



Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Económicas  
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



# Fuerza Aérea Argentina: ejercicio 2002

Brenzoni, Antonio Félix

2002

Cita APA: Brenzoni, A. (2002). Fuerza Aérea Argentina : ejercicio 2002.  
Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires.  
Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Posgrado

Este documento forma parte de la colección de tesis de posgrado de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".  
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

**“POSGRADO EN ADMINISTRACION  
FINANCIERA DEL SECTOR PUBLICO”**

**TRABAJO FINAL SIMULADO**

**FUERZA AÉREA ARGENTINA**



**“EJERCICIO 2002”**

**“PROGRAMA 17 – TRANSPORTE AÉREO DE FOMENTO”**

**“PROGRAMA 18 – APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA  
NACIONAL”**

**“PROYECTO CONSTRUCCION ESTAC. METEOROLÓGICA  
CRISTO REDENTOR”**

**“01 – ACTIVIDAD CENTRAL”**

**AUTOR:**

**BRENZONI, Antonio Félix.**

**Noviembre de 2002.-**

## INDICE GENERAL DEL TRABAJO

Orden	Concepto	Páginas
1	Trabajo Práctico- Misión de la Fuerza Aérea	1-2
2	Programa 17 – Transporte Aéreo de Fomento	3-4
3	Programa 18 – Apoyo a la Actividad Aérea Nacional. – Comando de Regiones Aéreas	5-13
4	Programa 01 – Actividad Central	14
5	Criterios Generales para el Trabajo integrador	14-15
6	I – Supuestos Iniciales	15-16
7	II – Datos del presupuesto anual y evolución de la ejecución del ejercicio.	16-20
8	III – Ingresos, IV – Pagos, V -Resultados de la ejecución del ejercicio fiscal	21
9	VI – Evaluación del Ejercicio	22-27
10	Organigrama de la Fuerza Aérea Argentina	Anexo 1
11	Estructura Programática de la Fuerza Aérea Argentina	Anexo 2
12	Organigrama de L.A.D.E	Anexo 3
13	Producc. Terminal, objetivos y metas Progr. 17	Anexo 4
14	Organigrama Comando de Regiones Aéreas	Anexo 5
15	Producción Terminal del Programa 18 en la actualidad.	Anexo 6
16	Producc. Terminal, objetivos y metas Progr. 18 – supuesto para el ejercicio.	Anexo 7
17	Cuadro general presupuestario y financiero del trabajo práctico	Anexo 8
18	Programación anual de recursos con afectación específica	Anexo 9
19	Resultados de la Ejecución del Ejercicio práctico	Anexo 10

*Programa (Recursos)*

## TRABAJO PRACTICO INETEGRADOR SIMULADO PARA EJERCICIO FISCAL 2002

Para el desarrollo de este trabajo, se han considerado algunos programas de la Fuerza Aérea Argentina, organismo dependiente del Ministerio de Defensa con los siguientes criterios y supuestos:

La Fuerza Aérea es una organización vertical, predominando los reglamentos y procedimientos en todo su accionar. Para este trabajo se han seleccionado dos programas, que por sus características tiene todo el ciclo de producción, desde la producción terminal, hasta los recursos propios de la actividad, a través de la Fuente de Financiamiento con recursos de Afectación Específica 13 a los fines de medir los resultados económicos del ejercicio.

Se han considerados dos programas directos reales el 17- Transporte Aéreo de Fomento con sus dos Actividades actuales: 1- Vuelos de Fomento - 2 – Vuelos Comerciales y el 18 Apoyo a la Actividad aérea Nacional suponiendo en este caso dos actividades 1- Servicio de Protección al Vuelo y 2 Servicio Meteorológico.

Se ha simulado un proyecto de inversión denominado Construcción de Estación Meteorológica Cristo Redentor.

Las Actividades Centrales son las que actualmente están vigentes en esa Institución la 1-Conducción y Dirección y la 2 - Gestión Económico Financiera.

Se estimaron supuestos de planificación, ejecución y evaluación de un ejercicio presupuestario midiendo la eficacia y eficiencia de la gestión, de acuerdo a los instrumentos otorgados por los Sistemas de la Administración Financiera basándose en los presupuestos por Programas.

### MISIÓN PRIMARIA DE LA FUERZA.

El Estado Nacional, de acuerdo con lo estipulado por la Constitución Nacional, asigna la misión al instrumento militar, de la que se deriva la misión de la Fuerza Aérea, la cual se materializa en objetivos operacionales, explicitados en el planeamiento militar conjunto, que responden a responsabilidades y competencias que le son propias, al igual que la fiscalización de la actividad aérea en el país y el apoyo a la comunidad en situaciones de catástrofes o desastres y a la política exterior de la Nación, a través de su participación en operaciones para el Mantenimiento de la Paz, en el marco de la Organización de la Naciones Unidas (ONU) y en cumplimiento de disposiciones emanadas del Poder Ejecutivo Nacional. Se adjunta en **Anexo 1** el Organigrama al máximo nivel de conducción de la Fuerza Aérea Argentina.

El Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, a través de los Programas 01 Actividad Central (Dirección, Conducción y Gestión Económico-Financiera), 16 (Capacidad Operacional), 17 (Transporte Aéreo de Fomento), 18 (Apoyo a la Actividad Aérea Nacional), 19 (Asistencia Sanitaria), 20 (Capacitación y Formación), debe cumplir con las responsabilidades específicas y conjuntas en lo que hace a generar capacidad de disuasión para preservar los intereses vitales de la Nación de posibles amenazas, además de proveer el control, seguridad y protección a la aeronavegación en el Espacio Aéreo Nacional y el fomento de las rutas aéreas patagónicas.

La Fuerza Aérea, para materializar en objetivos operacionales las responsabilidades y competencias específicas, necesita mantener su capacidad operacional, lo que implica una adecuada formación, adiestramiento y asistencia sanitaria del personal, para lo cual requiere recursos presupuestarios con financiamiento del Tesoro Nacional.

Cabe destacar que la política de Recursos Humanos de la Fuerza, se encuentra orientada prioritariamente al sostenimiento del personal afectado al área operativa de la institución, como así también y con igual nivel de importancia, hacia aquellos agentes abocados a las tareas de gestión administrativa y funcionamiento de la institución en áreas como la sanidad, formación y capacitación del personal, en el marco de una estricta racionalización del gasto.

Para atender el financiamiento del Programa 17 – Transporte Aéreo de Fomento (L.A.D.E.), se afectará recursos de la Fuente 11 – Tesoro Nacional, tendientes a sostener operativamente la actividad y de la Fuente 13 – Recursos con Afectación Específica, provenientes del arancelamiento de los servicios de transporte de personas y carga, para la cobertura de los gastos originados por la estructura de comercialización y apoyo logístico a las actividades del programa, destacándose que el mismo cuenta con la supervisión y/o aprobación de la Secretaría de Transporte – Dirección Nacional de Transporte Aéreo.

Los servicios necesarios para el control, seguridad y protección a la aeronavegación en el Espacio Aéreo Nacional se concretan a través del Programa 18, cuyo financiamiento se sustenta con recursos provenientes de tasas aeronáuticas que percibe la Fuerza por parte de las empresas aerocomerciales, tales como: de seguridad, de protección al vuelo en ruta, apoyo al aterrizaje y global unificada (Decretos N° 698/01 y 577/02).

Se requiere una complementación de dicho financiamiento mediante los recursos provenientes del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.),

por aplicación del Artículo 11 del Decreto N° 375/97 (originados por el pago del canon del concesionario), para la reposición y actualización tecnológica del equipamiento.

Ello, por cuanto los servicios esenciales que el Estado Nacional debe brindar a la sociedad, no deben estar condicionados a situaciones coyunturales que afecten la recaudación prevista en la Ley 13.041 (Ley de Tasas Aeronáuticas), consecuentemente se deberían adecuar los techos presupuestarios de la actividad a su estructura de costos, independientemente de su Fuente de Financiamiento.

Por lo expuesto, revertir el proceso de deterioro actual, implicaría completar el financiamiento de la actividad, de conformidad con lo establecido en el Artículo 17 y 25 del Decreto 375/97.

Asimismo, para ejecutar un plan de infraestructura aeroportuaria en aeropuertos no concesionados, se requiere la materialización del aporte del O.R.S.N.A.

**PRINCIPALES OBJETIVOS QUE SE PROPONEN LLEVAR A CABO EN EL AÑO 2002.**

- Sostener las acciones conducentes a la gestión operativa de conducción del Estado Mayor General de Fuerza Aérea.
- Mantener y actualizar el software de la Red Integrada de Información Financiera, para aproximadamente 38 unidades desconcentradas en el ámbito nacional, a los efectos de permitir la cobertura informática y transmisión de datos para la ejecución, en tiempo y forma, del presupuesto autorizado a la subjurisdicción.
- Continuar con el empleo de las capacidades para concretar la Defensa Aeronáutica Nacional, apoyar a otras F.F.A.A., ejercer el poder de Policía Aeronáutica, apoyar a la comunidad en situaciones de crisis o desastres y controlar y administrar el Espacio Aéreo Nacional en resguardo de la seguridad de personas, aeronaves y bienes que se movilizan a través del mismo.
- Mantener la cantidad de horas de vuelo que fueran asignadas para el año en curso, procurando no afectar el Programa de Actividad Aérea ni modificar el promedio de los últimos años, lo que permitirá continuar con la formación y el adiestramiento de las tripulaciones.
- Continuar con el desarrollo de actividades conducentes a mantener actualizado el perfil tecnológico de la F.A.A., mediante la ejecución de proyectos cuyos objetivos contribuyan a recuperar los Sistemas de Armas existentes, modernizar Sistemas de Armas de dotación, facilitar el entrenamiento y la formación del personal y desarrollar e incorporar nuevas tecnologías.
- Apoyar la producción de sistemas, subsistemas o componentes de uso aeronáuticos, desarrollados con la intervención de la industria local.
- Concretar la actualización, modernización y mantenimiento de los medios materiales que hacen al Control, Seguridad y Servicios de Protección al Vuelo.
- Incrementar y actualizar con desarrollo tecnológico, los sistemas de seguridad de los aeropuertos con el objeto de prevenir, disminuir, anular y/o neutralizar los riesgos y/o amenazas.
- Mantener participación activa en organismos internacionales relacionados con la actividad aérea mundial (OACI, CLAC, OMM, PNUD, etc).
- Atender a las poblaciones menores del área patagónica con la mayor cantidad de frecuencias posibles y cubrir eventuales necesidades de transporte de pasajeros derivadas del abandono de ciertas rutas por los operadores comerciales que las atienden.

## **PROGRAMA 17 – TRANSPORTE AEREO DE FOMENTO**

Para comenzar con el desarrollo de los programas (se adjunta **Anexo 2** con la Estructura Programática real y actual de la Fuerza Aérea Argentina)

El programa 17 - “Transporte Aéreo de Defensa”, está dentro de la Estructura Programática de la Fuerza Aérea en la Fuente 13 “**RECURSOS CON AFECTACIÓN ESPECÍFICA**”, y la Unidad Ejecutora es el organismo interno **LINEAS AEREAS DEL ESTADO**.

El objetivo de este programa es fomentar rutas de transporte aereo de interés para la nación y en menor medida, el desarrollo de rutas comerciales de transporte de pasajeros y carga. A traves de ello se cumple con el principio de subsidiariedad del estado de

asistir socialmente a sus habitantes radicados en poblaciones de difícil acceso o en zonas inhospitas del país, particularmente de la patagonia, reduciendo de esta manera el aislamiento que por motivos geográficos las afecta. (se adjunta **Anexo 3** con el organigrama de L.A.D.E.)

La actividad de este programa abarca dos acciones; Vuelos regulares de fomento ajustados a las frecuencias programadas con sus variaciones estacionales y vuelos comerciales, utilizándose para ello las capacidades remanentes disponibles, atendiendo eventualmente necesidades de transporte de pasajeros derivados del abandono de ciertas rutas por los operadores privados que las explotan.

Asimismo, tiene como objetivo desarrollar el transporte de carga doméstica regional e internacional, siendo en forma conjunta una de sus principales funciones, el traslado del personal que cumple misiones de paz en las Naciones Unidas.

Es importante destacar que esta actividad no coliciona con intereses privados que tratan al transporte de carga como "marginal", siguiendo igual temperamento con el transporte de pasajeros.

La aparición de operadores privados y las sucesivas restricciones presupuestarias, motivaron reestructuraciones administrativas y operativas (reducción de personal, restricción de gastos, modificaciones al programa de vuelo, cantidad de servicios y frecuencias) debiendo concentrar los esfuerzos hacia los sectores de mayor demanda de la actividad.

