La Estrategia de Transporte

Teniente Coronel (R) Dwain A. Meyer, Infantería de Marina de EE.UU.

LA MISIÓN del Comando de Transporte de EE.UU. (USTRANSCOM) es proveer transporte aéreo, terrestre, y marítimo para el Departamento de Defensa (DOD) durante tiempos de paz y de guerra. Su base de clientes se extiende al Buró Federal de Investigaciones, la Agencia Federal de Administración de Emergencias, las Naciones Unidas, el Departamento de Estado de EE.UU., el Servicio de Tiendas Militares del Ejército y de la Fuerza Aérea, la Agencia de Tiendas de Víveres de la Defensa, la Cruz Roja y el Departamento de Transporte. En el pasado el USTRANSCOM se enfocaba en la parte estratégica del requerimiento de transporte de un extremo a otro. La visión de hoy en día es proveer movilidad global oportuna enfocada en el cliente en tiempos de paz y de guerra por medio de transporte eficaz integrado desde el punto de origen hasta el destino.

El Plan de Capacidades Estratégicas Conjuntas (PCEC) dirige de un extremo a otro el desarrollo de datos de despliegue por fases de la fuerza (DDFF), pero los procesos de planeamiento y las herramientas no han logrado apoyar el requerimiento. La estrategia del análisis de los DDFF debe empezar con una evaluación de las fortalezas y debilidades de estos procesos, apoyando las herramientas de análisis y de doctrina. El sector militar debe repasar e implementar los cambios necesarios en el planeamiento de los procesos para capitalizar las fuerzas e identificar las áreas dónde hay que mejorar. Para desarrollar una estrategia fiable se requiere:

• El entrenamiento y doctrina conjunto fiable que reconoce mejoras en el planeamiento de colaboración y distribución, mando y control, visibilidad en tránsito, uso de modelos y simulación.

• Un proceso y un juego integrado de herramientas para apoyar el planeamiento de ejecución, el análisis y el desarrollo de los DDFF desde el origen hasta el área táctica de reunión, incluyendo un enlace con los modelos de los juegos de guerra que podrían proveer un análisis táctico y operacional de guerra. En ningún lugar es esta necesidad más evidente que en los planes de acción en caso de crisis (PAC).

• El análisis programado y las herramientas de los juegos de guerra que ayudarán a desarrollar y a poner en práctica la estructura de la fuerza necesaria para lograr la misión del USTRANSCOM tal como fue prevista en la Visión Conjunta 2010.

• Bases de datos al día que proveen fuentes auténticas.

• Flexibilidad.

• Que sea fácil de implementar.

La estrategia del USTRANSCOM depende de acciones específicas, llevadas a cabo en el momento preciso, con relación al ciclo de planeamiento deliberado. Las bases de datos y los modelos que analizan rápidamente los DDFF con un alto grado de flexibilidad, fidelidad y precisión deben apoyar estas acciones. Herramientas adicionales ayudarán a comprimir el proceso para desarrollar los DDFF que se pueda ejecutar dentro de las 72 horas. Aumentando el apoyo de EE.UU. hacia contingencias de menor magnitud, cambiando la estructura de la fuerza y el tiempo acelerado de reacción obligarán que se optimice este proceso.

La estrategia del USTRANSCOM es la de desarrollar un proceso de transporte de planeamiento y análisis de un extremo al otro que llegue a estar arraigado en una doctrina conjunta; que resulte en un desarrollo con los DDFF de un curso de acción (PAC) rápido; y que sea apoyado por herramientas de automatización rápidas, precisas y fáciles de usar. Está diseñado para apoyar el concepto de proyección del poder, de la Visión

Conjunta 2020, al hacer el desarrollo de los DDFF una parte integrante del proceso de toma de decisiones del comandante de la fuerza conjunta.

Doctrina

El PCEC les da la tarea a los comandantes en jefe (CINC) regionales de preparar planes de operaciones (OPLAN), los planes de contingencia (CONPLAN) y los planes funcionales. Todos los PCEC y OPLAN asignados son acompañados por un DDFF, el cual es la parte de la base de datos del plan del Sistema de Ejecución y Planeamiento de Operaciones Conjuntas que contiene datos del horario de fases de la fuerza, datos sobre el personal y la carga de la unidad que no tienen conexión, y datos sobre los planes de movimiento.

