

**SESIONES ORDINARIAS****2011****ORDEN DEL DÍA N° 2723****COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA  
DE CUENTAS****Impreso el día 25 de octubre de 2011**

Término del artículo 113: 3 de noviembre de 2011

**SUMARIO:** **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas a los fines de regularizar los aspectos observados por la Auditoría General de la Nación en su informe de gestión, en el ámbito de Líneas Aéreas del Estado cuyo objeto fue “Programa 17 –transporte aéreo de fomento– y sus actividades conexas”.

1. (4.908-D.-2011.)
2. (537-O.V.-2010.)

**Dictamen de comisión****Honorable Cámara:**

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente O.V.-537/10, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 225/10 aprobando el informe de auditoría de gestión sobre el “Programa 17 –transporte aéreo de fomento– y sus actividades conexas”, en el ámbito de Lineas Aéreas del Estado – LADE; y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente

**Proyecto de resolución****La Cámara de Diputados de la Nación**

RESUELVEN:

1) Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, solicitándole informe sobre las medidas adoptadas a los fines de regularizar los aspectos observados por la Auditoría General de la Nación en su informe de gestión en el ámbito de Líneas Aéreas del Estado cuyo objeto fue “Programa 17 –Transporte aéreo de fomento– y sus actividades conexas”.

2) Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, el presente dictamen pasa directamente al orden del día.  
Sala de la comisión, 30 de junio de 2011.

*Heriberto A. Martínez Oddone. – Nicolás A. Fernández. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Juan C. Romero. – Ernesto R. Sanz. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.*

**FUNDAMENTOS**

La Auditoría General de la Nación (AGN) efectuó una auditoría de gestión en el ámbito de Líneas Aéreas del Estado cuyo objeto fue “Programa 17 –Transporte Aéreo de Fomento– y sus actividades conexas”.

Las tareas de campo se desarrollaron entre junio y octubre de 2009.

Los auditores informan que el presente informe fue puesto en conocimiento del ente auditado y que transcurrido el plazo establecido por la resolución 77/02, la entidad manifestó que se encuentran en proceso de instrumentación las medidas tendientes a incorporar las recomendaciones en todos los aspectos que son de su competencia directa y que se han canalizado a las instancias superiores de la Fuerza Aérea aquellos otros aspectos que exceden las facultades propias de LADE.

El órgano de control expone los siguientes comentarios y observaciones:

– 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.

– 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 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.

– 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.

– La gestión de LADE durante 2008 alcanzó el objetivo principal de transporte aéreo de fomento. La AGN señala que 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.

– 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 o por la precipitación de cenizas volcánicas, causas no 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”.

– Las aeronaves puestas a disposición para volar en LADE son antiguas y de operación ineficiente.

– 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.

– LADE ha adoptado indicadores de gestión pero no ha establecido estándares que permitan interpretar su desempeño. Los indicadores exhibidos presentan diversas estadísticas y relaciones. 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.

– Las planillas que respaldan los vuelos regulares realizados presentan inconsistencias tales como: a) Diversidad de criterio en la confección de los formularios; b) La documentación de respaldo del pasaje incluido en el vuelo no es homogénea y en algunos casos no se agrega documentación; c) Diferencias entre la cantidad de pasajeros consignada en el informe de vuelo y lo registrado en el manifiesto de tráfico; d) 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 y e) Carencia de firma de los responsables y sus sellos identificatorios.

– 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.

– 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 y pueden ocasionar demoras o reprogramaciones de vuelos de LADE. La valuación de las horas de vuelo gubernamentales es distinta la de otros vuelos no regulares.

– El certificado temporario de explotación aérea nacional e internacional extendido a LADE por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea venció en julio de 1998. A fin de regularizar la situación planteada, en el ejercicio 2009, se ha iniciado el trámite correspondiente.

En atención a las observaciones realizadas, el órgano de control formuló las siguientes recomendaciones:

– 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 de-

cisiones sobre las horas de vuelo, insumo que incide directamente en el resultado de su actividad.

–Efectuar las presentaciones que resulten necesarias para que el programa presupuestario que identifica la gestión de LADE incluya todo el financiamiento de sus actividades. 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. 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.

–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.

–Efectuar gestiones para acelerar el proceso de incorporación de las nuevas aeronaves SAAB, de comportamiento más eficiente que las aeronaves en uso actualmente.

–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.

–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.

–Verificar que las planillas que dan cuenta del desarrollo de los vuelos regulares sean consistentes y respalden adecuadamente la producción de los servicios prestados.

–Gestionar ante la autoridad que corresponda la habilitación del servicio de Internet en los mostradores de los aeropuertos en que opera LADE.

–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.

–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.

La AGN concluye que 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. Asimismo, el organismo auditado brinda los servicios de racionamiento y catering para eventos y Presidencia de la Nación, los que no están incluidos entre sus objetivos ni tienen expresión en la formulación de su presupuesto físico.

*Heriberto A. Martínez Oddone. – Nicolás A. Fernández. – Luis A. Juez. – Juan C. Romero. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.*

#### ANTECEDENTES

Ver expediente 4.908-D.-2011 y 537-O.V.-2010.