



**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Optimización del espacio aéreo SAM**

**MEJORAS DE LA PLANIFICACIÓN E IMPLANTACIÓN ORIENTADOS A LA  
CONSECUCCIÓN DE OBJETIVOS DE PERFORMANCE MEDIANTE LA ARMONIZACIÓN  
DEL PROCESO DE COLECTA, GERENCIAMIENTO  
Y ANÁLISIS DE DATOS DE LA REGIÓN**

(Presentada por Brasil)

**RESUMEN**

En esta nota alienta un proceso para la gestión del rendimiento, armonizado a nivel regional, para utilizarlo en la modernización del sistema de navegación aérea; asimismo, se aclara el papel de la recolección, gestión y análisis de datos en la cuantificación de los objetivos de desempeño y aún clarifica cómo la administración brasileña viene trabajando este asunto.

**1. Introducción**

1.1 La Undécima conferencia de navegación aérea (Montreal, 22 de septiembre –3 de octubre de 2003) (AN-Conf/11, Recomendación 4/2 — Investigación de métodos de planificación e implantación orientados a la consecución de objetivos de rendimiento) y el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2004, respaldaron la adopción de un enfoque basado en rendimiento con respecto a la planificación y ejecución de la navegación aérea. Sin embargo, este enfoque para planificar la modernización de los sistemas de navegación aérea no se ha adoptado a escala mundial.

1.2 El enfoque basado en el rendimiento es un método para la toma de decisiones que se basa en tres principios: fuerte concentración en resultados deseados o requeridos; toma de decisiones informada motivada por dichos resultados deseados o requeridos; y toma de decisiones basada en hechos y datos. El enfoque basado en el rendimiento tiene muchas ventajas, entre otras, la transparencia en la formulación de políticas, la rendición de cuentas de las partes interesadas, la aplicación rentable, la asignación óptima de recursos y el éxito en alcanzar los objetivos.

**2. Análisis**

**2.1 Armonización de la planificación de la navegación aérea a niveles regional y nacional: métricas de rendimiento en contraposición con métricas de implantación**

2.1.1 En 2014, el Consejo de la OACI aprobó una nueva plantilla para los planes regionales de navegación aérea a fin de armonizar mejor la planificación mundial y regional. La plantilla del Volumen III se utiliza como instrumento de supervisión e información del estado de implantación de los elementos de planes dinámicos y flexibles en relación con la implantación del sistema de navegación aérea y su modernización de conformidad con las ASBU y las hojas de ruta sobre tecnología presentadas en el Plan mundial de navegación aérea (GANP).

2.1.2 A este respecto, las regiones de la OACI, a través de sus grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), han establecido objetivos de implantación para mejorar las capacidades del sistema de navegación aérea. Sin embargo, como se pone de relieve con el enfoque basado en el rendimiento, cada entorno operacional es único y tiene necesidades diferentes y soluciones óptimas distintas. Por consiguiente, la homogeneidad no radica en la implantación de una solución en particular, sino en lograr un nivel convenido de rendimiento. No obstante, podría ser necesario abordar necesidades específicas a nivel regional para garantizar la interoperabilidad de los sistemas o la armonización de los procedimientos.

2.1.3 Por consiguiente, la OACI insta a los Estados y a las regiones a que: adopten el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos y reflejen dicho proceso en sus planes regionales y nacionales de navegación aérea como componente estratégico de sus planes nacionales de desarrollo; continúen con el seguimiento y la información sobre el estado de implantación, o inicien el seguimiento e información sobre el rendimiento para poder medir los beneficios derivados de dicha implantación, utilizando los indicadores clave de rendimiento mundiales definidos en el GANP y en el catálogo de objetivos de rendimiento; se abstengan, en la medida de lo posible, de prescribir soluciones específicas; y fijen objetivos de rendimiento regionales, acordes con las metas de rendimiento mundiales propuestas, que se centren en las necesidades regionales y que permitan garantizar una calidad mínima de servicio.

