



**Cuestión 2 del
Orden del Día**

**Revisión de los asuntos sobre Navegación Aérea
2.1 Desarrollo de la Navegación Aérea Mundial y CAR/SAM**

MARCO DE REFERENCIA DE LA PERFORMANCE PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
La presente nota de estudio presenta un resumen del concepto y el alcance del concepto del marco de la performance y la propuesta de la OACI para su aplicación e implementación.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)• Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)• <i>Manual on Global Performance of the Air Navigation System (Draft Doc 9883)</i>,• Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo (Doc 9882),• Plan de Navegación Aérea — Regiones CAR/SAM, Volumen I — ANP Básico y Volumen II — FASID (Doc 8733)• Plan nacional para los sistemas CNS/ATM (Circular 278)• Aspectos económicos de los servicios de navegación aérea por satélite (Circular 257)• Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)• <i>Development of business case for the implementation of CNS/ATM Systems – Guidance Material</i> (disponible en el sitio web CAFEa de la OACI)• Marco de transición del eANP• <i>Performance-based navigation (PBN) Manual (Doc 9613)</i>	
Objetivos Estratégicos	Esta nota de estudio se relaciona con los <i>Objetivos estratégicos A, C y D.</i>

1. Introducción

1.1 En 2003, la 11ª Conferencia de navegación aérea avaló el Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854). El concepto operacional mundial ATM es visionario para un sistema mundial ATM y su intención es lograr un sistema mundial de navegación aérea que sea interfuncional para todos los usuarios durante todas las fases de vuelo, que cumpla con los niveles óptimos de seguridad operacional, que proporcione operaciones económicas óptimas, que sea sustentable desde el punto de vista ambiental y que cumpla con los requerimientos de la seguridad operacional nacional. Asimismo, debe servir de guía en la implantación de alto nivel de la tecnología CNS/ATM al proporcionar una descripción de la forma en que deberían operar los sistemas de navegación aérea emergentes y futuros.

1.2 Basado en el concepto operacional mundial ATM y en los Objetivos Estratégicos de la OACI, se preparó la versión actualizada y revisada del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM, cuyo nuevo título es Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750). Lo más importante, el Plan mundial revisado se desarrolló basándose en una hoja de ruta de la industria que se preparó como resultado de la 11ª Conferencia de navegación aérea, en un esfuerzo por facilitar la implantación de las recomendaciones de dicha conferencia y garantizar que, mediante una iniciativa concentrada, se materialicen los beneficios de corto y mediano plazos.

1.3 El Plan mundial de navegación aérea (GANP), describe una estrategia para lograr beneficios ATM de corto y mediano plazos basándose en la infraestructura de ATM y en las capacidades de las aeronaves disponibles y previstas. Contiene directrices sobre las mejoras que es necesario introducir en la ATM para una transición uniforme al sistema de ATM previsto en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854). Basándose en el GANP, la planificación se centrará en objetivos de performance, con el apoyo de un conjunto de “Iniciativas del Plan mundial” (“iniciativas”). Los Estados y las regiones deberían elegir las iniciativas que cumplan con sus objetivos de performance, identificadas mediante un proceso analítico y que se adapten específicamente a las necesidades particulares de un Estado, una región, un área ATM homogénea o una corriente principal de tránsito aéreo.

1.4 El GANP describe un método para permitir identificar “lagunas” en la performance del sistema y para describir los objetivos de la performance. Las Iniciativas del Plan mundial (GPIs) se evaluarían luego con relación a esas lagunas para determinar cuáles proporcionarían de manera más apropiada las mejoras operacionales necesarias para cumplir con los objetivos de performance.

2. Enfoque basado en la performance (PBA)

2.1 Bajo este sistema, el proceso de planificación descrito en el GANP se ha desarrollado basándose en el modelo de planificación contenido en la versión previa del Plan Mundial la cual sirvió como un paso en la evolución hacia el sistema mundial ATM.

2.2 El desarrollo de planes de trabajo deberá estar basado en la experiencia y lecciones aprendidas en el ciclo previo del proceso de implementación del CNS/ATM. Por lo tanto, el GANP ha enfocado sus esfuerzos para mantener una armonización mundial constante y mejorar la eficiencia de implementación trazando las capacidades existentes de la infraestructura y las implementaciones regionales a mediano y corto plazo. Las iniciativas del plan mundial garantizarán el uso completo de oportunidades disponibles a corto y mediano plazo y las herramientas de planificación proporcionarán orientación para las actividades planificadas y servirán como base para el establecimiento de objetivos relacionados con la performance para permitir a los Estados definir claramente los resultados de su performance, lo cual es el elemento principal de la planificación basada en la performance. El Plan Regional y los Planes de los Estados son considerados como los planes de acción.