## **METAS Y PRODUCCION BRUTA**

Las indicadas son unidades de medida internacionalmente consideradas para evaluar las líneas aéreas aceptadas por la OACI, IATA y DIRECCION DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL DE LA REPUBLICA. En **Anexo 4**, se adjunta la estructura actual del Programa con las metas a cumplir en el presente ejercicio simulado 2002, detallando las unidades de medidas y la cantidad por cada producto terminal.

### **ACTIVIDAD 1 – VUELOS DE FOMENTO**

Dicha actividad tiene por objeto la atención de poblaciones menores del área patagónica con la mayor frecuencia de servicios aéreos posibles, consolidando los servicios tendientes a atender a las empresas que abastecen los servicios troncales.

### **ACTIVIDAD 2 – VUELOS COMERCIALES**

Dicha actividad tiene por objeto desarrollar el transporte aéreo de carga y pasajeros doméstico, internacional y regional atendiendo las necesidades no satisfechas por los grandes operadores aéreos.

## PROGRAMA 18 – “APOYO A LA ACTIVIDAD AÉREA NACIONAL”.

El programa 18 - “Apoyo a la Actividad Aérea Nacional”, está dentro de la Estructura Programática de la Fuerza Aérea en la Fuente 13 “**RECURSOS CON AFECTACIÓN ESPECÍFICA**”, y la Unidad Ejecutora es el COMANDO DE REGIONES AÉREAS. Se adjunta en **Anexo 5** el Organigrama de dicha unidad Ejecutora. Este programa cuenta con recursos propios a través de la ley de Tasas N° 13041, para atender la Misión principal de conducir los servicios de Tránsito Aéreo, Comunicaciones, Meteorología Nacional, Registro y Habilitaciones de Aeronaves y Personal, fomento de las Actividades Aeronáuticas Civiles, Prevención e Investigación de Accidentes Civiles sobre el Territorio Nacional y Aguas Jurisdiccionales y ejercer la Seguridad Aeroportuaria .

En **Anexo 6**, se adjunta la estructura actual y real del Programa con las metas a cumplir en el presente ejercicio, detallando las unidades de medidas y la cantidad por cada producto terminal. Este cuadro nos va a servir de base para el informe final comparando el trabajo práctico y los supuestos en relación a lo real que hoy está en el presupuesto Nacional. Para continuar con el análisis en el **Anexo 7**, se adjunta la estructura del Programa supuesta (separadas en dos Actividades) para este trabajo práctico con las metas a cumplir en el presente ejercicio simulado 2002, detallando las unidades de medidas y la cantidad por cada producto terminal.

### COMANDO DE REGIONES AÉREAS

El comando de Regiones Aéreas tiene como responsabilidad brindar servicios necesarios para control, seguridad y protección a la aeronavegación en el espacio aéreo Nacional. Para afrontar esta misión el C.R.A. imparte sus directivas según la legislación vigente, observando y aplicando las disposiciones de convenios internacionales, siendo el País Estado Miembro de algunas de esas organizaciones reguladoras de la aviación civil en el ámbito internacional.

Para cumplir ésta, cuenta con el apoyo de organismos que le dependen y por lo específico de su actividad se agrupan en distintas Direcciones, Servicios, Centros de Instrucción e Institutos, los cuales contribuyen a la misión readeuada por aplicación del decreto N° 375/97, con tareas como:

- Fijar normas de circulación aérea, habilitar aeropuertos, aeronaves (tanto nacionales como extranjeras), talleres, fabricas de material aeronáutico y personal aeronavegante (ya sea pilotos y/o técnicos).
- Relevar información, confeccionar y publicar cartografía oficial.
- Capacitar y actualizar al personal que brinda servicios de protección al vuelo (controladores, radaristas, meteorólogos, mantenimiento de equipos, etc.).
- Suministrar información meteorológica oficial en la República Argentina.
- Investigar los accidentes de aviación ocurridos, estableciendo sus causas y proponiendo medidas de prevención para evitar su repetición.

- Ejercer el poder de policía en el Aeroespacio y jurisdicción territorial.
- Proyectar, ejecutar y fiscalizar los proyectos y las obras de infraestructura aeronáutica, en aeropuertos no concesionados.
- Mantener actualizado el Registro Nacional de Aeronaves.
- Ejecutar el plan de verificación de las radio-ayudas,
- Realizar enlaces radio-eléctricos, telefónicos, satelitales, operar radio ayudas y radares,
- Contribuir a preservar el medio ambiente y el normal desarrollo de la vida en comunidad compatible con la naturaleza y características de la actividad aeronáutica.
- Coordinar con el Organismo regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, todas las acciones tendientes a unificar la aplicación del Decreto 375/97 y la Ley N°13.064, en aquellos Aeropuertos comprendidos en el S.N.A. Y en los que permanecen bajo la responsabilidad de la Fuerza Aérea.

#### **PRINCIPALES POLÍTICAS Y ACCIONES QUE SE DESEAN LLEVAR A CABO EN EL AÑO 2002**

el comando de regiones aéreas, como responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, del tráfico aéreo, protección al vuelo y seguridad aeroportuaria prevé para el ejercicio 2002, el logro de los siguientes objetivos:

- efectuar mantenimientos efectivos y modernización del equipamiento existente, como así también actualización de la tecnología en aquellos que se encuentren en situación de obsolescencia.
- en lo que se refiere a la prevención sobre el accionar del contrabando, narcotráfico y terrorismo, incrementar con equipos y técnicas de avance, actualizando los sistemas en esta área.
- para el área infraestructura aeroportuaria, ejecutar el plan de obras programado.
- mantener la participación activa como estado miembro en las distintas organizaciones internacionales relacionadas a la actividad aérea mundial, (organización internacional de aviación civil, organización mundial de meteorología, plan de las naciones unidad para el desarrollo, comisión latinoamericana de aviación civil), como así también con el plan de cursos y comisiones en el exterior y en el país.
- coordinar con el concesionario y el organismo regulador del sistema nacional de aeropuertos, el efectivo cumplimiento de todas las normas, sistemas y procedimientos técnicos definidos en la administración, operación, conservación y mantenimiento de los aeropuertos integrantes del S.N.A.

Todas las funciones y responsabilidades precedentemente detalladas, contribuyen a la misión del C.R.A. y están a cargo de las distintas unidades operativas y administrativas dispersas en todo el País.

## **COMANDO DE REGIONES AEREAS**

### **DESCRIPCIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL**

En líneas generales, este comando tiene a su cargo los servicios de seguridad y protección al vuelo (incluyendo el ejercicio del poder de policía y el servicio meteorológico nacional), la operación de los aeropuertos y aeródromos, la habilitación de aeronaves y aeronavegantes, el mantenimiento de la infraestructura existente y la construcción de la nueva, la instrucción y perfeccionamiento de personal aeronáutico especializado y la cartografía aeronáutica. En otras palabras, podría decirse que este comando se ocupa fundamentalmente de los temas referentes a la aviación civil.

Debido a la diversidad de funciones de este comando, quizás sea más claro analizarlo desde el punto de vista de la producción terminal del mismo, nuevamente en terminología de presupuesto por programas, entrelazándola con las distintas direcciones que lo conforman.

Los productos terminales que se vislumbran claramente diferenciados unos de otros son: el **servicio de policía de seguridad y judicial**, en manos de la dirección de la Policía Aeronáutica nacional; el **servicio de meteorología**, a cargo de la Dirección del Servicio Meteorológico Nacional y el **Servicio de la Seguridad de la Aeronavegación**, que se brinda a través de un conjunto de direcciones (la Dirección de Comunicaciones, la Dirección de Aeronavegabilidad, la Dirección de Fomento y Habilitación y la Dirección de Tránsito Aéreo) y de cuatro regiones que operan la totalidad de los aeródromos: red de aeródromos sur – RASU-, red de aeródromos noreste – RANE- red de aeródromos noroeste –RANO- y red de aeródromos centro – RACE-.

Este último producto terminal (el servicio de seguridad de la aeronavegación es quizás el más complejo debido a la cantidad de elementos que lo conforman. Para facilitar su comprensión, se describirán cada uno de sus componentes:

### **DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES**

En la Dirección de Comunicaciones se racionalizan y administran los sistemas de comunicaciones y electrónica, se establecen las normas y procedimientos de operación de los mismos, se dirige la operación y verificación de los sistemas y telecomunicaciones y radio-ayudas se ejerce el mantenimiento del material correspondiente y se supervisa el funcionamiento general de aquellos. Los sistemas de telecomunicaciones involucran dos aspectos: 1) la red de comando y administración y 2) la red de seguridad y protección al vuelo. El primer aspecto es el cubierto con fines estrictamente militares y debe posibilitar las vías de comunicaciones frente a la eventualidad de un conflicto armado. El segundo aspecto involucra:

- a) Radio-ayudas (ILS, VOR, DME, radiofaros y radiobalizas).
- b) Comunicaciones de control de aeronaves (en ruta, en área terminal y en área aeródromo).

- c) comunicaciones de coordinaciones (entre centros de control nacionales y con centros de control internacionales).
- d) comunicaciones de apoyo (meteorológicas, de emergencias, de búsqueda y salvamento y de información aeronáutica) y
- e) comunicaciones administrativas (entre regiones aéreas y aeródromos, entre aeródromos y con países limítrofes).

**Ampliando estos puntos, cabe aclarar que:**

- a) respecto a las radio-ayudas:
  - ✓ El ILS (instrumental landing system) es un sistema para el aterrizaje por instrumentos que consiste en un equipo en tierra que da el perfil o trayectoria de aterrizaje en altura e indica en un instrumento a bordo la maniobra a realizar para encontrar y volar dicho perfil, de otro equipo en tierra que señala el eje de la pista e indica en un instrumento a bordo la maniobra a realizar para encontrar y volar dicho eje y radiobalizas VHF (muy alta frecuencia) o marcadores en tierra que indican distancias fijas respecto a la pista mientras un instrumento a bordo indica cuando se sobrevuela la radiobaliza. Los sistemas instalados de este tipo totalizan los treinta, y la descripción de su localización y año de instalación se encuentra en el Anexo.....
  - ✓ El VOR (VHF OMNIDIRECTIONAL RANGE) es un sistema de navegación que consiste en la transmisión de señales por un equipo en tierra que al ser captadas por un instrumento a bordo permiten dirigirse en línea recta hacia o desde el punto geográfico en que está instalado dicho equipo. Existen cincuenta y siete radioayudas de este tipo en la República Argentina.
  - ✓ El DME mide la distancia entre el punto geográfico en que se encuentre el equipo en tierra y la aeronave. Las radio-ayudas de este tipo son treinta y ocho.
  - ✓ Los radiofaros no direccionales (NDB) son utilizados, algunos para la localización de pista (sirven para la aproximación y el aterrizaje) y otros para determinar desde un punto alejado la ubicación de la aeronave respecto a determinada aerovía.
- b) Para las comunicaciones de control en ruta se utiliza la red de estaciones aeronáuticas VHF de avanzada (REAVA), que consta de cinco estaciones maestras y treinta remotas, y el sistema de alta frecuencia (HF) que está constituido por cinco estaciones terminales y cinco secundarias.  
Las comunicaciones en áreas terminales y aeródromos se realizan a través de cinco centros de control aéreas, las estaciones del área terminal y las torres de vuelo.
- c) sobre las comunicaciones de coordinaciones entre centros de controles nacionales e internacionales, se puede agregar que se efectúan a través de a) la Central Oral ATS (ATS (7 abonados nacionales y 6 internacionales); b) por sistema HF, 46 estaciones entre centros de controles nacionales y 5 con los centros internacionales; c) por sistema VHF, 20 estaciones entre centros de controles nacionales, y d) por intercomunicadores entre nacionales y con internacionales (2 abonados internacionales).
- d) Con referencia a las comunicaciones de apoyo, intervienen para las meteorológicas las estaciones de HF, las de teletipo y las satelitales; para las de emergencia las estaciones VHF y 5 estaciones HF; para las de búsqueda y salvamento, las 5 de HF y todos los aeropuertos y para las comunicaciones de información aeronáutica (red

AFTN) se usan las estaciones HF, de teletipo, satelitales y las correspondencias internacionales.

- e) Respecto a las comunicaciones administrativas existe un servicio fijo aeronáutico (denominado FX) que consiste en la transmisión de planes de vuelo, novedades importantes y urgentes que hacen a los vuelos (denominadas NOTAM), INFORMES DE METEOROLOGÍA, etc, y un servicio fijo operativo (denominado FAX), que es el utilizado por los centros de control de área para la transferencia de aeronaves, evolución de los vuelos, etc.