Para los OPLAN y los CONPLAN con los DDFF, el PCEC declara que el CINC apoyado declarará el plan ejecutable de un extremo a otro. Un OPLAN o un CONPLAN se considera fiable para transporte cuando existe la capacidad para mover fuerzas, equipo y abastecimientos desde su origen hasta su destino. Esta determinación de la factibilidad de transporte requiere un análisis y una evaluación concurrente de los recursos estratégicos y del apoyo disponible en el teatro, de la infraestructura de transporte, y de las demandas y restricciones en competencia.

Para lograr este requerimiento, a ambos CINC, los apoyados y a los que apoyan se les da la tarea de evaluar segmentos específicos del requerimiento de transporte de un extremo a otro. El CINC apoyado analizará el despliegue; la recepción conjunta; la escala final, el movimiento y la integración hacia delante (JRSOI); y la distribución en el teatro de operaciones de las fuerzas, equipo y abastecimientos al destino final. Como comando de apoyo, el USTRANSCOM hará una evaluación de la etapa estratégica para la factibilidad del transporte. Esto asegura al Jefe del Estado Mayor Conjunto (JEMC) y al CINC apoyado que los movimientos partiendo del puerto de embarco (PE) y llegando al puerto de desembarco (PD) son consistentes con la evaluación hecha por el CINC apoyado del JRSOI y la distribución en el teatro de operaciones.

Análisis de Transporte de un Extremo a Otro

Modelos de un extremo a otro apoyan el análisis programado, los juegos de guerra y los ejercicios, el planeamiento y el análisis de ejecución. Las capacidades actuales de simulación para el Sistema de Transporte de la Defensa representan el flujo de pasajeros y carga empezando en el punto de origen, por un PE, a un PD, y después a un destino final en el teatro. Las capacidades de los programas tales como el Análisis de Plataforma de Movilidad (APM), el Sistema de Flujo Conjunto y Análisis para el Transporte (SFCAT), la Herramienta de Apoyo Mejorada de Logística Inter Teatro (HAMLI) y el Sistema Conjunto de Guerra proveen las herramientas necesarias para apoyar estos análisis.

Un modelo totalmente integrado que es flexible, fácil de usar y compatible con otros sistemas de simulación todavía no está disponible. Mientras que los modelos existentes pueden apoyar uno o más de los segmentos del DTS eficazmente, ningún modelo solo provee un flujo de información perfecto de un extremo a otro al nivel de detalle deseado. Esto es evidente particularmente durante el planeamiento deliberado y el PAC. El USTRANSCOM debe de desarrollar un juego de herramientas flexibles que puedan justificar cada segmento de la proyección de la fuerza. El desarrollo de modelos tipo "*stovepipe*" que apoyan únicamente un solo propósito no es adecuado. El desarrollo de un modelo único que apoye todos los requerimientos del análisis quizás sí tenga éxito y quizás no y requeriría el desarrollo de modelos individuales para apoyar el planeamiento, la programación y los juegos de guerra.

La visión de hoy en día es proveer movilidad global oportuna enfocada en el cliente en tiempos de paz y de guerra por medio de transporte eficaz integrado desde el punto de origen hasta el destino

El proceso de la preparación del plan sigue un camino tal como está prescrito en la *Guía del Usuario para el Sistema de Planeamiento y Ejecución de Operaciones Conjuntas* (SPEOC)) y el Manual Conjunto 3122.02, *Datos del despliegue por fases de la fuerza (DDFF) Desarrollo y Ejecución de Despliegue*.* La sección del planeamiento deliberado muestra que hay cinco fases formales: la iniciación, el desarrollo del concepto, el desarrollo del plan, la revisión del plan y los planes de apoyo.

Dentro del marco del desarrollo del plan, tienen lugar el desarrollo y el análisis de los DDFF y las apreciaciones de factibilidad de transporte, usualmente durante tres conferencias de dos semanas de refinamiento de los DDFF patrocinados por el estado mayor conjunto y el USTRANSCOM sirviendo de anfitrión. Las fuerzas son seleccionadas y en la conferencia de las fuerzas, los requerimientos de apoyo son determinados y el

* Publicación Conjunta, la Guía del Usuario para SPEOC (*Sistema de Planeamiento y Ejecución de Operaciones Conjuntas*) (Washington, D.C.: Oficina de Imprenta del Gobierno de EE.UU. [GPO], 1 de mayo de 1995); el Manual Conjunto 3122.02, *Datos del Despliegue por Fases de la Fuerza (DDFF) Desarrollo y Ejecución de Despliegue* (Washington, D.C.: GPO, 9 de diciembre de 1994).

horario de las etapas de la operación es establecido en la conferencia de logística, y el flujo estratégico es analizado por medio de simulación de computadora usando el SFCAT en la conferencia de transporte.