2.3 El objetivo de planificación de la OACI es lograr un sistema mundial de gestión de tránsito aéreo (ATM) basado en la performance a través de la implementación de sistemas y procedimientos de navegación aérea en forma progresiva, cooperativa y rentable.

2.4 Los objetivos de la performance pueden cambiar dependiendo en la evolución del sistema ATM, por lo tanto, a lo largo del proceso de implantación, deberían coordinarse los objetivos con, y estar disponibles para, todas las partes interesadas.

2.5 La noción del Enfoque basado en la performance (PBA) viene de las prácticas óptimas de la industria y de la evolución de la industria de la aviación en un medio ambiente menos regulado y más corporativo con más responsabilidad. La OACI apoya y alienta la adopción mundial de técnicas de gestión para la performance como un paso hacia un sistema mundial de navegación aérea basado en la performance según lo previsto en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) y en documentación relacionada con requerimientos del sistema de gestión de tráfico aéreo que apoyan el concepto operacional mundial ATM (Doc 9882 y 9883).

2.6 El PBA está basado en tres principios: a) Enfoque principal en resultados deseables/requeridos: en lugar de prescribir *soluciones* se especifica la *performance* deseada/requerida. Esto implica encontrar cuál es la situación actual, cuál es el resultado más adecuado, así como clarificar quién es responsable en obtener dichos resultados; b) Toma de decisiones informadas, impulsada por resultados deseables/requeridos: trabajando en retroceso desde el “qué (resultado)” – el objetivo principal – hacia las decisiones sobre el “cómo”; y c) Dependencia en los hechos e información para la toma de decisiones: Resultados deseables/requeridos, conductores, limitantes, carencias, opciones expresadas en términos cuantitativos (mas no cualitativos). El fundamento es “*si no puedes medirlo, entonces no puedes gestionarlo*”.

2.7 Se espera que el PBA proporcione las siguientes ventajas:

- está basado en resultados, permite que los clientes se enfoquen y promueve la responsabilidad;
- la creación de políticas es mucho más transparente cuando los objetivos a ser alcanzados son mencionados en los resultados de la performance (en lugar de ser soluciones);
- ir de prescribir soluciones a especificar la performance deseada/requerida, resulta en más libertad y flexibilidad para seleccionar soluciones aptas;
- se pueden evitar los “enfoques impulsados por la tecnología” y las “soluciones que buscan resolver un problema”;
- énfasis en un enfoque rigurosamente científico en lugar de la evidencia anecdótica;
- enfocarse en los resultados deseados/requeridos ayuda a los tomadores de decisiones a establecer prioridades adecuadas, a realizar las compensaciones más adecuadas, a escoger las soluciones óptimas y a asignar recursos;
- proporciona más previsión de los beneficios; y
- resulta típicamente en ahorro de recursos, lo cual es mucho más que la inversión realizada en aplicar este enfoque.

2.8 Una vez que una organización (o Estado, región, etc.) ha decidido adoptar el enfoque PBA, debe reconocer que los siguientes ingredientes son esenciales para su éxito:

- Responsabilidad (en la cima).
- Acordar metas (resultados deseados).
- Organización (quién es responsable de diversas funciones).
- Recursos humanos y conocimientos prácticos (cultura y habilidades).
- Recolección, procesamiento, almacenamiento e información de datos.
- Colaboración y coordinación (con otras áreas y partes interesadas).
- Implicación de costos (gestión dedicada a los datos e infraestructura informática).

2.9 A largo plazo, se espera que la implementación del PBA resulte en:

- Un sistema efectivo con ahorro identificado de recursos.
- Reducción de desperdicio de recursos.
- Prácticas de cobro más equitativas.
- Provisión de servicios más eficiente.
- Requiere de un esfuerzo coordinado mundialmente y un enfoque común para el desarrollo e implementación de un sistema de navegación aérea basado en la performance.

2.10 En este sentido, la OACI está realizando varios talleres para promover la comprensión y aplicación del enfoque basado en la performance y sus herramientas por parte de los Estados, por ejemplo, el que se celebrará en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México del 6 al 10 de julio, en el cual se revisarán los conceptos generales de un marco de referencia de la performance. Se explicará el proceso de gestión de la performance y se realizarán diversos ejercicios prácticos. Asimismo, los objetivos basados en la performance que se desarrollaron inicialmente para el Plan de implementación regional de navegación aérea NAM/CAR serán revisados y finalizados.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información sobre el concepto del marco de referencia de la performance de la OACI;
- b) revisar los objetivos actuales basados en la performance indicados en la versión inicial del Plan de implementación regional de navegación aérea NAM/CAR; y
- c) aplicar este concepto en los desarrollos del Plan Nacional del Estado.