El mantenimiento de todos estos equipos se efectúa con capacidad propia o contratando el servicio a terceros cuando no se poseen los medios requeridos ( por ejemplo con los sistemas ILS). En cuanto al mantenimiento con medios propios se realizan en tres niveles según el grado de complejidad de que se trate: en aeródromos, en la cabecera de la Región o en los Laboratorios de comunicaciones y radioayudas (físicamente instalados en la I Brigada Aérea).

## **DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD**

La Dirección de Aeronavegabilidad es la autoridad de aplicación del reglamento respectivo ( Decreto 14956/87), que consiste en las normas y procedimientos que deben cumplir el personal técnico, las aeronaves nacionales y extranjeras y sus partes, los talleres y fábricas de material aeronáutico, estando facultada para la adaptación, modificación o complementación del mismo. Además, tiene a su cargo la administración del Registro Nacional de Aeronaves (matriculación de aeronaves, cese de bandera, transferencias, embargos, inhibiciones, hipotecas, contratos de utilización o comodato y en general, todo tipo de actos registrales)

Básicamente, es el organismo que otorga el certificado de aeronavegabilidad, significando con ello que la aeronave está habilitada técnicamente para ser utilizada. Se debe presentar en todo aeródromo como documento imprescindible para poder volar, así como el piloto debe presentar su certificado de habilitación como tal.

También habilita a los talleres aeronáuticos y su personal técnico, al igual que a las fábricas de aviones como de sus partes (se autoriza el diseño tipo y se controla el proceso de fabricación).

Una parte fundamental de su trabajo es mantener actualizada toda la normativa sobre aeronavegabilidad, que en nuestro país está estructurada sobre la base de adopción de las regulaciones federales de aviación de los Estados Unidos de América (FAR) y de los procedimientos de la administración federal de aviación de ese país (FAA), con las necesarias adaptaciones a nuestra propia legislación y posibilidades, y están en concordancia con el Convenio sobre Aviación Civil y Normativa de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

## **DIRECCIÓN DE FOMENTO Y HABILITACIÓN**

La Dirección de Fomento y Habilitación autoriza, coordina y fiscaliza las actividades de las empresas dedicadas al trabajo aérea; otorga las licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles; habilita las escuelas de pilotaje o paracaidismo y fomenta el desarrollo de las instituciones aerodeportivas y de la aviación civil en general.

Como síntesis cuantitativa de sus tareas, se fiscalizan 108 empresas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos (otorgando los certificados de explotadores aerocomerciales, tanto a los que efectúan vuelos regulares como a los que realizan vuelos no regulares – taxis aéreos-) 297 de trabajos aéreos (los más numerosos son los de fumigación con agroquímicos pero también hay de magnetometría, de sintillometría, fotogrametría, traslados en helicópteros a plataformas off shore y pozos petroleros, tendidos de gasoductos, oleoductos, etc.) 2563 aeroclubes, 40 clubes de planeadores, 256 clubes de paracaidismo 567 escuelas de vuelo privadas, 2560 escuelas de vuelo en aeroclubes, 38 escuelas en clubes de planeador. En el caso de las escuelas se les otorga la habilitación para funcionar como tales, asesorándolas y estableciendo las normas para la instrucción teórica y práctica.

Se reciben en esta dirección los requerimientos de exámenes para la obtención de licencias y habilitaciones que testimonian la idoneidad del personal aeronáutico civil, administrando y ejecutando las inspecciones correspondientes, asimismo se certifica la actividad de vuelo (horas de vuelo cumplidas por cada piloto).

Existe un Registro de Personal Aeronáutico, referido a quienes cumplen funciones a bordo de aeronaves y también en superficie. El departamento de registro entiende en todo lo referente a las normas, reglamentaciones, disposiciones y procedimientos que permiten asegurar la competencia del personal aeronáutico civil.

La actividad de fomento se vio fuertemente disminuída en la práctica al derogarse, en 1990, el decreto que creó la cuenta especial N° 385, en donde ingresaban los fondos que provenían del impuesto a los aerocombustibles y los aranceles para el otorgamiento de licencias aeronáuticas don destino al Fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil. Estos fondos permitían el otorgamiento de subsidios a instituciones aerodeportivas fabricación de prototipos, premios a inventos, escuelas de pilotaje, etc. En este momento ya no se otorgan subsidios, sólo se presta colaboración para la realización de festivales aéreos y competencias aerodeportivas en cuanto a la organización y fiscalización de los eventos, además de fiscalizar a los aeroclubes.

## **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO AÉREO**

La Dirección de Tránsito Aéreo tiene a su cargo las tareas de planificar, coordinar y controlar la circulación aérea, en el área de jurisdicción nacional así como las tareas de búsqueda y salvamento aeronáutico, de habilitar e inhabilitar los aeródromos y helipuertos, de desarrollar y fijar las normas y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, de producir y autorizar las publicaciones de información aeronáutica (conforme al decreto 353/77, reglamentario del art. 232 del Código Aeronáutico).

Pasar revista a la actividad que efectúan los distintos departamentos simplificará la comprensión íntegra de su quehacer.

En el departamento de aeródromos se asesora, se planifica, se propone y se aplica toda la normativa sobre los aeródromos, helipuertos y lugares aptos denunciados, de acuerdo a las características físicas (estudios de geodesia, topografía, etc.) y a las condiciones técnicas del lugar (limitaciones al dominio, despeje y señalamiento de obstáculos, etc.) así como se tratan las cuestiones vinculadas al ruido de aeronaves y al impacto en el medio ambiente. También se determinan las ayudas terrestres visuales diurnas y nocturnas necesarias, se gestionan su concreción y se asegura su correcto emplazamiento.

El departamento de búsqueda y salvamento prevé, coordina y organiza las actividades del servicio SAR (Search and rescue) aeronáutico y del punto de contacto argentino (SPOC Ezeiza) en el sistema internacional satelital de localización de radiobalizas de emergencias COSPAS-SARSAT. Se ocupa de la confección y actualización permanente de la guía operativa (manual), del relevamiento de los medios de cada área y de la comunicación e instrucción de empresas aéreas y usuarios particulares para poder disponer de la máxima disponibilidad de medios frente a la contingencia.

Este servicio está conformado por cinco centros coordinadores (RCC) que son los que efectivamente llevan a cabo las acciones, y que resultan coincidentes geográficamente con los cinco centros de informaciones de vuelo, detallados más adelante.

La acción se desencadena en función de la fase del proceso por la que se transita: 1) falta de comunicación de la aeronave con los controles terrestres correspondientes, primera fase del proceso, denominada de **incertidumbre**, 2) fase de **alerta** cuando se considera que existe probabilidad de peligro grave e inminente y 3) última fase, cuando se declara el estado de **peligro**.

El departamento de control operativo se ocupa de determinar las rutas de navegación aérea (aerovías), los procedimientos de vuelo en la aproximación y salida de los aeródromos por instrumentos, las normas de circulación aérea y de operación de aeronaves (como ejemplo ilustrativo, si la aeronave se encuentra bajo el control de un radar debe mediar no menos de 20 millas entre una y otra en vuelo, pero si el control es manual la distancia no podrá ser inferior a 70 millas), la definición de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia necesarios y los procedimientos de control de tránsito aéreo. Para clarificar este último ítem, se puede agregar que cada aeronave siempre se encuentra bajo la tutela de algún controlador. Sintéticamente: 1) control de área, mientras se encuentra en ruta, y la efectúa el centro al que corresponde el espacio aéreo por donde transita, 2) control de aproximación, que está físicamente instalado en el aeródromo y 3) control de aeródromo, efectuado por la torre de control del aeródromo.

En el departamento de información aeronáutica se recibe la información relativa a la seguridad y protección al vuelo y al personal aeronáutico de las distintas dependencias de tránsito aéreo, se clasifica, revisa, compila y actualiza para proceder a su edición y distribución. También se diseñan y confeccionan las cartas aeronáuticas, los manuales de especificaciones técnicas y toda documentación aeronáutica que importe para su difusión.

Este material cartográfico y de información aeronáutica editado o autorizado por esta dirección es de uso obligatorio, y para el mismo se tienen en cuenta las normas y procedimientos por la Organización de la Aviación Civil Internacional, y los acuerdos internacionales sobre la materia en que la Nación es aporte. Los métodos y las disposiciones recomendadas para su difusión son los establecidos en el Anexo 15 del Convenio de Chicago de 1944, en donde se establece que la finalidad del servicio es "asegurar que se divulga la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional". El intercambio de información es gratuito y se proporciona un ejemplar de cada uno de los elementos de la documentación integrada, a los servicios de información aeronáutica que lo soliciten. Las publicaciones más relevantes que tienen una emisión frecuente las constituyen las AIP (Aeronautic international publication), de carácter permanente; las NOTAM (notice to the airmen), diarias y de connotación urgente; las AIC ,, circulares conteniendo normas y directivas y las AIRAC, que son las compilación mensual de los datos que

perduran temporalmente. También están los suplementos y enmiendas de AIP, tanto de carácter nacional (categorizadas como "A") como internacional (denominadas "B").

Respecto a la cartografía, se confeccionan los manuscritos de compilación de las series a escala 1:1.000.000 y 1:500.000, denominadas CAA (13 cartas) y CAAT (24 cartas) respectivamente. Se realizan los pedidos topográficos, se mantienen los historiales de compilación y se corrigen las pruebas color, coordinando y fiscalizando el proceso de impresión. Estas cartas aeronáuticas se renuevan cada 5 años para las zonas más urbanas, 7 años para las medianamente urbanas y 10 años para las zonas menos habitadas.

La lista completa de las publicaciones en venta, el año de edición, y su precio están a disposición.

El departamento de control de gestión tiene a su cargo, básicamente tareas administrativas que apoyan toda la gestión de la Dirección.

### **REDES DE AERÓDROMOS EN REGIONES: NOROESTE, NORESTE, CENTRO Y SUD.**

Cada red de aeródromos tiene una cabecera de región desde donde opera el centro de control de área (ACC), y la cantidad de aeródromos que conforman cada zona es variable:

<b>REGIÓN</b>	<b>CABECERA</b>	<b>CANTIDAD. DE AERODROMOS</b>
RACE	Ezeiza	35 (incluido Ezeiza y Aeroparque Jorge Newbery)
RANO	Córdoba	14
RANE	Resistencia	20
RASU	Comodoro Rivadavia	25

En cada aeródromo (en el interior de nuestro país o en el exterior) se encuentra una división u oficina denominada ARO-AIS (AERONAUTIC - Information Service), en donde cada piloto debe presentar su habilitación como piloto, el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave a utilizarse y el plan de vuelo a efectuar, así como consultar toda la información aeronáutica última existente antes de efectuar el despegue de la aeronave.

En los aeródromos se recauda, en los casos en que las empresas de aviación no tengan cuenta corriente, las tasas de aterrizaje, estacionamiento, protección al vuelo, transmisión de mensajes, etc.

### **POLICÍA AERONÁUTICA NACIONAL**

El producto terminal del Servicio de Policía de Seguridad y Judicial lo brinda la Policía Aeronáutica Nacional, fuerza de seguridad militarizada que ejerce sus funciones a través de 27 escuadrones o destacamentos diseminados por todo el país, en los aeródromos más importantes. Su sede central se encuentra en Ezeiza. El marco legal que enmarca este servicio es la Ley 21.521, sancionada el 31 de enero de 1977. Tiene jurisdicción en el aeroespacio; en las aeronaves, aeródromos, pistas de aterrizaje e instalaciones terrestres radicadas en los mismos o que sirvan de apoyo a las operaciones aeroespaciales, en lo que no afecta a la jurisdicción militar, y en los casos de infracciones de competencia federal que comprometen el empleo del medio aéreo o la seguridad de la aeronavegación.

Además de vigilar y mantener la seguridad y el orden en zonas de actividad aérea y de fiscalizar el cumplimiento de las normas legales sobre aeronaves, previniendo, investigando y reprimiendo la comisión de delitos y faltas, es policía auxiliar aduanera, sanitaria y de migraciones. Tiene especial trascendencia por el ámbito en que actúa, en el cumplimiento de la leyes 23.737 (de estupefacientes), 22421 (de protección y conservación de la fauna silvestre y 2.344 (de comercialización de especies amenazadas de fauna y flora silvestre).

También da cumplimiento a mandatos judiciales e instruye sumarios con intervención del juez competente, practicando las diligencias necesarias para comprobar los hechos ocurridos y descubrir y detener a los delincuentes.

