

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 3 del orden del día: **Objetivos de performance de la gestión del tránsito aéreo (ATM) para la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad y el correspondiente concepto de performance del sistema total requerida (RTSP)**

3.2: El concepto de RTSP

PERFORMANCE: ¿HACIA DÓNDE VAMOS AHORA?

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En la presente nota se propone la continuación de la labor relativa a la performance y se hacen ciertas recomendaciones que son requisitos previos al apoyo preliminar de lo logrado hasta la fecha y también a toda labor futura sobre el asunto.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la descripción de esta cuestión del orden del día se indica que se estima que las recomendaciones de la Conferencia facilitarían el apoyo a la RTSP.

1.2 En la presente nota se propone una lista de dichas recomendaciones relativas al apoyo preliminar a lo logrado hasta la fecha, y también a toda labor futura sobre este asunto.

2. ANÁLISIS

2.1 Las actividades de performance asignadas en las atribuciones del ATMCP revestían carácter inicial únicamente (es decir "... definir y estudiar la factibilidad de ...").

2.2 En el informe de la primera reunión del ATMCP se indica claramente que todavía queda mucha labor importante por hacer más allá de la que se había presentado en aquel momento (marzo de 2002).

2.3 De las deliberaciones del ATMCP se desprenden los siguientes principios:

- a) que la performance no es un asunto simple y que no se soluciona en forma rápida “con dinero únicamente”;
- b) que debe existir una sólida correlación entre la **performance** y las **expectativas de los usuarios**;
- c) que si bien la seguridad operacional es **la** variable independiente predominante, no dejaba de ser una entre varias expectativas;
- d) que las **expectativas** no son independientes — las concesiones podrían ser necesarias — y que las **expectativas** son útiles siempre y cuando exista un acuerdo en torno a su utilidad y al compromiso de no infringirlas;
- e) que el marco debe ser útil para varios tipos de usuarios: p. ej., los que diseñan el espacio aéreo, los encargados de la reglamentación, los encargados de las operaciones diarias, los proveedores de servicios, etc.;
- f) que si bien la medición de la performance debería ser algo relativamente simple, ante todo debería ser significativa;
- g) que no debería efectuarse medición alguna sin fines específicos;
- h) que un conjunto de modelos relacionados¹:
 - 1) debe relacionar las **causas**, los **efectos** y los modos de medición de ambos;
 - 2) debe ser preciso, detallado, fiable y oportuno en cuanto a su capacidad predictiva o únicamente en la medida exigida por el margen de error aceptable en la decisión (p. ej., no contendrá necesariamente ecuaciones/funciones complejas); y
 - 3) también debe ser independiente de la implantación a fin de que supere la prueba del tiempo;
- i) que la **performance** no es un asunto únicamente multidisciplinario — es decir que abarca varias profesiones — sino además un asunto con múltiples puntos de vista, es decir diversos actores (p. ej., usuarios, proveedores, encargados de la reglamentación, etc.);

¹ El mencionado conjunto de modelos relacionados es absolutamente necesario para lograr una toma de decisiones siempre excelente que los actuales recursos limitados exigen. Dicho conjunto proporcionaría una comprensión de ATM mucho más profunda que la que tenemos hoy en día; del mismo modo, pero no necesariamente en la misma medida, en que la medicina comprende el juego entre las causas y los efectos en cuanto al funcionamiento del cuerpo humano y sus partes; o el modo en que la ingeniería hace lo suyo en el caso de automóviles, cohetes, etc.

¿Por qué este conjunto de modelos interrelacionados? Porque la toma de decisiones excelente nunca se ha logrado en forma constante sin un conocimiento excelente de la realidad; porque se aplica la ley de rendimiento decreciente y deberá contarse con beneficios reales para pagar las inversiones; porque no se trata de instalar el mayor número de computadoras posible confiando ciegamente en una solución tecnológica. Se trata de concentrarse en realizar el menor gasto de recursos posible — ya sea en computadoras o lo que fuere — y obtener el máximo beneficio para la industria en general. Esta es la regla de 80/20 y de actuar inteligentemente, como se ilustra en este ejemplo hipotético: si fuera posible disminuir a la mitad los efectos de estela turbulenta, la capacidad podría duplicarse. Además, cuando sea útil, deberían incorporarse los modelos realizados anteriormente por la OACI (p. ej., modelos de accidentes, etc.).

- j) que no tiene caso tomar decisiones rápidas: probablemente se requiera Investigación y Desarrollo (I+D) para comprobar la factibilidad y solidez de determinados aspectos de cualquier marco dado;
- k) que esta labor no puede ser realizada por grupos de expertos aislados, cada uno con su propio mandato relativo a atender elementos de performance individuales (p. ej., RCP, RSP, etc.);
- l) que las medidas de performance deberían reflejar fielmente las expectativas de los usuarios y, como mínima, ser simples, medibles, exactas, fiables y oportunas (SMART), y deben aplicarse uniformemente a través de todo el sistema. Entre los atributos con los cuales se compararán las medidas que se estén considerando debería incluirse lo siguiente: sistémico/aislado; causas múltiples/causa única; tomar la delantera/rezagarse; privado/público; objeto/proceso; organización/individuo; local/universal; marca/tipo; apoyo lógico² de operaciones matemáticas (p. ej., suma, etc.); y
- m) que la ATM es un proceso de variables múltiples que intenta igualar la capacidad con la demanda en diversas etapas en el tiempo, y en el cual las decisiones estratégicas generalmente constriñen a las decisiones ulteriores. Que (por consiguiente), la idea de conflicto puede ampliarse para incluir otras variables, aparte de la seguridad operacional. Que (por consiguiente) los resultados varían de acuerdo a la selección de las variables de optimización, y que la optimización es, de hecho, un asunto estratégico.

2.4 El éxito de toda labor futura sobre este asunto depende en gran medida de la conservación de la valiosa labor y las suposiciones efectuadas hasta la fecha. De allí las recomendaciones.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) solicitar a la OACI que adelante la labor que se está realizando actualmente en torno a la performance, y garantice a su vez que la misma se lleva a cabo bajo una autoridad coordinadora central (p. ej., similar a la ejercida por el ATMCP hasta el momento);
- b) solicitar a la OACI que establezca un enlace formal y continuo entre los grupos que trabajan en las esferas de performance y seguridad operacional; y
- c) solicitar a la OACI que, a fin de lograr aceptabilidad por los Estados tanto en el presente como el futuro, en toda la labor ulterior relativa a la performance — comprendido el propio procedimiento de trabajo — se acepten e incorporen los principios contenidos en los anteriores párrafos 2.3 a) a 2.3 m) de manera comprobable.

— FIN —

² Por ejemplo, ¿acaso el resultado de sumar valores geográficamente independientes de las mismas medidas de performance arroja un resultado que es lógico para las zonas geográficas en conjunto?