Una parte integrante al recibir la aprobación del plan, es que los DDFF debe someterse a una revisión de un extremo a otro para un análisis de factibilidad del transporte. Desde el PCEC 98, el CINC apoyado ha sido responsable por declarar la factibilidad de un extremo a otro. La fase termina cuando el JEMC recibe el plan completamente documentado, incluyendo los DDFF, para la revisión final y la aprobación. El planeamiento deliberado y el PAC usan el SFCAT para apoyar el análisis de factibilidad de transporte. El SFCAT modela el movimiento de la fuerza y el equipo desde el punto de origen hasta el PD solamente. Mientras que la HAMLI modela la proyección de la fuerza desde el PD hasta el destino final, no se ha integrado ni en el planeamiento deliberada ni en el PAC.

El planeamiento deliberado usa los pasos esbozados en el SPEOC para que el análisis de los DDFF ocurra solamente cuando el CINC apoyado le proporcione los DDFF al US-TRANSCOM para el análisis de SFCAT. Durante todas las tres conferencias de refinamiento, la factibilidad de transporte bruto se logra por medio de un proceso continuo de ajustes y análisis. Este proceso existe hasta que el plan queda sin errores y no excede la distribución del SFCAT por más del 5% en cualquier día dado. La incapacidad de modelar las funciones del JRSOI es una preocupación porque el CINC apoyado debe de declarar un plan de un extremo a otro que sea factible para el transporte sin las herramientas esenciales para llevar a cabo el segmento final del movimiento de la fuerza– desde el PD hasta el destino.

Esto no es necesariamente el caso durante el PAC. Hay una demanda creciente para apreciaciones de factibilidad de transporte durante las primeras etapas del desarrollo del plan. Este apoyo se pide tan temprano como en la fase III, la cual incluye el desarrollo del COA, y mucho antes que el desarrollo de los DDFF. El CINC apoyado necesita modelos tales como el SFCAT para generar fuerzas simuladas, escalonadas en tiempo que apoyan un COA dado. Esto es un problema porque hay un límite mínimo para la información requerida, y si es menor no puede haber ningún análisis de SFCAT significativo. Al nivel de macro, el SFCAT contiene

Herramientas de Análisis

Análisis de Plataforma de Movilidad (APM)

El APM se usa principalmente para apoyar el análisis y los ejercicios programados. El USTRANSCOM J5 lo usa para apoyar la Célula de Análisis del Futuro durante la activación. Actualmente el único sistema de modelación y simulación que permite la modelación de un extremo a otro es el APM de USTRANSCOM. El APM es un programa añadido de modelación que provee comunicaciones entre tres modelos de movilidad principales - Modelo para el Despliegue Inter Teatro por Aire y Mar (MDITAM), Herramienta de Apoyo Mejorada de Logística Intrateatro (HAMLI) y la HAMLI de los Estados Unidos Continentales (CONUS). Usando estos tres modelos se puede lograr la simulación de un extremo a otro desde el punto de origen hasta el destino. El APM también simula los recursos pre-ubicados (en el mar y en la tierra) y los fijos y tiene un generador interno dinámico de apoyo para todo tipo de abastecimientos y municiones. El APM es una plataforma única con la cual se puede analizar el modo estratégico, determinar los puertos y cambiar los eventos durante un funcionamiento de simulación. El modelo de MIDAS provee una capacidad de un extremo a otro que mueve carga desde el punto de origen hasta el destino. Para obtener una respuesta mejor al problema de un extremo a otro, el MIDAS es enlazado, usando archivos de datos planos, del HAMLI de CONUS a la HAMLI. La HAMLI de CONUS y la HAMLI usan la misma base de datos que proporcionan una red de carreteras, vías férreas, puentes, áreas de reunión y otras características que permiten el movimiento de carga y de pasajeros por el segmento de transporte terrestre del Sistema de Transporte de la Defensa (DTS) en el CONUS y en el teatro de operaciones. Este modelo está limitado porque no utiliza vehículos para mover carga. Para simular el movimiento, se usa un modelo de capacidad de flujo para los camiones, las aeronaves, los helicópteros, los autobuses y otros vehículos de transporte.