### SERVICIO METEOROLÓGICO NACIONAL

El producto terminal del Servicio de Meteorología lo brinda el Servicio Meteorológico Nacional.

Su misión de dirigir la actividad meteorológica Nacional y el desarrollo de las hidrometeorológicas y geofísicas afines, así como entender en al prestación de los servicios públicos correspondientes de inspección, pronóstico y asesoramiento, y actuar técnicamente ante organismos internacionales y extranjeros relacionados con la atmósfera y el aeroespacio está establecida por la Ley 12.945/45 y por el Decreto 1678/73. .

Para entender el proceso del sistema meteorológico mundial del cual nuestro país es parte, es útil valerse del gráfico expuesto como, aclarando que las siglas SMO, SMT y SMPD significan sistema meteorológico de observaciones, sistema meteorológico de comunicaciones y sistema meteorológico de procesamiento de datos respectivamente.

Conforman el sistema meteorológico mundial los centros mundiales (Moscú, Washington y Melbourne), los regionales (son 23 entre los que se encuentra Buenos Aires) y los nacionales. Este Sistema está diseñado para constituir una vigilancia meteorológica mundial formada por la cooperación voluntaria de 180 países miembros, quienes forman parte de la O. M.I. (Organización Meteorológica Mundial).

Los usuarios oficiales de información meteorológica son, en orden cuantitativo decreciente: Ministerios y Secretarías, Municipalidades, Universidades Nacionales, Fuerzas Armadas y de Seguridad.

Se advierte cierta confusión entre la definición de los programas y sus fuentes de financiamiento, ya que no existe impedimento alguno (salvo la facilidad práctica) de que un mismo programa se financie a través de varias fuentes. En realidad, es lo que sucede en la mayoría de los programas de la Administración Nacional toda.

Otro de los motivos por los cuales el presupuesto de los mismos se elabora y ejecuta bajo el programa de Apoyo a la Actividad Aeronáutica se debe a que son instituciones que forman y capacitan para las especialidades necesarias en la aviación civil. Todo lo relacionado con ella se maneja a través del comando de Regiones Aéreas, que en los hechos funciona como una jefatura de la aviación civil, excepto en el área transporte comercial, en donde interviene la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, Fluvial y Marítimo, en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

El resto de los departamentos (Economía – que administra los créditos presupuestarios ,Recursos Financieros – que gestiona la recaudación de los recursos- OACI, etc.) asesorías o dependencias que quedan sin explicitar se debe a que o cumplen funciones

netamente administrativas o no tienen suficiente relevancia presupuestaria para considerarlas individualmente.

## **PROGRAMA 01 - ACTIVIDAD CENTRAL**

### **ACTIVIDAD 01 – DIRECCION Y CONDUCCION**

Dicha actividad Central realiza la Dirección y Conduccion de la Institucion a cargo del Jefe del Estado Mayor General. El objetivo se logra a partir de la participacion de distintos organismos que brindan asesoramiento sobre temas especificos, cumpliendo con las siguientes funciones:

Elaborar, proponer ya ctualizar las politicas de personal y de instruccion, analizando y planificando a fin de asesorar al Jefe del Estado Mayor General en todo lo relacionado con los requerimientos, formacin y perfeccionamiento del personal militar y civil de la Fuerza Aerea en el mediano y largo plazo. Tambien asesora en los estudios y proyectos que impliquen modificacin de leyes , reglamentaciones y reglamentos.

Intervenir, coordinar y centralizar la determinacion de los objetivos y politicas en las areas de operaciones, logistica, sistemas y comunicaciones, de acuerdo, de acuerdo al planeamiento estrategico militar y a los intereses aeronauticos para el mediano y largo plazo.

Elaborar el planeamiento correspondiente, la doctrina básica de conducción y fiscalización de los procedimientos. Participar en la elaboración de la doctrina conjunta y combinada, centralizar la organización de los medios de la F.A.A., para su actuación en los ámbitos específicos conjuntos y combinados como así también planificar, asesorar y promover el desarrollo de actividades administrativas, operativas y técnicas referidas al factor militar y su incidencia sobre el medio ambiente.

Asesorar y asistir al Jefe del Estado Mayor General, al Sub-jefe del Estado Mayor General, a los Comandantes y organismos dependientes en todas las cuestiones juridicas en que les corresponda intervenir. Supervisar a los oficiales asesores jiridicos ue prestan servicios a otras dependencias del ambito institucional o extrainstitucional. Asumir la representacion y defensa de la Fuerza Aérea.

Debido a lo heterogéneo de las actividades realizadas se hace imposible tomar una unidad de medida para esta actividad, no siendo mensurable en unides fisicas.

### **ACTIVIDAD 2 – GESTION ECONOMICO FINANCIERO**

Dicha activida central realiza la gestion económico financiera a cargo del Jefe del Estado Mayor General, cumpliendo con la programacion, planificacion, presupuestacion, ejecucion y control en la administracion economico financiera de los recursos y los gastos asignados a esta subjurisdiccion a efectos de lograr la mayor economia, eficiencia y eficacia en el uso de los mismos..

## **CRITERIOS GENERALES PARA EL TRABABJO INTEGRADOR DE LOS SISTEMAS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA.**

### **Sistema Presupuestario.**

Se planifican los recursos y gastos, hechos y actos con incidencia económica con y sin incidencia financiera que permiten predeterminar costos y la variación de Caja.

### **Sistema de Inversiones**

Se supone un proyecto de inversión pública a dos años, partiendo de un programa para el corriente ejercicio, efectuándose la formación de capital real fija por contrato y por avance de obra.

### **Sistema de Tesorería**

Se utilizará el método de Caja Única, tanto para los ingresos como para los pagos, centralizándose en la Tesorería General de la Nación, por intermedio del Banco de la Nación Argentina.

### **Sistema de Contabilidad Gubernamental.**

Se ha elegido el método del costeo directo, teniendo en cuenta que los programas desarrollados tienen sus propias metas y objetivos, no siendo necesario absorber costos indirectos; discriminándose los gastos fijos, semi-fijos y variables.

### **Sistema de Administración de bienes.**

Se evidencia la formación bruta y neta de capital real fijo, adquiriéndose los bienes de consumo a medida que se necesitan, sin efectuar acopio de materiales.

### **Sistema de Contrataciones**

En este caso se estiman las contrataciones legalmente efectuadas en tiempo y forma, hay descentralización de las mismas, en el organismo encargado de contrataciones, dentro de la Dirección Financiera.

### **Sistema de Administración Tributaria.**

Se refleja en la planificación y percepción de los ingresos corrientes.

### **Sistema de Control Interno y Externo.**

En estos programas se predeterminan metas, costos y resultados brindando información para que los sistemas de control pueda efectuarse desde el punto de vista de la eficacia y la eficiencia.

### **Programación de la ejecución financiera del ejercicio fiscal. Etapas de gastos y de Recursos.**

Se consideran las respectivas cuotas de compromiso para cada curso de acción y para cada ítem de gastos.

Se registra solamente las afectaciones del compromiso y devengado en gastos e ingresos en los recursos.

### **I - SUPUESTOS INICIALES.**

1. El crédito es la asignación presupuestaria definitiva del ejercicio fiscal;
2. la Cuota de Compromiso en el ejercicio se determina con la limitación de los ingresos efectivos.
3. Una parte de las cuotas de Servicios no Personales (Horas de Vuelo). Se tratan por separado porque son Servicios esenciales para el cumplimiento de las metas.
4. El número de Inciso es el de la "clasificaciones Presupuestarias del Sector Público Nacional" :

1	INCISOS
1	Personal (Gastos en personal)
2	Bienes de consumo
3	Servicios no Personales
4	Bienes de Uso
5	Tranferencias
6	Activos financieros
7	Servicio de la deuda
7.1	Amortización; Amortización de la deuda.
7.2	Intereses; Intereses de la deuda.
8	Depreciación; Otros gastos.

5. La depreciación del capital real fijo es del 20 % anual.
6. El total de gasto devengado financiero se ordena pagar.
7. Los importes corresponden a miles de pesos.
8. Los gastos en personal son los costos totales con contribuciones patronales a cargo del empleador.

## II – Datos del presupuesto anual y la evolución de la ejecución del ejercicio.

### PROGRAMAS

#### 1) 17- Transporte Aéreo de Fomento

Tiene dos actividades específicas: 1 Vuelos de fomento – 2 Vuelos Comerciales. Las metas y Producción bruta se detallarán mas adelante. La unidad ejecutora directa es L.A.D.E. ( Líneas Aéreas del Estado)

#### 2) 18 – Apoyo a la Actividad Aérea Nacional

Presentamos dos Actividades específicas 1 Control del Tránsito Aéreo – 2 Servicio Meteorológico.

3) **Proyecto** “Construcción Estación Meteorológica Cristo Redentor”. Este proyecto estará a cargo del Comando de Regiones.

Las metas y Producción terminal se detallarán mas adelante. La unidad ejecutora directa es el Comando de Regiones Aéreas.

#### 4) 01 - Actividad Central.

Presentamos dos Actividades comunes. 1 Dirección y conducción – 2 Gestión Económico financiero. Es la administración general de los programas, siendo las unidades ejecutoras el Estado Mayor General de la fuerza Aérea y la Dirección General de Administración Financiera.

### 1 – PROGRAMA 17- TRANSPORTE AÉREO DE FOMENTO

**1.1 Costo operativo;** la Asignación presupuestaria responde a un criterio de costo estándar.

#### Actividad 1 -VUELOS DE FOMENTO:

**Personal:** Crédito anual es de 1000 en dos cuotas semestrales de 600 y 400, incluye a personal de pilotos, azafatas, tripulantes de a bordo, personal de mantenimiento menor de aeronaves, inspectores y administrativos en las oficinas comerciales de venta de pasajes y atención al cliente. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

Los servicios del personal son prestados en su totalidad al final del ejercicio.

**Bienes de Consumo:** Crédito es de 500 en dos cuotas semestrales de 200 la primera y 300 la segunda. Se emitieron ordenes de compra por 200 en el primer semestre y por 250 en el segundo. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 150 en el primer semestre y por 200 en el segundo.

**Servicios no Personales:** Estos servicios están divididos en dos, los financiero y los no financieros. Los primeros el Crédito es de 700 , se otorgan dos cuotas semestrales de 350 y de 200 respectivamente, en el primer semestre se contratan los siguientes servicios: a) alquileres de locales 30, b) Servicios de limpieza 5, c) Mantenimiento e inspección de aeronaves 150. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 165. En el segundo semestre se contratan: a) alquileres de locales por 25, b) Servicio de limpieza por 5, c) Mantenimiento e inspección de aeronaves por 100. Se reciben facturas por agua, luz, te. y gas por 20. El Devengado en el segundo semestre fue menor por falta de asignación de cuota, no recibándose Servicios de Mantenimiento e inspección por 50.-

**Los servicios no personales (Horas de Vuelo)** se refieren a las Horas de Vuelo que provee el Comando de Operaciones para efectuar los vuelos de transportes. En este supuesto el crédito es de 3000, asignándose dos cuotas semestrales de 600 la primera y 400 la segunda, habiéndose comprometido y devengado en el 1º semestre por 600 y en el segundo por 400.

**Bienes de Uso:** Crédito de 200, se otorgan dos cuotas semestrales de 80 y 120 cada una. Se emite orden de compra en el 1º semestre por adquisición de fotocopiadora en 80 y en el 2º semestre se licita y se emite orden de compra por equipos de computación por 120. Bienes reales fijos asignados al programa por 100. Calcular la depreciación.

**Resultados:** Se logro el 33 % de los objetivos propuestos en los vuelos de fomento.

## **Actividad 2 -VUELOS COMERCIALES:**

**Personal:** Crédito anual es de 500 en dos cuotas semestrales de 300 y 200, incluye a personal de pilotos, azafatas, tripulantes de a bordo, técnicos aeronáuticos, personal de mantenimiento menor de aeronaves, inspectores y administrativos. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

En el segundo semestre se van de baja y se jubila personal por 50.

**Bienes de Consumo:** Crédito es de 300 en dos cuotas semestrales de 150 la primera y 150 la segunda. Se emitieron ordenes de compra y gastos por el régimen de Caja Chica por 150 en el primer semestre y por 100 en el segundo. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 120 en el primer semestre y por 100 en el segundo.

