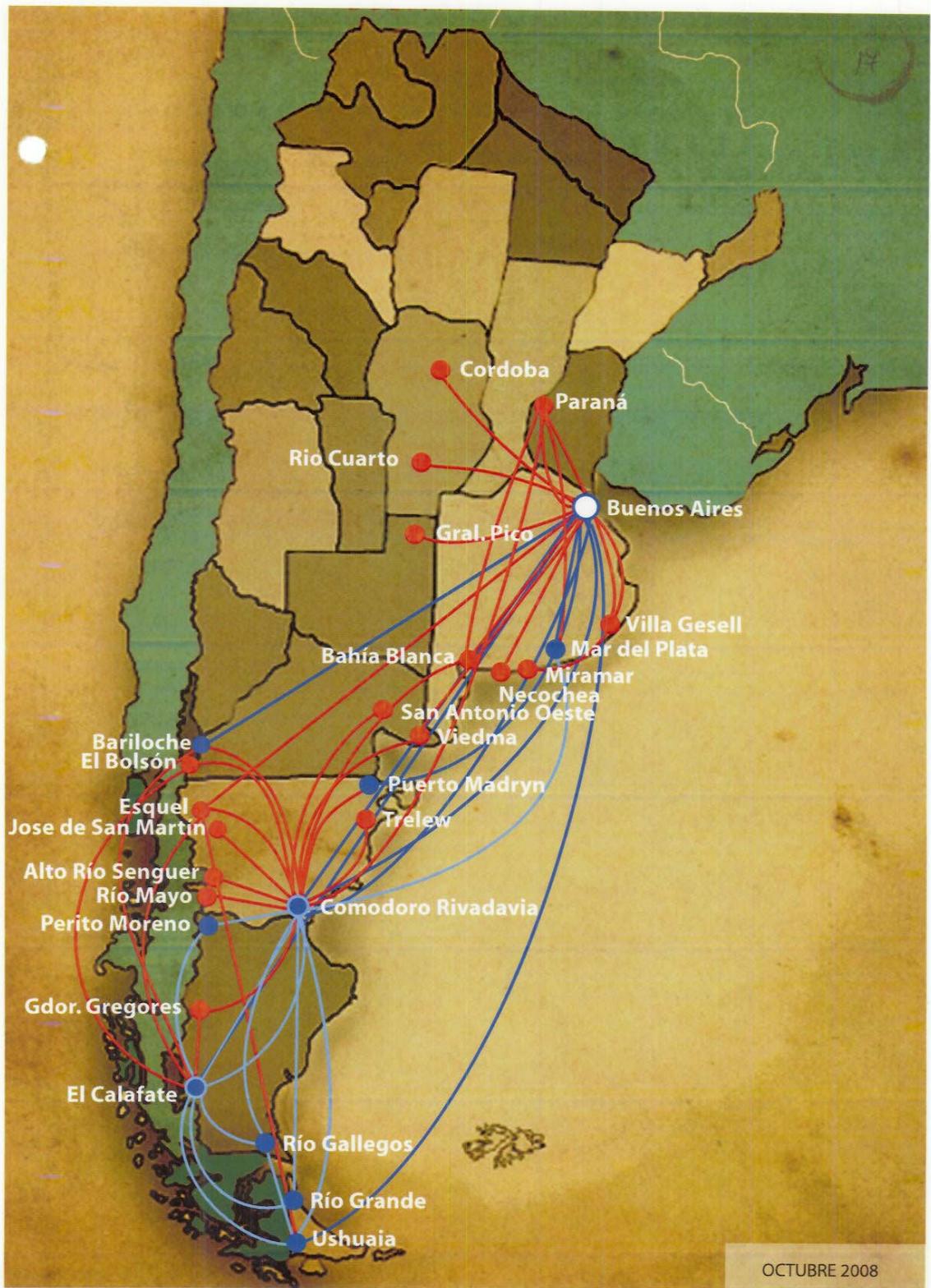
ANEXO IV



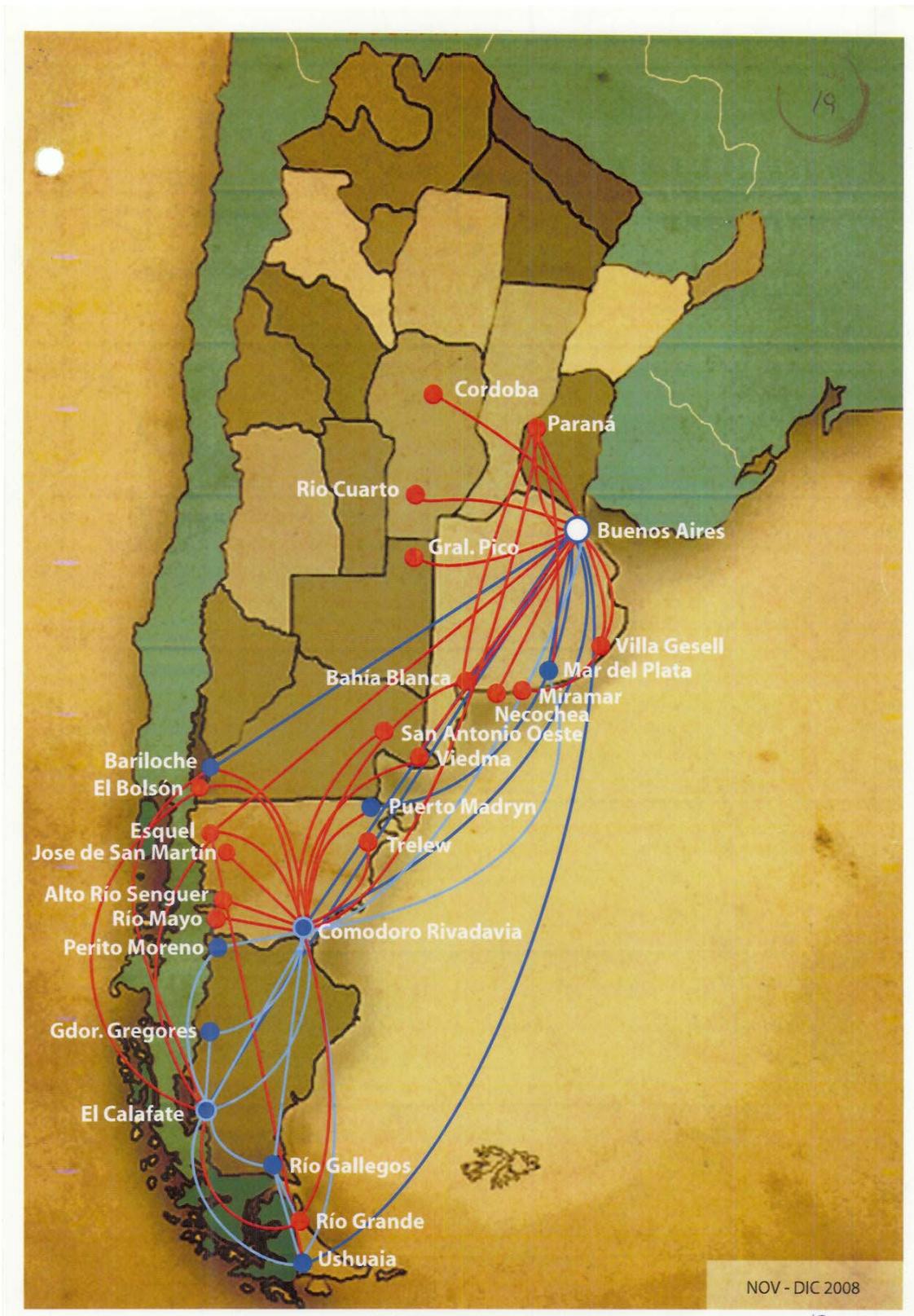
ANEXO V



ANEXO VI



ANEXO VII



**ANEXO VIII**

<b>PERÍODO</b>	<b>PUNTOS DE ENLACE CANCELADOS</b>		<b>SEGÚN ANEXO:</b>
ENERO 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> <li>• Necochea</li> </ul>		II
FEBRERO / MARZO 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> <li>• Miramar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necochea</li> <li>• Villa Gesell</li> </ul>	III
ABRIL / MAYO / JUNIO 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Córdoba</li> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Villa Gesell</li> <li>• Miramar</li> <li>• Necochea</li> </ul>	IV
JULIO / AGOSTO / SEPTIEMBRE 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Córdoba</li> <li>• Paraná</li> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> <li>• Villa Gesell</li> <li>• Miramar</li> <li>• Necochea</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• San Antonio Oeste</li> <li>• El Bolsón</li> <li>• Esquel</li> <li>• José de San Martín</li> <li>• Alto Río Senguer</li> <li>• Río Mayo</li> </ul>	V
OCTUBRE 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Córdoba</li> <li>• Paraná</li> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> <li>• Villa Gesell</li> <li>• Miramar</li> <li>• Necochea</li> <li>• Bahía Blanca</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• San Antonio Oeste</li> <li>• Viedma</li> <li>• El Bolsón</li> <li>• Esquel</li> <li>• Trelew</li> <li>• José de San Martín</li> <li>• Alto Río Senguer</li> <li>• Río Mayo</li> <li>• Gdor. Gregores</li> </ul>	VI
