



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 1 del orden del día: Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios
1.2: Rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes

**RENDIMIENTO ECONÓMICO Y REQUISITOS MÍNIMOS DE NOTIFICACIÓN
PARA LOS AEROPUERTOS Y PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

El rendimiento económico y los requisitos mínimos de notificación para los aeropuertos deberían corresponder con los principios de vigilancia económica en cuanto a no ser prescriptivos ni tener las características de una intervención reglamentaria. La obligación de los aeropuertos en cuanto a definir y notificar objetivos y metas de rendimiento en las esferas de seguridad operacional, calidad del servicio, productividad y eficacia en función de los costos constituiría una forma específica de vigilancia económica que daría como resultado una intervención de reglamentación. Dicha intervención debería considerarse solamente si es necesaria para impedir que los aeropuertos abusen de una posición dominante. La evaluación de la necesidad y eficacia de una intervención tal constituye, no obstante, la responsabilidad principal del Estado dentro de su función de vigilancia económica. Así pues, los objetivos de rendimiento sólo pueden aplicarse caso por caso como una de las posibles formas de vigilancia económica una vez que el Estado ha establecido el riesgo de abuso de posición dominante.

Apoyamos la elaboración de indicadores de rendimiento pertinentes y apropiados (a diferencia de los objetivos) que deberían incluir a todos los proveedores de servicios en el aeropuerto. El uso de indicadores de rendimiento en el aeropuerto para evaluación comparativa entre los aeropuertos o con otras industrias debería ejercerse con cautela dado que la posibilidad de comparar los datos correspondientes y su notificación es muy limitada debido a las amplias diferencias existentes entre los aeropuertos.

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

¹ Traducción proporcionada por ACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El debate sobre la gestión del rendimiento como mecanismo de gestión para los proveedores de servicios, reglamentadores y usuarios ha recibido mucha atención y ha avanzado considerablemente en el sector de servicios de navegación aérea desde 2000. No obstante, el progreso en esta materia se ha debatido fuera del contexto de los aeropuertos y es muy específico de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

1.2 Es importante reconocer las diferencias entre los aeropuertos y los ANSP y apreciar las razones por las que las normas y requisitos de rendimiento económico para ambos proveedores no deben ser similares y que los resultados en el ámbito de los ANSP no pueden trasladarse a la industria aeroportuaria en un enfoque general.

2. ANÁLISIS

2.1 La aplicación de sistemas de gestión del rendimiento es un mecanismo interno común en toda la industria aeroportuaria para mejorar el rendimiento y la eficiencia de un aeropuerto, un sistema de aeropuertos o una red aeroportuaria con el tiempo. Las medidas de rendimiento apoyan el establecimiento de objetivos empresariales y de planificación, la identificación de sectores que exigen la atención de la administración y la promoción de la responsabilidad de cada miembro del personal. Dado que muchos servicios críticos para el rendimiento del aeropuerto se subcontratan a proveedores o son ejecutados por otros proveedores, a menudo se les incluye en el sistema de medición del rendimiento.

2.2 Los aeropuertos tienen libertad para determinar los indicadores que desean establecer a efectos de asegurar el éxito de la organización. Si bien la notificación a los usuarios de todos los indicadores de rendimiento sería demasiado prescriptiva y contraproducente, la difusión de información sobre algunas esferas clave de rendimiento seleccionadas deberían ser parte del procedimiento de consulta con los usuarios.

2.3 La aplicación al sector aeroportuario de esferas clave de rendimiento cuidadosamente elaboradas a lo largo de muchos años en el contexto de los ANSP, combinada con el requisito de establecer objetivos para satisfacer metas en estas esferas ignoraría las considerables diferencias entre ambos tipos de proveedores. Más crítico aún es que, a diferencia de los ANSP, la mayoría de los aeropuertos funciona en un entorno competitivo a medida que muchos de los servicios proporcionados por los aeropuertos se ven sometidos a presiones de competencia. Los aeropuertos son activos participantes en la competencia por obtener clientes en muchas formas, dado que compiten por su participación en el mercado local, el tráfico de conexión, las operaciones de carga, los transportistas aéreos y las rutas, los negocios no aeronáuticos en el aeropuerto y alrededor del mismo, así como con otros medios de transporte (p. ej., ferroviario, terrestre, marítimo).