**Servicios no Personales:** Estos servicios están divididos en dos, los financiero y los no financieros. Los primeros el Crédito es de 500, se otorgan dos cuotas semestrales de 300 y de 100 respectivamente, en el primer semestre se contratan los siguientes servicios: a) Servicio de carga de aeronave 50, b) Servicios de limpieza 10, c) Mantenimiento e inspección de aeronaves 100. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 140. En el segundo semestre se contratan: a) Servicio de carga de aeronave por 40, b) Servicio de limpieza por 10, c) Mantenimiento e inspección de aeronaves por 20. Se reciben facturas por agua, luz, te., gas por 30. El Devengado en los dos semestres es igual al compromiso financiero.

**Los servicios no personales (Horas de Vuelo)** se refieren a las Horas de Vuelo que provee el Comando de Operaciones para efectuar los vuelos de transportes. En este supuesto el crédito es de 2000, asignándose dos cuotas semestrales de 500 en el primer

semestre y de 300 en el segundo, habiéndose comprometido y devengado en el 1º semestre por 500 y en el segundo por 300.

**Bienes de Uso:** Crédito de 100, se otorgan dos cuotas semestrales de 50 y 50 cada una. Se emite orden de compra en el 1º semestre por adquisición de Equipos de comunicación en 50 y en el 2º semestre se licita y se emite orden de compra por equipos de Transporte terreno por 30. Se recibieron los bienes contratados en el 1º semestre pero en el 2º semestre solo se recibieron de conformidad 20.-

Bienes reales fijos asignados al programa por 75. Calcular la depreciación.

Intereses del capital real poseído es del 20 %

**Resultados:** Se logro el 40 % de los objetivos propuestos en los vuelos comerciales.

## 2- PROGRAMA 18 – APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA NACIONAL

**2.2 Costo operativo;** la Asignación presupuestaria responde a un criterio de costo estándar.

### Actividad 1 – SERVICIO DE PROTECCIÓN AL VUELO:

**Personal:** Crédito anual es de 500 en dos cuotas semestrales de 300 y 200, incluye a personal de controladores aéreos, personal de mantenimiento equipamiento, inspectores de vuelo, personal universitario con competencia en habilitación aeronáutica, personal administrativo. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

En el segundo semestre se contrata menos personal y solo se comprometen 180, de los cuales por bajas en las horas reales trabajadas se abonan 150.

**Bienes de Consumo:** Crédito anual es de 300 en dos cuotas semestrales de 150 la primera y 150 la segunda. Se emitieron ordenes de compra por 150 en cada semestre. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 150 en cada semestre.

**Servicios no Personales:** El Crédito es de 500 otorgándose cuota por 250 en el pimer semestre y por 100 en el segundo, contratándose en el primer semestre los siguientes servicios: a) alquileres de radioayudas 100, b) Servicios de limpieza 10, c) Mantenimiento de radares 50. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 90. En el segundo semestre se contratan: a) alquileres de radio-ayudas 50, b) Servicios de limpieza 10, c) Mantenimiento de radares 20. Se reciben facturas por agua, luz, te. y gas por 20. El Devengado en el segundo semestre por baja en la asignación de cuota es de 80 no recibándose servicios de Mantenimiento de Radares por 20, lo que afectó la capacidad operativa y seguridad al vuelo.

**Bienes de Uso:** Crédito de 100, se otorgan dos cuotas semestrales de 70 y 30 cada una. Se emite orden de compra en el 1º semestre por adquisición de equipos de radioayuda por 50 y en el 2º semestre se re-planifica la cuota sin uso de 20 y se licita y se emite orden de compra por equipos de comunicación por 50. La conformidad de los equipos a los fines de su pago fue de 40 en cada semestre.

**Transferencias:** Crédito anual por 50 en dos cuotas de 25 cada semestre. Se cumple con acuerdos establecidos comprometiéndose y devengándose a favor de organismos Internacionales (OACI, CLAC, ETC.) por 25 en cada semestre.

Bienes reales fijos asignados al programa por 25. Calcular la depreciación.

**Resultados:** Se logro el 95 % de los objetivos propuestos en el control del tránsito aéreo.

### **Actividad 2 – SERVICIO METEOROLÓGICO:**

**Personal:** Crédito anual es de 600 se otorgan dos cuotas semestrales de 350 y 250, incluye a personal de Pronosticadores, personal de mantenimiento equipamiento, Personal de capacitación, personal administrativo. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

En el primer semestre se necesitaron contratar menos horas docentes comprometiéndose solo 300 y en el segundo semestre lo otorgado en cuota 250.-.

**Bienes de Consumo:** Crédito anual es de 300 en dos cuotas semestrales de 150 la primera y 150 la segunda. Se emitieron ordenes de compra por 150 en cada semestre. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 100 en el primer semestre y 150 en el segundo.

**Servicios no Personales:** El Crédito es de 500 otorgándose cuota por 300 en el pimer semestre y por 100 en el segundo, contratándose en el primer semestre los siguientes servicios: a) alquileres de servicio satelital 50, b) Servicios de limpieza 10, c) Mantenimiento de equipamiento 30. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 10. En el segundo semestre se re-planifica la cuota de compromiso a 300 y se contratan: a) alquileres de servicio satelital 100 b) Servicios de limpieza 10. c) Mantenimiento de equipamiento 150. Se reciben facturas por agua, luz, te. y gas por 40. El Devengado en el segundo semestre es menor solo 250 por falta de asignación de cuota, no preveyéndose el mantenimiento del equipamiento por 50.-

**Bienes de Uso:** Crédito de 100, se otorgan dos cuotas semestrales de 50 y 50 cada una. Se emite orden de compra en el 1º semestre por adquisición de equipos de meteorología por 50 y en el 2º semestre se licita y se emite orden de compra por equipos de computación por 50. La conformidad de los equipos a los fines de su pago fue de 50 en cada semestre.

Bienes reales fijos asignados al programa por 25. Calcular la depreciación.

**Resultados:** Se logro el 90 % de los objetivos propuestos en el control del tránsito aéreo.

### **Proyecto : CONTRUCCION ESTACION METEOROLÓGICA CRISTO REDENTOR”**

Se planifica la ejecución de un proyecto de inversión llamado “Estación meteorológica Cristo Redentor”. En este supuesto ya se cuenta con los estudios técnicos necesarios para la inversión en un plazo de un año, se efectúa por contratación de Obra Publica. Se han efectuado los cálculo de rentabilidad estableciéndose que la inversión se recupera en 3 años, para lo que se solicita un crédito a Organismo Internacional por 1000. Se otorga cuota en el 1º semestre por 1000 suscribiéndose el contrato por 1000. Se reciben de conformidad los Certificados de avances de obra por 400 en el primer semestre y por 400 en el segundo semestre, faltando terminar y no cumplir con los plazos acordados por causas meteorológicas que impidieron la finalización de la obra en tiempo contratado.

El crédito es amortizable en cinco ejercicios, con el primer año de gracia en la amortización del capital pero se deberá pagar el Interés calculado como el 10 % directo sobre el total del crédito dividido en los cinco ejercicios.

**Resultados:** Se logro el 80 % de los objetivos propuestos para la finalización del Proyecto de Inversión.

### **ACTIVIDAD CENTRAL**

Costo operativo del curso de acción directa de Administración.

**1 - Dirección y conducción: Personal:** Crédito anual es de 100 se otorgan dos cuotas semestrales de 60 y 40, incluye a personal del máximo nivel de conducción de la Institución y personal administrativo. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

Se liquidan haberes por los mismos valores de las cuotas otorgadas, 60 y 40 respectivamente..

**Bienes de Consumo:** Crédito anual es de 50 en dos cuotas semestrales iguales de 25 cada una. Se emitieron ordenes de compra por 25 en cada semestre. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 25 en cada semestre.

**Servicios no Personales:** El Crédito es de 40 otorgándose dos cuotas semestrales de 20 cada una contratándose en el primer semestre servicios de computación por 10. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 10. En el segundo semestre contratan servicios de limpieza por 10 y se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 10. Se reciben y liquidan facturas por 20 en cada semestre.

**Resultados:** Los resultados no son mensurables en Unidades Físicas.

**2 - Gestión Económica - Financiera : Personal:** Crédito anual es de 70 se otorgan dos cuotas semestrales de 40 y 30, incluye a personal profesional en ciencias de la administración, personal informático y personal administrativo. Se otorga más cuota en el primer semestre debido a la evolución de los gastos en personal, como la ayuda escolar anual, los cambios de destinos del personal, etc.

Se liquidan haberes por los mismos valores de las cuotas otorgadas, 40 y 30 respectivamente..

**Bienes de Consumo:** Crédito anual es de 50 en dos cuotas semestrales iguales de 25 cada una. Se emitieron ordenes de compra por 25 en cada semestre. Lo realmente recibido de conformidad y pagado es por 25 en cada semestre.

**Servicios no Personales:** El Crédito es de 50 otorgándose dos cuotas semestrales de 25 cada una contratándose en el primer semestre servicios de Limpieza por 10, servicios de asesoramiento técnico 10. Se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 5. En el segundo semestre contratan servicios de limpieza por 10 y se reciben facturas por agua, luz, Te., y gas por 15. Se reciben y liquidan facturas por 20 en cada semestre.

**Resultados:** Los resultados no son mensurables en Unidades Físicas.

### **Costo de formación de capital financiero**

**Activos financieros:** Crédito 10 cuotas de 5 y 5. Se manda a pagar 5 en cada semestre. Son préstamos a largo plazo a empresas privadas dedicadas al mantenimiento de Radio-

ayudas a la Navegación Aérea a fin de que efectúen cursos permanentes de actualización. Son préstamos al 5 % anual directo, con un año de gracia para amortizar el capital, en tres anualidades.

#### **Costo del servicio de la deuda**

**Amortización** Crédito 50. Cuota en el segundo semestre de 50. Se imputa el cobro de ingresos tributarios en títulos Públicos por 50 a la amortización de los mismos en el segundo semestre.

**Intereses.** Crédito 20. Se obtiene del 10 % directo del crédito tomado para el Proyecto en análisis en 1000 de crédito son 100 de intereses totales, es decir \$ 20 por año. La cuota para el segundo semestre es de 20 y se paga en el segundo semestre 20.

En **anexo 8** se desgrega el ejercicio práctico de todos los programas y partidas descriptas.

### **III - INGRESOS.**

Calculo de ingresos tributarios 2000. Efectivamente recaudados 1550 de los cuales 1500 son en efectivo y 50 en Títulos Públicos. Empréstitos a largo plazo 1000. Recursos reales ingresados con Afectación Específica de Fuente de financiamiento 13 son: Programa 17 - 1500 y Programa 18 – 5000. (se adjunta **Anexo 9**) con la planificación y ejecución de los Recursos de la Fuente 13.

### **IV - PAGOS.**

Se cumplieron ordenes de pago por 8.700-

### **V – RESULTADOS DE LA EJECUCIÓN DEL EJERCICIO FISCAL**

En **Anexo 10** se detallan los diferentes cálculos matemáticos en distintos modos de presentar el resultado del Ejercicio fiscal supuesto para este práctico.

### **VI – EVALUACION DEL EJERCICIO.**

A los fines de la evaluación del presente ejercicio y teniendo en cuenta la simplificación del caso, se utilizarán los siguientes criterios:

Se realizará un informe detallado por programan y resultado general del ejercicio, analizando los posibles desvíos y sus causas en función de las metas propuestas, tendientes a optimizar el control de gestión.

Se efectuará un análisis a nivel Institución analizando los programas para este ejercicio práctico y proponiendo cambios en las estructuras programáticas a fin de optimizar la ejecución de los productos terminales.

### **INDICADORES DE EFICACIA Y EFICIENCIA.**

Se evaluará la eficacia del programa analizando el logro de los objetivo y metas tanto en cantidad como en calidad a lo largo del ejercicio anual, estudiando los desvíos, sus causas internas o externas y proponiendo posibles correcciones.

También se medirá la eficiencia alcanzada en el cumplimiento de las metas propuestas, si se alcanzaron las mismas con los recursos y gastos estimados para el período y si lo gastado para cumplir su fin ha sido o no menor a los standares establecidos.

- Un indicador que establece es el incremento de pasajeros transportados en comparación con los habitantes del Sur del país.
- Otro indicador son los pasajeros transportados en función de los Km. recorridos y para el caso del transporte de carga la Tn. transportada por Km. recorrido.
- Cantidad de Horas de vuelo disponibles en relación a la planificación de vuelos de transporte a la Patagonia.
- Cantidad de vuelos controlados en comparación con los Vuelos solicitados.
- Relación de gastos de las Actividades centrales en comparación, con los gastos de los programas definidos.