Mientras que el APM puede medir el cierre de un extremo a otro, el montaje inicial de la situación requiere mucho tiempo y no provee retroalimentación interactiva de un modelo a otro. Los modelos del APM no interactúan al ejecutar; ellos funcionan en forma secuencial. El APM ha apoyado a satisfacción el estudio llamado Estudio de Requerimientos de Movilidad 05 y el Juego de Guerra Concentrado de Logística. Actualmente se está modificando para

paquetes considerables de fuerzas simuladas que un planificador puede usar para hacer una apreciación de los requerimientos de movimiento de una fuerza mayor. Un planificador que conoce la doctrina del servicio debe adaptar los paquetes de la fuerza para que encajen bien en el COA propuesto. Esta adaptación justifica las fuerzas de combate y las fuerzas críticas de apoyo de combate y de apoyo de servicio de combate que muchas veces se pasan por alto.

Los CINC apoyados pueden ayudar en este esfuerzo al identificar tantas unidades como sea posible usando el código de tipo de unidad. Esto les permitirá a los analistas de SFCAT el poder hacer una apreciación más detallada de los requerimientos de tamaño y sustentación para las fuerzas del COA identificadas. Sin embargo, un escalonamiento en tiempo real de la fuerza, el cual es esencial para un análisis significativo, todavía falta. El CINC apoyado debe de reconocer estas limitaciones y colaborar con el USTRANSCOM para aclarar los requerimientos y proveer una guía en el escalonamiento a tiempo.

La creciente necesidad de apoyar el PAC requiere que los CINC apoyados expresen claramente sus requerimientos; apoyando a los CINC debe de explicar claramente su habilidad para proveer ese apoyo. Dos iniciativas que podrían ayudar a desarrollar un proceso efectivo son los equipos de USTRANSCOM "911" y una carta de instrucciones (COI) de SFCAT sobre el PAC. Mientras que el nombre pueda ser un poco engañoso, el equipo 911 es un grupo de planificadores del USTRANSCOM, desplegado casi sin previo aviso para ayudar en los esfuerzos de planeamiento de contingencia del CINC regional. Estos planificadores representan las divisiones de planeamiento y operaciones del USTRANSCOM. En el momento apropiado, se despliegan para proveer competencia de transporte al CINC apoyado tan pronto como en la fase del desarrollo del COA. Este apoyo directo es a corto plazo y sólo debe usarse cuando vaya a proveer el beneficio mayor al CINC apoyado. Los planificadores desplegados usan el SFCAT para apoyar el esfuerzo del planeamiento, sin embargo esto no impediría la ayuda directa del USTRANSCOM. La introducción reciente de la capacidad para colocar situaciones de SFCAT y juegos de planes en un servidor remoto les permite al CINC apoyado y al equipo 911 pedirle ayuda de nuevo al USTRANSCOM para apoyo de SFCAT.

Además de la necesidad obvia de proveer apoyo a

apoyar el Juego de Guerra del Empeño Dinámico de la Revisión de Defensa Cuadrienal.

Sistema de Flujo Conjunto y Análisis para el Transporte (SFCAT)

El SFCAT es una herramienta de software diseñada específicamente para ayudar a los planificadores a evaluar rápidamente la factibilidad de transporte de un curso de acción (COA). Apoya el análisis y el refinamiento de la movilidad de los OPLAN y los CONPLAN con los datos del despliegue por fases de la fuerza (DDFF) como parte del proceso de planeamiento deliberado. Se ha probado que es valioso como una herramienta de análisis en el planeamiento en caso de crisis. La versión actual en el campo de operaciones al alcance del SFCAT está limitado e incluye modelar el movimiento desde el punto de origen hasta el PD. Sin embargo, por varios años el SFCAT ha podido pasar un archivo plano a la HAMLI. Este archivo de salida del SFCAT proyecta llegadas programadas en el PD como la entrada para el análisis de la HAMLI de movimientos intrateatro. Para proporcionar una pieza del teatro de operaciones al SFCAT, hay actualmente dos opiniones. Una es de integrar el SFCAT y la HAMLI; la otra es usar los modelos existentes ya probados en el SFCAT de aire, tierra y mar para modelar el requerimiento de transporte completo de un extremo a otro.