2.4 Los ANSP tienden a no enfrentar competencia. En su carácter de proveedor nacional exclusivo de esos servicios tramitan el tránsito aéreo total que circula a través del espacio aéreo nacional. Su grado de comercialización y privatización es considerablemente inferior al de la industria aeroportuaria debido al carácter de sus emprendimientos ejecutados por contrato público para garantizar la seguridad y el uso eficiente del espacio aéreo en cuestión. En ausencia de presiones comerciales y de competencia similares a las que enfrentan los aeropuertos, la definición y notificación de objetivos de rendimiento por los ANSP parece apropiada para asegurar la eficiencia de la cadena de suministros.

2.5 No obstante, un enfoque globalizador similar para los aeropuertos iría en contra de los principios establecidos de vigilancia económica e interferiría con la autonomía de la gestión aeroportuaria. Los Estados deben considerar el grado de competencia, el marco jurídico, institucional y de gobernanza y los costos y beneficios antes de aplicar formas más específicas de vigilancia.

2.6 La recolección y notificación de indicadores de rendimiento conducen al riesgo de que los datos sean mal empleados en las actividades de evaluación comparativa de la industria. La comparación del rendimiento de los aeropuertos es compleja y puede producir resultados engañosos. La definición de medidas del rendimiento varía considerablemente entre los aeropuertos dado que los costos se asignan y contabilizan en formas diferentes. Otros factores variables son la capacidad, la estructura de propiedad, la edad de la infraestructura aeroportuaria, el tamaño, trazado y emplazamiento del aeropuerto, el nivel de las actividades comerciales y el nivel de contratación externa. Además, no hay coherencia en la recolección y notificación de los datos. Los indicadores de rendimiento son una herramienta de información específica de cada aeropuerto y no están diseñados para servir de base en la evaluación comparativa de la industria a menos que todas las partes involucradas lo hayan convenido así.

3. CONCLUSIONES

3.1 Del análisis precedente, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) La gestión del rendimiento es una importante herramienta de gestión para los proveedores de servicios y los usuarios. Los Estados deberían fomentar que los proveedores de servicios elaboren e implanten sistemas apropiados de gestión del rendimiento. Estos sistemas deberían abarcar a todos los proveedores de servicios en el aeropuerto.
- b) Los Estados deberían fomentar la elaboración de indicadores de rendimiento pertinentes y apropiados con la finalidad de mejorar continuamente el rendimiento y notificar por lo menos un indicador de rendimiento pertinente para cada esfera clave de rendimiento definida por el proveedor.
- c) La OACI debería enmendar el párrafo 16 del Doc 9082 para recomendar el establecimiento de sistemas de gestión del rendimiento por los proveedores de servicios e incluir los principales elementos de un sistema de gestión del rendimiento.

4. PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS POLÍTICAS

4.1 Con arreglo a la conclusión c) del párrafo 3.1, se propone enmendar el párrafo 16 del Doc 9082 sobre rendimiento económico y requisitos mínimos de notificación propuesto por la Secretaría de la OACI en WP/5 como sigue:

Rendimiento económico y requisitos mínimos de notificación

16. *El Consejo reconoce que la gestión del rendimiento es una herramienta importante para mejorar la eficiencia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea ~~y es un elemento esencial en el proceso de vigilancia económica~~. Por consiguiente, el Consejo recomienda que los Estados alienten a sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea a:*

- i) *definir indicadores ~~objetivos~~ de rendimiento relacionados con esferas clave de rendimiento que podrían ~~deberían~~ incluir, ~~como mínimo~~, la seguridad operacional, la calidad del servicio, la productividad y la eficacia en función de los costos y que abarquen a todos los proveedores de servicios;*
- ii) *seleccionar y notificar por lo menos un indicador de rendimiento pertinente ~~y su~~ ~~objetivo~~ para cada una de las esferas clave de rendimiento seleccionadas;*

- iii) *aplicar los resultados para evaluar y mejorar ~~los objetivos de~~ el rendimiento de los servicios proporcionados; y*
- iv) *tener en cuenta los resultados para apoyar decisiones sobre inversiones; y*
- v) *emprender consultas con los usuarios y otras partes interesadas para promover lograr un buen entendimiento y consenso mutuos, cuando corresponda, el entendimiento mutuo y lograr consenso, cuando sea posible sobre metas de rendimiento, objetivos de niveles de rendimiento y planes para lograr esos objetivos.*

5. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 3.1; y
- b) examinar y aprobar las propuestas de enmienda del Doc 9082 que figuran en el párrafo 4.1.

— FIN —