## EVALUACION DE LOS PROGRAMAS Y DEL RESULTADO GENERAL DEL EJERCICIO.

### **Análisis detallado de Resultados a Nivel de Actividad.**

**Respecto de la Actividad – 1 Vuelos de Fomento** podemos analizar las causas del resultado tan bajo del ejercicio que solo llega al 33 % de las metas planificadas y que fundamentalmente se deben a:

La asignación de cuotas en los Servicios no Personales (Horas de vuelo) que debía entregar el Comando de Operaciones Aéreas, no fueron las necesarias para cumplimentar con la planificación de vuelos anuales con la consiguiente ineficiencia de las políticas en la asignación de los recursos.

De las averiguaciones efectuadas y luego de un informe de Auditoría que verificó los motivos de tales desvíos, concluyó que los mismos se debieron a que la hora de vuelo está en relación directa en lo presupuestario a su valor de Costo en la moneda extranjera Dólar, y que debido a la actual devaluación, los presupuestos para el corriente ejercicio quedaron para la Fuerza Aérea en moneda constante, totalmente desactualizados.

Este déficit en un Insumo esencial como son Las horas de vuelo, provocó automáticamente y en la misma proporción la relación de baja con los recursos estimados para esa actividad. No obstante lo cual se tuvieron que financiar los costos con otros recursos financieros del tesoro Nacional.

En este caso hemos supuesto que el resultado de la cantidad de Pasajeros/Km. recorridos o Tonelada Transportada /Km. recorrido de la Actividad 2, han sido los previstos originalmente, es decir que en ese sentido la administración del programa ha sido eficaz en su gestión.

**En la Actividad 2 – Vuelos Comerciales,** se vincula su resultado del 40 % en términos del cumplimiento de las metas propuestas por las mismas causas que lo analizado en la Actividad 1.

De todas maneras no se pudo incrementar los pasajeros transportados en relación a la cantidad de habitantes en la Patagonia mostrando un grado de ineficacia en la asignación de los recursos presupuestarios.

**Para el Programa 18,** en las dos actividades el resultado del ejercicio fue alto teniendo en cuenta que las metas trazadas se cumplieron en más del 90 % y considerando que ese desvío se debió a la falta de asignación correcta en las Cuotas de compromiso y devengado respectivas, principalmente en el Inciso 3 – Servicios No personales. Respecto de los recursos se cumplieron conforme lo planificado en más del 90 % dado que se efectuaron los servicios planificados para este ejercicio.

**En el Proyecto de Inversión** se verificaron las causas en el retraso de la Obra, concluyéndose que las mismas efectivamente ser debieron como se planteó en el caso a causas externas como las meteorológicas, no existiendo responsabilidad en la Administración del mismo.

**En relación a las Actividades Centrales**, respecto de este supuesto, se desarrollaron conforme lo previsto tanto en calidad como en cantidad, habiendo la Dirección General de Administración Financiera solicitado justificadamente un incremento Presupuestario a fin de contar en tiempo y en forma con la cantidad de Horas de Vuelo, necesarias para el cumplimiento de los programas detallados, sin contar a la fecha de cierre de ejercicio con el incremento presupuestario derivado de las diferencias de Cambios.

La relación de Costos indirectos de las actividades centrales respecto a los directos de los programas es adecuada al nivel de actividad prevista en este ejercicio.

### **Análisis integral de la gestión presupuestaria y financiera en el Ejercicio Práctico**

- En general el monto de las cuotas de compromiso y financieras fueron menores a los recursos que se dispusieron en el Ejercicio.
- Al cierre del ejercicio hubo un superávit financiero de 350.-
- El Patrimonio Neto tuvo un crecimiento de 665, considerando que se incremento el endeudamiento bruto a largo plazo en 950.
- Como ya se analizó la deficiente asignación de cuota para el Programa 17 – transporte Aéreo de Defensa provocó la caída de la eficiencia en el resultado final en forma proporcional a la caída de cuotas.
- En general el resultado del ejercicio a nivel Económico es satisfactorio teniendo en cuenta los resultados financieros y patrimoniales al final del mismo, no se puede decir lo mismo de los resultados físicos en el cumplimiento de metas sobre todo en el Programa 17 que fue tan bajo y que ya se analizaron sus causas.
- En resumen el resultado de la gestión integral no fue eficaz, debido a que no se cumplieron las metas propuestas, ni fue eficiente debido a que con el potencial para cumplir las metas propuestas se tuvieron que cubrir indefectiblemente los costos fijos fundamentalmente de personal.

### **ANÁLISIS GENERAL DE LA INSTITUCIÓN –FUERZA AÉREA ARGENTINA**

Para este fin y analizando el trabajo descripto con los supuestos considerados, podemos decir que en lo que respecta al Programa 17, su organización formal y su estructura programática responde a los objetivos del mismo, al estar separadas sus metas en dos actividades directas como son los vuelos de fomento y los vuelos comerciales y cuyo organismo responsable de la ejecución es L.A.D.E., tanto en el aspecto operativo como el administrativo.

El presupuesto se elabora planificando la actividad de vuelo programada, teniendo como objetivo lograr las metas en cada actividad, desarrollando a través que la experiencia la relación Insumo-producto sea la adecuada para el programa.

### **Breve reseña de la historia del programa y sus derivaciones en relación a la oferta y demanda de servicios.**

L.A.D.E., nacida en 1940, se circunscribe a la Patagonia a partir de 1966 asumiendo rutas de bajo potencial de tráfico abandonadas por los grandes operadores que irrumpían en el mercado.

Por ese entonces, auto-integra la prestación completando los servicios radiales cumplidos con las aeronaves de menor porte con servicios troncales atendidos con este último reactor, superando los 10.000 pasajeros anuales.

Este desarrollo se acompañó, desde 1971, con el apoyo económico derivado de la reglamentación del artículo 6° de la Ley 19.030 (Código Aeronáutico) mediante el Decreto 6875/71, que dispone el pago de una complementación económica a quienes cumplan servicios declarados de especial interés para la Nación.

Mediante este régimen se cubría el déficit puntual de cada ruta o tramo de ruta con potenciales de tráfico insuficientes para lograr el equilibrio económico de la prestación, circunstancia que, obviamente, abonaba su sostenimiento.

A partir de 1990, con la política de reforma del Estado quedó desafectada esa tradicional fuente de financiación, que reunía condiciones técnicas y de control (disposición, seguimiento y supervisión a cargo de la Secretaría de Transporte) que ya nunca luego fueron alcanzadas.

Paralelamente comienzan a aparecer líneas aéreas menores TAPSE, EL PINGÜINO, KAIKEN, que se suman a la ya operativa TAN dispuestas a asumir el compromiso de integrar la Patagonia. En este sentido apoyos económicos comenzaron a ofrecerse desde el gobierno a través de la CONADEPA (Comisión Nacional de Desarrollo Patagónico) para fomentar el establecimiento de estas nuevas empresas aerocomerciales privadas.

Sin embargo, el desconocimiento de la zona y la inexperiencia concluyeron en el fracaso de todas estas iniciativas y la región patagónica nuevamente muestra deficiencias en la comunicación.

L.A.D.E., mientras tanto, continuó adelante sostenida, por una parte, por la Fuerza Aérea —de quien es parte— y, por la otra, de la mano de aportes presupuestarios que procuraron sustituir parcialmente la ya mencionada complementación.

No obstante, la sustancial reducción de vuelos que se instrumentó de la mano del advenimiento de los malogrados vuelos particulares, resintió fuertemente la credibilidad de la línea, operando una perpendicular caída en los volúmenes de tráfico. Así, de los casi 16000 pasajeros de 1983 se volvió a los 4000 de 1966.

En el marco de austeridad que necesariamente debe acompañar la política de equilibrio fiscal, sólo una acción integrada e innovadora puede, sin mayores costos para el erario, permitir la repotenciación de Líneas Aéreas del Estado y continuar cumpliendo su objetivo primario el de Comunicar nuestra Patagonia a través de una línea Aérea.

## PROGRAMA 18 APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA NACIONAL

### ANÁLISIS Y PROPUESTA PARA EL PROGRAMA 18-

Se infiere distinta producción terminal, y probablemente una diferenciación de insumos en los procesos productivos por la distinta naturaleza de los mismos (como ejemplo, se afirma en la descripción del programa, entre otros conceptos, que se “provee a la comunidad nacional e internacional un servicio de información meteorológica”, que excede obviamente a la aero-navegabilidad). En principio, se trataría de uno de los típicos programas-bolsa o programas-globo, que hace muy difícil cualquier tipo de evaluación que se pretenda. Es decir que este programa tiene varios productos terminales diferenciados, lo que implica que es muy difícil tener relación directa entre los insumos y el Producto, al no estar abiertos en actividades y metas específicas.

### PROPUESTA DE CAMBIO EN LA ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA DEL PROGRAMA 18

En lugar del actual programa 18 “Apoyo a la Actividad Aérea Nacional” la propuesta sería la siguiente:

PROGRAMAS	UNIDAD EJECUTORA	ACTIVIDADES ESPECIFICAS	Unidades de medida de productos terminales para programar metas.	UNIDAD EJECUTORA
<b>Seguridad y Protección al Vuelo</b>	<b>Comando de Regiones Aéreas</b>	Dirección y Coordinación		Comando de Regiones Aéreas
		Servicio de comunicaciones		Dirección de Comunicaciones
		Seguridad Técnica de aeronaves	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Habilidadación de aeronaves</li> <li>✓ Habilidadación de talleres aeronáuticos.</li> <li>✓ Habilidadac. De fábricas aeronáuticas.</li> <li>✓ Habilidadación de empresas aerocomerciales</li> </ul>	Dirección de Aeronavegabilidad
		Habilitación de pilotos	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Habilidadac. De escuelas de vuelo y paracaidismo.</li> </ul>	Dirección de fomento y Habilidadación
		Control del tránsito Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Casos SAR atendidos.</li> <li>✓ Cartas aeronáuticas editadas.</li> <li>✓ Publicaciones aeronáuticas editadas.</li> </ul>	Dirección de Tránsito Aéreo
		Operación de Aeródromos	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Habilidadación de aeródromos.</li> </ul>	RANO, RACE, RANE y RASU.

<b>Policía Aeronáutica de Seguridad y Judicial.</b>	<b>Policía Aeronáutica Nacional</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Intervenciones policiales en delitos.</li> <li>✓ Intervenciones policiales en infracciones.</li> </ul>	
<b>Servicio Nacional de Meteorología</b>	<b>Dirección del Servicio Meteorológico Nacional</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pronósticos meteorológicos.</li> <li>✓ Estadísticas climatológicas</li> <li>✓ Estudios climáticos.</li> </ul>	

**LA PROPUESTA DE APERTURA PROGRAMÁTICA EN EL PROGRAMA 18 - EFECTUADA ES LA SIGUIENTE:**

A) La división del mismo en Tres programas, el primero “SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AL VUELO” a cargo del Comando de Regiones Aéreas, el Segundo “POLICÍA AERONÁUTICA” y el tercero el “SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL”.

B) Dentro del Programa “SEGURIDAD Y PROTECCION AL VUELO” propone la apertura de seis actividades específicas:

- ✓ **Dirección y Coordinación**
- ✓ **Servicio de Comunicaciones**
- ✓ **Seguridad técnica de Aeronaves.**
- ✓ **Habilitación de Pilotos.**
- ✓ **Control de tránsito Aéreo.**
- ✓ **Operación de Aeródromos.**

C) Con respecto a las metas propuestas para el programa antes mencionado se establecen similares a las que se encuentran vigentes, introduciendo solamente dos nuevas; cargas aeronáuticas y casos SAR atendidos, excluyendo las referidas a la capacitación aeronavegante y operativo de aeropuertos y aeródromos.

Para el Programa **POLICÍA AERONÁUTICA DE SEGURIDAD Y JUDICIAL**, la unidad de medida para las metas, debiera tener: a) intervenciones Judiciales en delitos y b) Intervenciones policiales en Infracciones; para el Programa **SERVICIO NACIONAL DE METEOROLOGÍA** – pronóstico meteorológico, estadísticas climatológicas y estudios climáticos.

**ACCIONES TENDIENTES A MEJORAR LA EFICIENCIA OPERATIVA.**

Implementar acciones para proteger los objetivos vitales y que son responsabilidad del programa.

Equipar a los aeropuertos, a los centros de control de tránsito aéreo y a las estaciones meteorológicas, con la tecnología necesaria para incrementar la seguridad en las siguientes áreas:

- ✓ apoyo a la actividad aérea.

- ✓ seguridad terrestre (de aeropuertos, aeronaves y personas).-
- ✓ lucha contra el narcotráfico, contrabando y terrorismo.-
- ✓ mantenimiento de aeronaves destinadas a la verificación de radioayudas y la actividad de búsqueda y rescate.-

Perfeccionar y capacitar al personal a través del plan de cursos y comisiones ya sea en el país como en el exterior.