## **2.2 El proceso de gestión del rendimiento de seis pasos de la OACI**

2.2.1 Aunque existen diversas maneras en que la comunidad de gestión del tránsito aéreo (ATM) podría aplicar un enfoque basado en el rendimiento, en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc. 9883), la OACI propone un proceso de gestión del rendimiento armonizado a nivel mundial que se basa en seis pasos bien definidos (véase el Apéndice de esta Nota). Estos pasos determinan una secuencia que permite lograr un proceso repetitivo y continuo.

2.2.2 Al seguir sistemáticamente estos pasos, los miembros de la comunidad ATM adquirirán confianza en su capacidad para aplicar el enfoque basado en el rendimiento de forma exitosa y beneficiarse de su participación en un enfoque armonizado a escala mundial.

2.2.3 Cuando no se dispone de datos suficientes, es posible ejecutar los pasos iniciales del proceso de gestión del rendimiento de manera cualitativa. Para apoyar la definición de los objetivos de rendimiento que se describen en el Paso 2 [Determinar oportunidades, problemas y establecer (nuevos) objetivos], la OACI ha elaborado un catálogo de objetivos de rendimiento, que puede consultarse en el sitio web <https://www4.icao.int/ganpportal>, y que contiene objetivos de rendimiento expresados de forma cualitativa y centrados en once áreas clave de rendimiento.

Además, la OACI está elaborando nuevos indicadores clave de rendimiento que se incluirán en la lista de posibles indicadores clave de rendimiento presentados en la edición actual del GANP y que puede consultarse en el link:

[https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-Potential\\_Performance\\_Indicators.pdf](https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-Potential_Performance_Indicators.pdf).

Estos indicadores clave de rendimiento están vinculados a los objetivos pertinentes del catálogo de objetivos de rendimiento para apoyar la ejecución del Paso 3 (Cuantificar los objetivos) del proceso de rendimiento de seis pasos de la OACI.

## **2.2 La recolección, gestión y análisis de datos brasileña**

2.3.1 La lógica del paso 3 (Cuantificar los objetivos) es: "lo que no se mide no puede ser administrado". Al usar datos, es importante que reflejen la realidad y sean relevantes. Esto requiere la adopción de una cultura de medición de rendimiento e inversiones en colecta, gestión y análisis de datos.

2.3.2 Brasil adoptó en su Plan Nacional de Navegación Aérea el proyecto de desempeño: Gestión Basada en el Desempeño. Este proyecto se ajusta a las directrices de la OACI contenidas en el catálogo de objetivos de rendimiento y descripciones de KPI y añade dos objetivos ATM: comparar el rendimiento del ATM con otros proveedores de servicios de navegación aérea; y desarrollar indicadores ATM de acuerdo con sus especificidades.

2.3.3 Sin embargo, para aplicar un enfoque basado en rendimiento, existen varios aspectos metodológicos de coleta, análisis y gestión de datos que deben especificarse, como la normalización de los términos y los métodos de cálculo de indicadores, los datos de necesarios y sus respectivos colectores, gestión de flujo de datos, etc.

### 3. **Conclusión**

3.1 Vista los desafíos brasileños de cuantificar el rendimiento del sistema de la navegación aérea en nivel nacional es necesario adoptar un proceso común para a recolección, gestión y análisis de datos en nivel regional, a fin de armonizar la cuantificación de los objetivos de rendimiento y utilizarlos en la modernización del PIRG. Además, permite la supervisión de los beneficios derivados de esta implantación e informar sobre ello.

### 4. **Acciones sugeridas**

Se invita a la Reunión:

- a) Analice la información proporcionada en esta Nota de Estudio; y
- b) Inste a los Estados a armonizar el proceso de la recolección, gestión y análisis de datos en la cuantificación de los objetivos de rendimiento.

## APÉNDICE

### PASOS DE LA GESTIÓN BASADA EN RENDIMIENTO