La Versión 8 del SFCAT extiende este alcance limitado significativamente. La primera extensión involucra la integración al nivel de datos del SFCAT con el Proyecto de Garantía de Movilización y de Capacidad de Despliegue (MADCAP) Iniciativa de Administración Integrada (MIMI) (también conocido como la Asociación Conjunta para Mejorar el Proceso de Despliegue). MIMI es un juego de herramientas que el Comando de Fuerzas de EE.UU. desarrolló para analizar actividades de movilización y para competir por instalaciones en sitios de movilización del Ejército. Los resultados del análisis proveen las fechas de listos-para-cargar (la fecha cuando cada unidad está lista para desplegarse) basadas en las condiciones de alistamiento reportado y en los requerimientos de movilización de cada unidad Activa, de la Reserva y de la Guardia.

La segunda extensión involucra añadir un acoplamiento mutuo de planeamiento basado en mapas con el SFCAT para permitir que el planificador del teatro de operaciones pueda definir los requerimientos del movimiento intrateatro y el concepto de las operaciones para el transporte intrateatro. El SPEOC de los DDFF es inadecuado ya que está limitado a sólo cinco nódulos por requerimiento de movimiento

nivel de planificador, eventos recientes demuestran la necesidad de desarrollar una COI de SFCAT que esbozaría claramente las capacidades de SFCAT con el progreso del CINC apoyado en el desarrollo del plan. La COI declarará el límite de la mínima información para llevar a cabo un análisis de transporte significativo y el nivel de detalle que podría esperar el CINC apoyado. Los planificadores no pueden crear los DDFF hipotético requerido para la apreciación de la factibilidad de transporte bruto del COA sin datos de entrada sustanciales del CINC o del personal de planificadores de la fuerza de tarea conjunta especificando los requerimientos de la fuerza arriba y abajo de la línea, el horario de las etapas de la operación y las ubicaciones de los nódulos asociados.

Aunque se hayan capturado con éxito los datos asociados con el transporte estratégico, el mantenimiento de otras bases de datos falta, lo cual debilita la calidad del modelo y sobrestima su habilidad de proyectar las fuerzas.

Entrenamiento y los DDFF Dinámicos

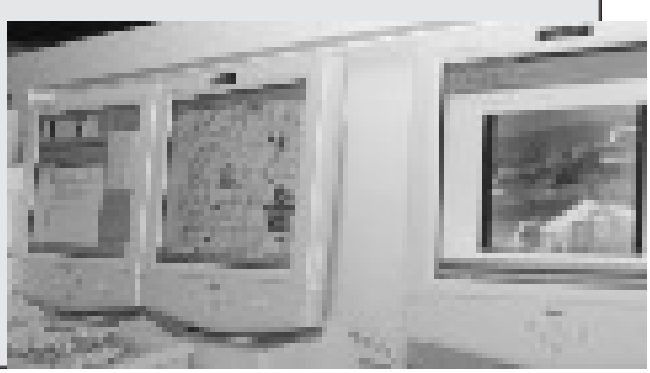
El entrenamiento es fundamental para entender el proceso involucrado en el desarrollo y el análisis de los DDFF. Los ejercicios y los juegos de guerra deben incluir los requerimientos para que el personal de las planas mayores pueda construir y administrar los DDFF que apoyan los objetivos de los ejercicios de entrenamiento. Los intentos para implementar los DDFF dinámicos durante los ejercicios recientes sugieren que hay bastante entrenamiento que hacer en el estado mayor. El desempeño de ejercicios dinámicos ha sido obstaculizado por la falta de participación de parte del estado mayor para hacer una apreciación del impacto de los cambios a estos DDFF, el error en llevar a cabo el proceso de validación y a las esperanzas impracticables a las cuales pueda reaccionar inmediatamente el DTS administrado por el USTRANSCOM para cambiar los requerimientos de transporte.

El personal del estado mayor deja de evaluar el impacto en el cierre de la fuerza, la distribución directa portuaria, el JRSOI y el concepto estratégico del

(origen, PE, PD, destino y un lugar intermedio). En la mayoría de los casos, los archivos de referencia de ubicación de SPEOC no apoyan el planeamiento de movimiento intrateatro detallada que quizás requiera la identificación de posiciones de áreas de escala final, las áreas de concentración, las bases intermedias de apoyo y las áreas tácticas de reunión (TAA) para cada unidad. La Versión 8 de SFCAT proporcionará un enlace fácil de usar para permitirles a los planificadores del comandante en jefe apoyado que definen los requerimientos de movimiento intrateatro y que utilicen los modelos existentes probados de aire, tierra y de transporte marítimo en el SFCAT para evaluar la factibilidad del transporte entero de un extremo a otro (sitio de movilización a TAA). La capacidad planeada inicial operacional para la capacidad de esta Versión 8 de SFCAT es junio del año 2001.