### **CONCLUSIONES EN EL ANÁLISIS PRESUPUESTARIO DEL PROGRAMA 18** **– “APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA NACIONAL”**

Como se ha expuesto, el Programa 18 “Apoyo a la Actividad Aérea Nacional” tiene varios productos terminales y del análisis realizado se puede concluir lo siguiente:

- ❖ El Apoyo y la Seguridad Aérea, son temas de vital importancia para el País, no solo por sus servicios internos, sino que hay Normas, Políticas y Servicios que cumplir que tienen carácter Internacional, por ello merece especial atención y cuidado en el aspecto técnico como en el presupuestario, para poder lograr cumplir con la misión asignada.
- ❖ Con la Estructura Orgánica del Comando de Regiones Aéreas, se puede cumplir con las metas propuestas, teniendo en cuenta que en la elaboración del presupuesto intervienen los departamentos de menor nivel y que son los que tienen a cargo las tareas para cumplir con las metas definidas.
- ❖ Con respecto a la Técnica de Presupuesto por Programas, en la actualidad el Programa 18 “Apoyo a la Actividad Aérea Nacional”, se puede considerar como un programa-bolsa, es decir no tiene bien diferenciados por áreas de responsabilidad que harían abrir los productos terminales en Actividades específicas y éstas en nuevos programas como son : a) Seguridad y protección al vuelo b) Policía Aeronáutica y Seguridad c) Servicio Nacional de Meteorología.  
Esta división permitiría presupuestar y asignar los insumos tanto personales como materiales cumpliendo con la Relación de Insumo-Producto o Costo-Producto.
- ❖ Al separarse el Programa 18 - en tres nuevos programas, se abrirían las unidades Ejecutoras, teniendo más eficiencia en el seguimiento y cumplimiento de las metas, ya que los Centros de Gestión Productivos serían los responsables de los Programas más directamente y no como lo es ahora que es un Comando Superior para todos los productos terminales.

Buenos Aires, 20 de Noviembre de 2002.-



## **RESULTADOS DE LA EJECUCION DEL EJERCICIO FISCAL**

### **a) CUENTA CORRIENTE**

<b>GASTOS</b>	
Gastos corrientes (financ. Y no financ.)	7400
Variación del patrimonio neto	665
<b>Total</b>	<b>8065</b>

### **b) Cómputo del devengado con incidencia financiera. Resultado Ahorro (posit**

<b>GASTOS</b>	
Gastos corrientes	7.340
Ahorro	710
<b>Total</b>	<b>8050</b>

## **CUENTA DE RESULTADO FINANCIERO**

### **Determinación del déficit o superávit financiero del ejercicio**

<b>GASTOS</b>	
Gastos con incidencia financiera	8.700
Superávit	350
<b>Total</b>	<b>9050</b>

## **CUENTA DE APLICACIONES Y FUENTES FINANCIERAS**

<b>APLICACIONES</b>	
Amortización deuda	50
Saldo	950
<b>Total</b>	<b>1000</b>

## **CUENTA CAPITAL**

### **A) Cómputo del devengado con y sin incidencia financiera.**

<b>Gastos de capital</b>	
Bienes de uso (bruto - depreciación)	1165
Deudores a largo plazo	100
Variación positiva Banco	350
<b>Total</b>	<b>1615</b>

## **CUENTA CAPITAL**

**A) Cómputo del devengado con incidencia financiera.**

<b>Gastos de capital</b>	
Bienes de uso	1210
Deudores a largo plazo	100
Variacion positiva Banco	350
<b>Total</b>	<b>1660</b>

**ANEXO 10**

<b>INGRESOS</b>	
Ingresos corrientes ( tributos mas, interes imputados mas recursos con afectacion específica)	8065
<b>Total</b>	<b>8065</b>

tivo o negativo)

<b>INGRESOS</b>	
Ingresos corrientes ( tributos mas recursos con afectac. específica)	8050
<b>Total</b>	<b>8050</b>

<b>INGRESOS</b>	
Ingresos con incidencia financiera	9050
<b>Total</b>	<b>9050</b>

<b>FUENTES</b>	
Endeudamiento bruto a largo plazo	1000
<b>Total</b>	<b>1000</b>

<b>Recursos de Capital</b>	
Saldo Cta. Aplicaciones y fuentes de fondos	950
Variación del Patrimonio neto	665
<b>Total</b>	<b>1.615</b>

<b>Recursos de Capital</b>	
Ahorro	710
Saldo de aplicaciones y fuentes financieras	950
<b>Total</b>	<b>1.660</b>

**CUADRO GENERAL DEL TRABAJO PRACTICO REFERIDO A LAS CONSIDERACIONES PRESUPUESTARIAS**

PROGRAMA OBJETIVO; UNIDAD EJECUTORA	ACTIVIDAD	CLASE DE COSTO	INCISOS	TIPO DE COSTO	CF
<b>DIRECTO</b>					
17 - TRANSPORTE AEREO DE FOMENTO  L.A.D.E.	1 VUELOS DE FOMENTO	OPERATIVO O DE PRODUCCION	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			3 SERVICIOS NO PERS.(HS. VUELO)	SEMIFIJOS	
			4 BIENES DE USO	VARIABLE	
			8 DEPRECIACION	FIJO	
			<b>PARCIALES</b>		
	2 VUELOS COMERCIALES	OPERATIVO O DE PRODUCCION	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			3 SERVICIOS NO PERS.(HS. VUELO)	SEMIFIJOS	
			4 BIENES DE USO	VARIABLE	
			8 DEPRECIACION	FIJO	
			9 INTERESES IMPUTADOS	FIJO	
<b>PARCIALES</b>					
18 - APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA NACIONAL  COMANDO DE REGIONES AEREAS	1 SERVICIO DE PROTECCIN AL VUELO	OPERATIVO O DE PRODUCCION	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			4 BIENES DE USO	VARIABLE	
			5 TRANSFERENCIAS	VARIABLE	
			9 DEPRECIACION	FIJO	
	<b>PARCIALES</b>				
	2 SERVICIO METEOROLOGICO	OPERATIVO O DE PRODUCCION	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			4 BIENES DE USO	VARIABLE	
			9 DEPRECIACION	FIJO	
	<b>PARCIALES</b>				
	<b>DIRECTO</b>	PROYECTO "CONSTRUCCION ESTAC. METEO- ROLÓGICA CRISTO REDENTOR"	FORMACION DE CAPITAL FIJO POR CONTRATO	4 BIENES DE USO	VARIABLE
<b>PARCIALES</b>					
<b>INDIRECTO</b>					
01 - ACTIVIDAD CENTRAL  JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL AEREA ARGENTINA	1 DIRECCION Y CONDUCCION	OPERATIVO	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			<b>PARCIALES</b>		
DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION	2 GESTION ECONOMICO FINANCIERO	OPERATIVO	1 GASTOS EN PERSONAL	FIJO	
			2 BIENES DE CONSUMO	VARIABLE	
			3 SERVICIOS NO PERSONALES	SEMIFIJOS	
			<b>PARCIALES</b>		
		FORMACION DE CAPITAL FINANCIERO	6 ACTIVOS FINANCIEROS	VARIABLE	
		SERVICIOS DE LA DEUDA	7.1 AMORTIZACION	FIJO	
			7.2 INTERESES	FIJO	

CATEGORIA	CUOTA			COMPROMISO FINANCIERO			COMPROMISO NO FINANCIERO			DEVENGADO FINANCIERO			DEVENGADO NO FINANCIERO			RESULTADO
	1º	2º	TOT.	1º	2º	TOT.	1º	2º	TOT.	1º	2º	TOT.	1º	2º	TOT.	
	600	400	1000	600	400	1000				600	400	1000				33%
	200	300	500	200	250	450				150	200	350				
	350	200	550	350	200	550				350	150	500				
	600	400	1000	600	400	1000				600	400	1000				
	80	120	200	80	100	180				80	80	160				
			0					20	20			0		20	20	
	1830	1420	3250	1830	1350	3180	0	20	20	1780	1230	3010	0	20	20	
	300	200	500	300	150	450				300	150	450				40%
	150	150	300	150	100	250				120	100	220				
	300	100	400	300	100	400				300	100	400				
	500	300	800	500	300	800				500	300	800				
	50	50	100	50	30	80				50	20	70				
			0			0		15	15			0		15	15	
							15	15					15	15		
	1300	800	2100	1300	680	1980	0	30	30	1270	670	1940	0	30	30	
	300	200	500	300	180	480				300	150	450				95%
	150	150	300	150	150	300				150	150	300				
	250	100	350	250	100	350				250	80	330				
	70	30	100	50	50	100				40	40	80				
	25	25	50	25	25	50				25	0	25				
			0			0		5	5			0		5	5	
	795	505	1300	775	505	1280	0	5	5	765	420	1185	0	5	5	
	350	250	600	300	250	550				300	250	550				90%
	150	150	300	150	150	300				100	150	250				
	300	100	400	100	300	400				100	250	350				
	50	50	100	50	50	100				50	50	100				
			0			0		5	5			0		5	5	
		850	550	1400	600	750	1350	0	5	5	550	700	1250	0	5	
																80%
	1000	0	1000	1000	0	1000				400	400	800				
	1000	0	1000	1000	0	1000	0	0	0	400	400	800	0	0	0	
	60	40	100	60	40	100				60	40	100				no mensurable en unidades fisicas
	25	25	50	25	25	50				25	25	50				
	20	20	40	20	20	40				20	20	40				
	105	85	190	105	85	190	0	0	0	105	85	190	0	0	0	
	40	30	70	40	30	70				40	30	70				no mensurable en unidades fisicas
	25	25	50	25	25	50				20	20	40				
	25	20	45	25	20	45				25	20	45				
	90	75	165	90	75	165	0	0	0	85	70	155	0	0	0	
	50	50	100	50	50	100				50	50	100				100%
		50	50		50	50					50	50				100%
		20	20		20	20					20	20				100%
	6.020	3.555	9.575	5.750	3.565	9.315	0	60	60	5.005	3.695	8.700	0	60	60	