NOVIEMBRE / DICIEMBRE 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Córdoba</li> <li>• Paraná</li> <li>• Río Cuarto</li> <li>• Gral. Pico</li> <li>• Villa Gesell</li> <li>• Miramar</li> <li>• Necochea</li> <li>• Bahía Blanca</li> <li>• San Antonio Oeste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viedma</li> <li>• El Bolsón</li> <li>• Esquel</li> <li>• Trelew</li> <li>• José de San Martín</li> <li>• Alto Río Senguer</li> <li>• Río Mayo</li> <li>• Río Grande</li> </ul>	VII

#### ANEXO IX

FUERZA AEREA ARGENTINA  
SUBJEFATURA ESTADO MAYOR GRAL F.A.A  
DIR. GRAL LINEAS AEREAS DEL ESTADO

"2010 Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"



BUENOS AIRES, 31 Agosto de 2010

SEÑOR AUDITOR GENERAL

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en respuesta a su atenta nota N° 197/10 A-02, de remisión del proyecto de informe de auditoría correspondiente a este Organismo; que tuvo por objeto analizar el Programa 17 –Transporte Aéreo de Fomento - Gestión.

Al respecto deseo destacar, ante todo, la corrección y profesionalismo del personal afectado, cuya intervención apuntó, en todo momento, a contribuir a mejorar una gestión que, como señala, alcanza sus objetivos.

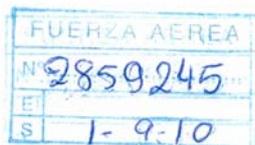
En tal sentido, cumpla en informar que se encuentran en proceso de instrumentación las medidas tendientes a incorporar las recomendaciones deducidas del informe en todos aquellos aspectos que son competencia directa de esta Dirección General.

Del mismo modo, se han canalizado a las instancias superiores de la Fuerza Aérea, aquellos otros que exceden las facultades de Líneas Aéreas del Estado.

Sin otro particular, reiterándome a su disposición, lo saluda atentamente

AL SEÑOR AUDITOR GENERAL de la  
AUDITORIA GENERAL DE LA NACION  
Dr. Vicente Mario BRUSCA

S. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D.



130041-