Sistema de Guerra Conjunto (SGC)

El SGC se está desarrollando actualmente y puede que proporcione finalmente un sistema de un extremo a otro que tenga todas las capacidades del APM y tal vez esté enlazado dinámicamente con un nuevo modelo de juego de guerra que reemplazará el TACWAR. El SGC tendrá aproximadamente el 80% del funcionamiento del APM en la capacidad operacional inicial y tendrá el funcionamiento restante aproximadamente seis meses más tarde. Nuevos funcionamientos se agregarán para superar la capacidad del APM y estarán listos para fines del Año Fiscal 2001. Algo único entre los modelos actuales y los del futuro será la capacidad del modelo de movilidad dentro del SGC para recibir retroalimentación de la lucha. El SGC introducirá acontecimientos, tales como los cierres de puertos y canales, para alterar dinámicamente el flujo de carga y pasajeros en el teatro de operaciones. Este funcionamiento le permitirá al usuario a modificar la situación y determinar el efecto sobre la proyección de la fuerza. Una vez que esté totalmente operacional, el SGC proporcionará un verdadero análisis de la capacidad que pondrá a la prueba los COA en ambientes de simulacros de guerra y de proveer por primera vez un requerimiento de movilidad durante la lucha.



Los tanques M1 pintados para hacer servicio en el desierto se mudan a un puerto estadounidense.

Foto: Transporte CSX

CINC. Esto crea situaciones en las cuales las fuerzas se despliegan sin el apoyo necesario, las tropas se despliegan por aire mucho más pronto o más tarde a la llegada de su equipo por transporte marítimo, y las prioridades del CINC son violadas. Aunque los cambios ocurrirán empezando con la ejecución, el personal del estado mayor debe ejercer todos los pasos involucrados al hacer estos cambios para poder darse cuenta de la complejidad y el impacto de la tarea, y del tiempo involucrado para reaccionar a esos cambios.

Desafíos

A pesar del tipo de planeamiento, el análisis de un extremo a otro de los DDFF es aún más difícil debido a las variables que puedan afectar en forma significativa los resultados de la simulación. Hasta recientemente, a varias cuestiones importantes se les ha dado poca importancia, o se han pasado por alto completamente durante el planeamiento y el análisis de un extremo a otro de los DDFF posterior. Las bases de datos del factor de planeamiento incluyen el territorio continental de los Estados Unidos (CONUS), en tránsito y en el teatro.

A medida que se continúen mejorando los modelos usados para conducir el análisis de un extremo a otro de los DDFF, la responsabilidad de la base de datos llega a ser cada vez más importante. La calidad del modelo está relacionada directamente a la calidad de las bases de datos que apoyan el modelo. Aunque se hayan capturado con éxito los datos asociados con el transporte estratégico, el mantenimiento de otras bases de datos falta, lo cual debilita la calidad del modelo y sobrestima su habilidad de proyectar las fuerzas. La distribución directa portuaria, la infraestructura en tránsito y la infraestructura del teatro son tres ejemplos de bases de datos que sufren porque falta un proceso coordinado de mantenimiento de bases de datos, lo cual identificaría las responsabilidades del agente ejecutivo. Este problema es agravado cuando la evaluación de la base de datos, la validación y la distribución no están sincronizados con la línea de tiempo de los datos confirmados de los DDFF. El CINC apoyado determina la distribución directa del PD del teatro. Mientras que esto se comprende perfectamente, las fuentes de información disponibles para hacer estas evaluaciones y asignar los límites en cuanto a la distribución directa no están coordinadas. Las fuentes de información disponibles incluyen el Comando de Movilidad Aérea (CMA); el Centro de Inteligencia Conjunto, USTRANSCOM; el Comando de Administración de Tránsito Militar (CATM) la Agencia de Transporte de Ingeniería; y la Agencia de Inteligencia del Ministerio de Defensa. Falta un proceso coordinado para fundir este depósito diverso de información, resultando en una base de datos que no apoyará el proceso de confirmación de datos de los DDFF.

La distribución directa portuaria no es simplemente una función de las características físicas del puerto.