**PROGRAMACION ANUAL DE RECURSOS CON AFECTACION ESPECIFICA**

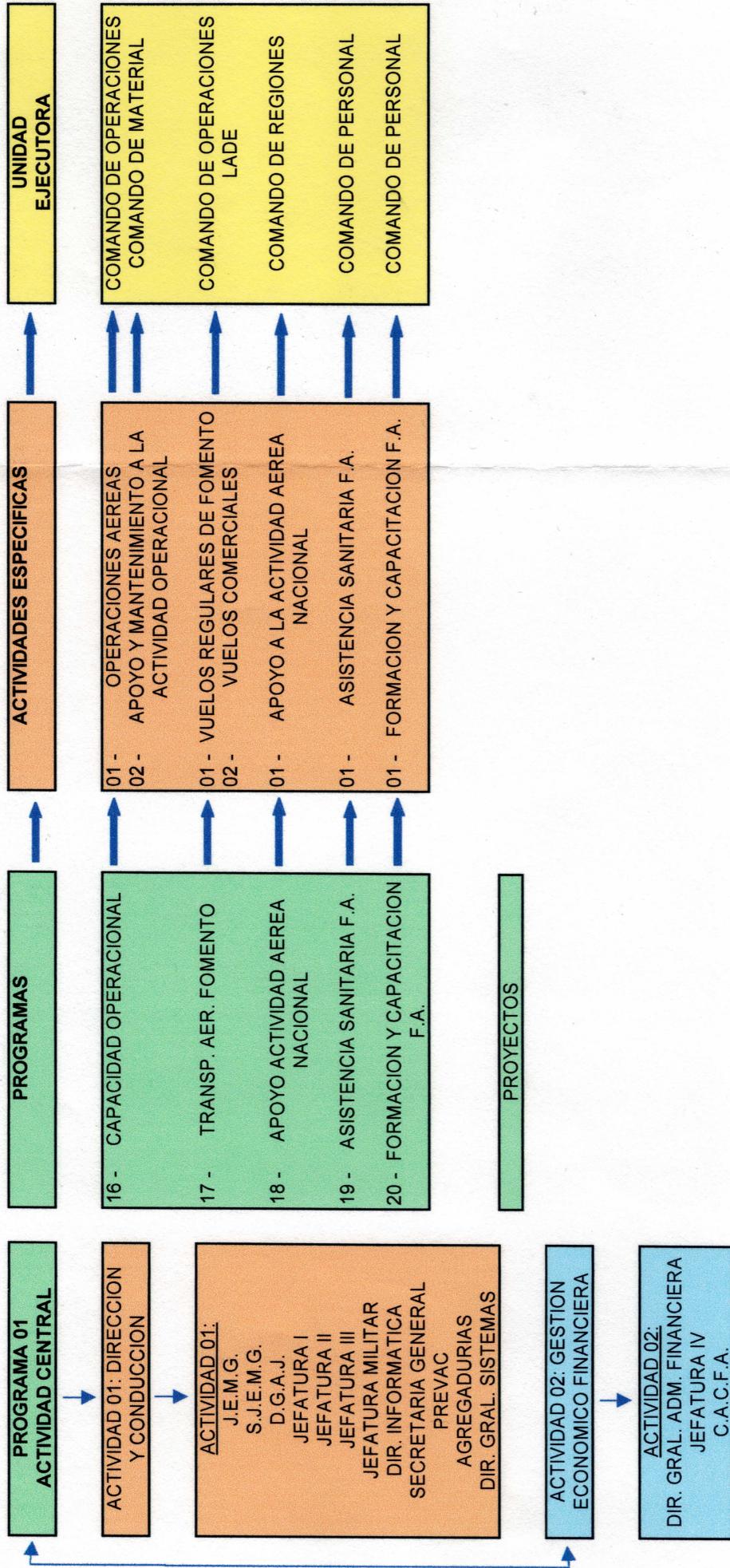
**FUENTE 13 -PROGRAMA 17 "TRANSPORTE AÉREO DE FOMENTO"**

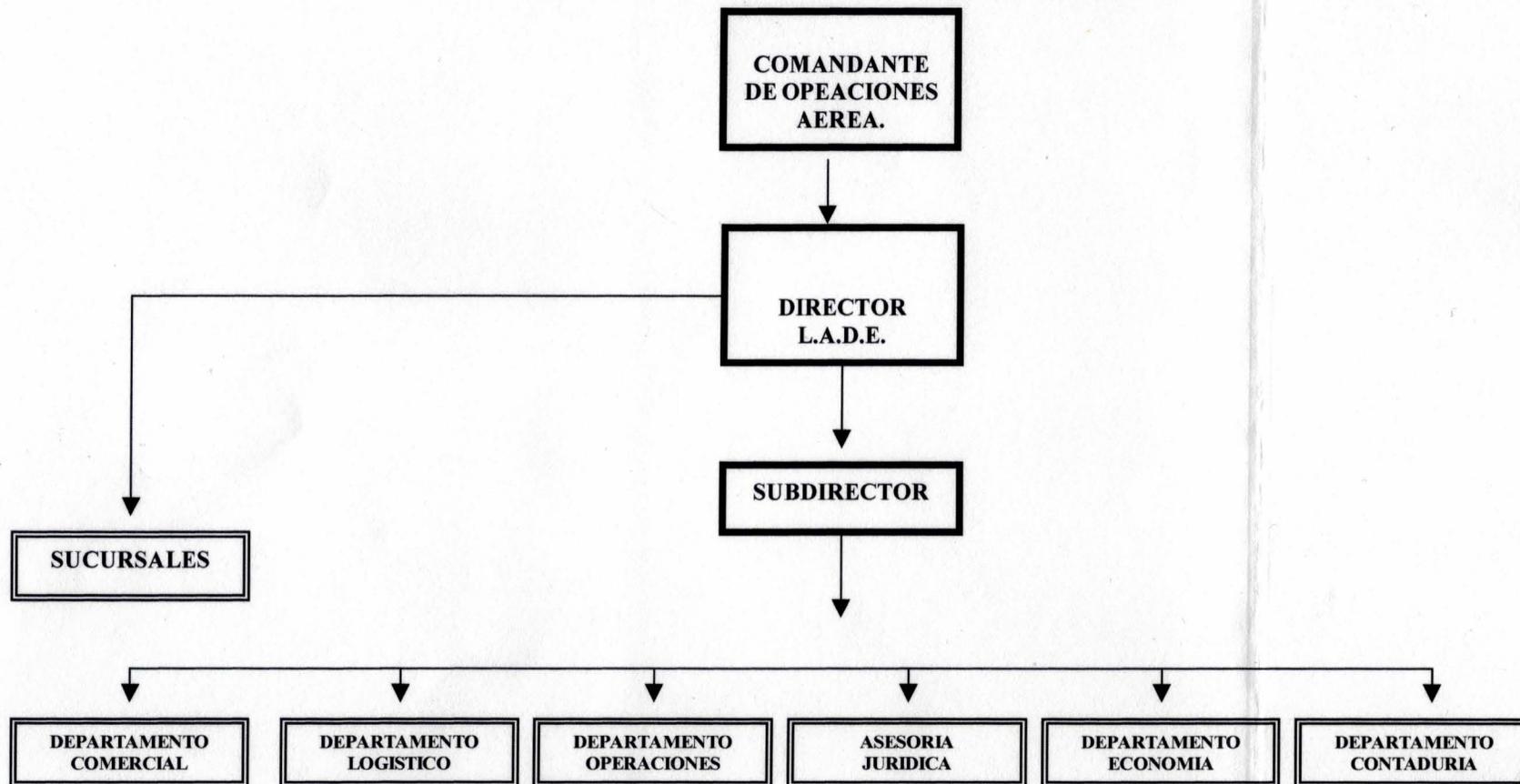
TIPO	CLASE	CONCEPTO	DENOMINACIÓN	ESTIMADO ANUAL DE RECURSOS IMPORTE	RECAUDADO ANUAL REAL	% DE RECAUDA- CION
14			Venta de Bienes y Servicios de Administraciones Públicas	4.20	1.500	36

**FUENTE 13 -PROGRAMA 18 "APOYO A LA ACTIVIDAD AÉREA NACIONAL"**

TIPO	CLASE	CONCEPTO	DENOMINACIÓN	IMPORTE		
12			Ley de Tasas	6.00	5.000	83

**ESTRUCTURA PROGRAMATICA FUERZA AEREA ARGENTINA**

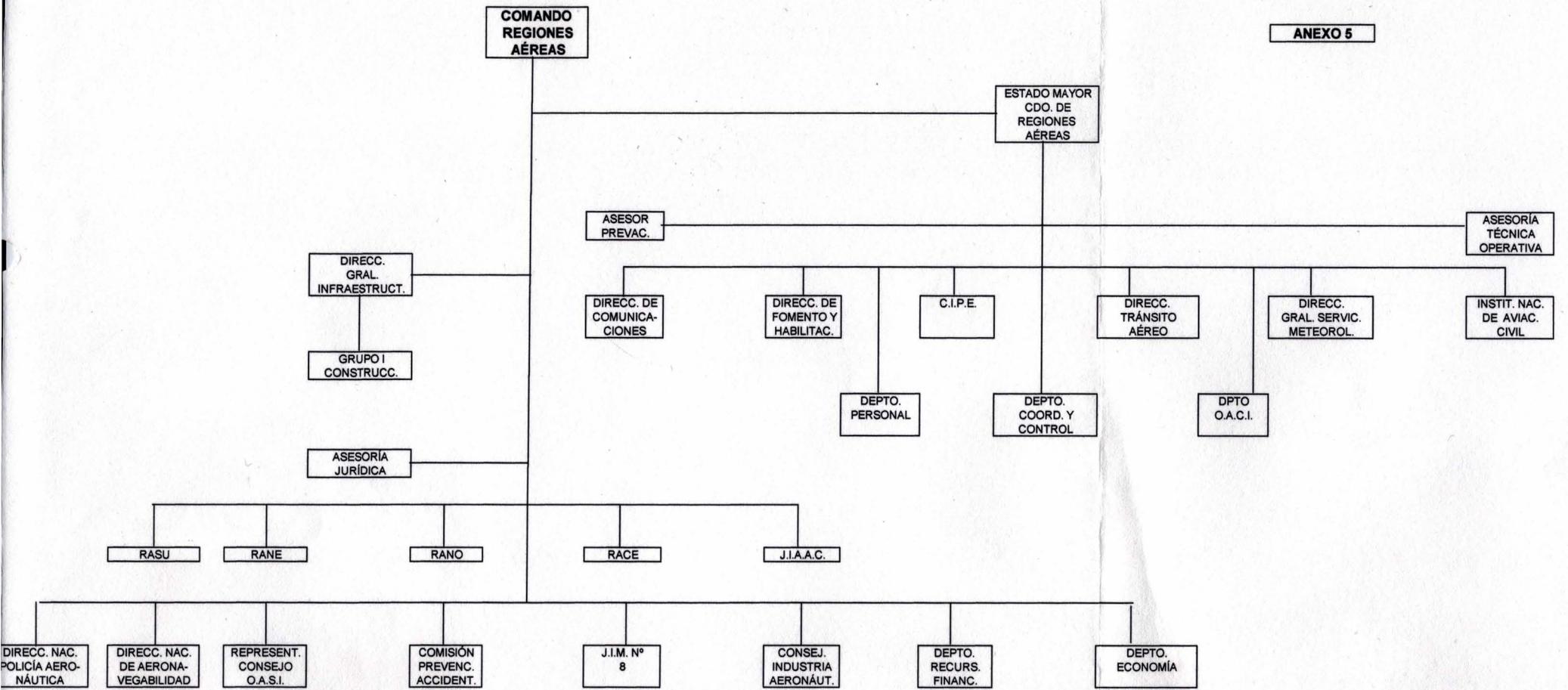


**ORGANIGRAMA DE L.A.D.E.**

**PRODUCCIÓN TERMINAL, PROGRAMACION Y CUMPLIMIENTO DE METAS Y OBJETIVOS- EJERCICIO ANUAL 2002**

**PROGRAMA 17 - TRANSPORTE AEREO DE FOMENTO**

CODIGO META	METAS DENOMINACIÓN DEL PRODUCTO	UNID. DE MEDIDA	UNIDA DE MEDIDA DENOMINACIÓN	PROGRAMACION ANUAL		TOTAL PROGR.	EJECUT. ANUAL		TOTAL EJECUT.	DESVIO AL CIERRE	% DE CUM- PLIMIENTO
				1° SEM.	2° SEM.		1° SEM.	2° SEM.			
171	TRANSPORTE DE PASAJEROS	50	PASAJERO	1000	3000	4000	330	990	1320	-2680	33%
471	TRANSPORTE DE CARGA	107	TONELADA	100	100	200	40	40	80	-120	40%



PRODUCCIÓN TERMINAL DEL PROGRAMA 18 - ESTIMADA PARA EL EJERCICIO 2002

PROGRAMA	CODIGO META	METAS DENOMINACIÓN DEL PRODUCTO	UNIDA DE MEDIDA DENOMINACIÓN	PROGRAMACIÓN AÑO 2002
"18 APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA"	359	SERVICIO PROTECCIÓN AL VUELO	MOVIM. DE AERONAVES	45000
	360	SERVIC. METEOROLOGICO NAC.	PRONOSTICO	5500
	361	HABILITAC. AERONAV. Y TALLERES	HABILITACIÓN	3000
	974	LICENCIAS Y HABILITAC. PERS. AERONAVEGANTES	HABILITACIÓN	800
	975	CAPACITAC. PERSONAL TECNICO AERONAV.	TECNICO CAPACIT/DO	150
	976	HABILITAC. AERODROMOS PUBLICOS Y PRIVADOS.	HABILITACION	30
	977	CAPACITAC. PERS. OPERATIVO AEROP. Y AERÓDROMO	TECNICO CAPACIT/DO	500
	978	VUELO DE VERIFICACIÓN	VUELO	200
	980	PUBLICAC. DE USO AERONAUTICO	CARTAS	40000

**PRODUCCIÓN TERMINAL, PROGRAMACION Y CUMPLIMIENTO DE METAS Y OBJETIVOS- EJERCICIO ANUAL 2002**  
**PROGRAMA 18 - APOYO A LA ACTIVIDAD AEREA NACIONAL**

CODIGO META	METAS DENOMINACIÓN DEL PRODUCTO	UNID. DE MEDIDA	UNIDA DE MEDIDA DENOMINACIÓN	PROGRAMACION ANUAL		TOTAL ANUAL	EJECUTADO ANUAL		TOTAL ANUAL	DESVIO AL CIERRE	% DE CUM- PLIMIENTO
				1º SEM.	2º SEM.		1º SEM.	2º SEM.			
359	SERVICIO PROTECCIÓN AL VUELO	233	MOVIM. DE AERONAVES	15000	25000	40000	13500	22500	36000	-4000	90
360	SERVIC. METEOROLOGICO NAC.	234	PRONOSTICO	25000	30000	55000	23750	28500	52250	-2750	95