Varios otros factores hacen papeles críticos en determinar la distribución directa de un puerto dado:

• Manipulación portuaria y recursos de transporte internos

• El horario de las etapas y las capacidades de las unidades orgánicas de CMA/CATM funcionando como administradores portuarios

• El grado de contratación de contingencia del país anfitrión u otro país, el programa de aumento logístico con personal civil y el apoyo disponible para el administrador del puerto

• La red de caminos y ferrocarriles

• Las áreas de concentración

• Las unidades de apoyo de combate y de apoyo de servicio de combate

• Las actividades de apoyo portuario

• Las compañías de transferencia de carga y otras entidades facilitadoras

Sin un plan eficaz para conducir el JRSOI, los puertos y las áreas de concentración se congestionarán y la distribución directa se interrumpirá. Esto refuerza la necesidad de modelar el JRSOI y reconoce su contribución a la factibilidad de transporte de un extremo a otro.

La distribución directa portuaria, la infraestructura en tránsito y la infraestructura del teatro son tres ejemplos de bases de datos que sufren porque falta un proceso coordinado de mantenimiento de bases de datos, lo cual identificaría las responsabilidades del agente ejecutivo.

Estos factores de planeamiento no están limitados solamente a las capacidades de CONUS, en tránsito y a la infraestructura del teatro. Se deben usar los datos y la doctrina más actuales para el transporte aéreo y marítimo para mover las tropas que apoyan las tareas del PCEC. La edad de la flota estratégica de transporte aéreo y sus números decrecientes y los cambios crecientes al Programa de la Flota Aérea Civil de la Reserva merece que se haga un repaso anual y que se actualice. También es necesario una vigilancia anual de las capacidades del transporte marítimo. Evaluando la capacidad del USTRANSCOM para mover las fuerzas y de su sostenimiento desde el punto de origen a su destino final es otra necesidad. La proyección óptima de la fuerza depende de la disponibilidad de vagones de ferrocarril, contenedores, transportes comerciales, personal de apoyo, y las capacidades de descarga en los depósitos y los puertos.

La selección del PE-PD

En el desarrollo de los planes de transporte eficientes, eficaces y factibles es crucial la asignación de los escasos recursos de transporte. Los procesos deliberados de planeamiento actuales dependen de que el CINC apoyado determine el modo estratégico de transporte del PE al PD y que determine los PE y los PD al nivel del número de línea de la unidad. Los OPLAN existentes que han pasado por el personal indicado y por un análisis exhaustivo, no son afectados. Sin embargo, a los planes de despliegue que se han desarrollado rápidamente les falta esa revisión. Teniendo un modelo con determinaciones de algoritmos disponibles de modo y puerto podrían racionalizar enormemente el planeamiento y acelerar el análisis. Aunque tal modelo no producirá las combinaciones finales de modo y puerto para todos los requerimientos, sí proporcionará un flujo inicial que es factible para el transporte y que el personal del CINC puede refinar para poder alcanzar sus objetivos.

Este procedimiento fue diseñado en el Análisis de la Plataforma de Movilidad- Modelo para el Despliegue Inter Teatro por Aire y Mar (APM-MDITAM) y debe usarse precavidamente con la ejecución del planeamiento. Aunque sea un modelo de un extremo a otro, las piezas de CONUS y del teatro son elementales y usan una tabla de distancias entre los PD y los destinos y entre los puntos de origen y los PE. Estas distancias simulan los movimientos sobre las carreteras y las vías férreas al PE y a los destinos finales. Las cargas y los pasajeros no se mueven en realidad sobre una red de CONUS o del teatro y no pueden ser inhibidos, lo cual tiende a proveer una proyección optimista. Un resultado más exacto viene cuando se enlaza el modelo de MDITAM con los modelos de HAMLI dentro del APM que proporcionan redes de caminos y ferrocarriles con recursos de movilidad. Este enlace proporcionará una respuesta más fuerte. Usando el APM-MDITAM para la selección del modo y el puerto requiere otra precaución: la integridad de la unidad baja al nivel del número de línea de la unidad, y al ejecutar el OPLAN dentro del modelo, los números de línea de la unidad de la misma unidad quizás estén programados por un modo diferente. Si se monta el modelo cuidadosamente, se puede reducir este problema. El modelo de un extremo a otro del futuro debe de enlazar la pieza del teatro con una pieza del CONUS por medio de un programador en tiempo normal para determinar las selecciones de modo y puerto. Esta capacidad no existe actualmente en ninguna de las herramientas de movilidad.

Calificaciones de Alistamiento

Las calificaciones de alistamiento indican el estado de preparación de una unidad para ser desplegada y llevar a cabo su misión. Una postura de estado de preparación más bajo tiene el resultado de que habrá un período más largo antes de que una unidad esté completamente

Foto: Ejército de EE.UU.

La montaña de material de hierro de USTRANSCOM cerca de Dhahran, 1991.

dotada de personal, totalmente equipada y entrenada. Esto afecta la fecha de inicio de carga para esa unidad y muy probablemente resulte en que la unidad falle en poder lograr la última fecha de llegada planificada. Además de la amenaza que esto le pueda imponer al CINC al querer lograr sus propias fechas requeridas, afecta el DTS de la siguiente manera:

• Las decisiones del CATM en cuanto a aperturas portuarias.

• La programación del CATM de los movimientos de unidades del CONUS desde el punto de origen hasta el PE.

• La programación del transporte aéreo estratégico del CMA.

• Las decisiones del Comando de Transporte Marítimo Militar en la puesta de funcionamiento del transporte marítimo y de la programación de buques.

Las unidades que están distribuidas en ambos teatros principales de guerra están actualmente participando en las operaciones de los países balcánicos. Al ejecutar, es muy posible que estas unidades no estén en sus guarniciones de origen y que no estén disponibles para ser desplegadas de acuerdo con los DDFF. Como resultado, otras fuerzas tendrán que llenar estos requerimientos para dejar que la unidad original se vuelva a desplegar a su guarnición de origen, reconstituirse/regenerarse y desplegarse de nuevo para apoyar los DDFF en los teatros principales de guerra. Estas substituciones crean cambios en el establecimiento del orden de sucesión de las unidades e introduce la necesidad de incluir fuerzas que han vuelto a ser desplegadas en el flujo estratégico de aeronaves y buques al teatro apoyado. Una vez establecido como los "DDFF en el registro", los DDFF que apoyan todos los principales OPLAN/CONPLAN no justifican los cambios de fuerzas.

Debemos evaluar los procesos que se usan para llevar a cabo los requerimientos del planeamiento y de la ejecución. Hoy, las necesidades de los CINC apoyados no quedan satisfechas al usarse la metodología aceptada actualmente.

Aunque la operación logística de playa conjunta) fue modelada dentro del APM en El Juego de Guerra de Logística Concentrada, ninguno de los modelos existentes justifica la operación logística de playa conjunta en suficiente detalle. Los DDFF que no están programados también dejan de justificar los recursos a bordo de los buques ubicados de antemano. Estas deficiencias afectan en forma significativa los requerimientos del JRSOI asociado. Mientras que estas operaciones

no pueden competir directamente para conseguir la distribución directa portuaria, sí compiten por los recursos humanos, el equipo de manipulación de material y carga, el transporte, los abastecimientos, la infraestructura y el control de los recursos que apoyan el JRSOI. Estos recursos deben de estar reflejados en los DDFF para asegurar que se usen densidades de equipo precisas al determinar los requerimientos de mantenimiento de sustentación bruto durante el planeamiento deliberado. Aunque estas áreas se cubren hoy en el análisis de apoyo programado, no se justifican en el proceso de la ejecución del planeamiento.

Fáciles de Utilizar

Los sistemas que se usan para apoyar el análisis estratégico de los DDFF tienen que ser fáciles de utilizar. Los sistemas están llegando a ser más capaces pero también más complejos. HAMLI está trabajando para hacer su modelo más fácil de utilizar para que pueda operar sin apoyo extenso de contratistas. El personal de la plana mayor también tiene dificultades en entrenar suficiente personal para usar estos sistemas. Por ejemplo, centenares de alumnos se entrenan en el SPEOC cada año, sin embargo hay una escasez en el campo de operaciones. Una posible solución es incrementar el número de personal del servicio civil y de contratistas en todas las áreas del comando. Otra es desarrollar y asignarle al personal militar una especialidad militar.

Los procesos de planeamiento y ejecución deben adaptarse al negocio en el futuro. La doctrina y muchas de las herramientas de los sistemas que se necesitan para desempeñar el análisis de un extremo a otro han madurado pero requieren decisiones sobre el próximo paso para reducir el número de sistemas de modelación y simulación. Para realizar esta visión se requiere que los entrenadores analicen los requerimientos de proyección de fuerza de un extremo a otro. Los entrenadores deben:

- Apoyar el planeamiento y el PAC
- Apoyar operaciones que van de ayuda humanitaria a los requerimientos de proyecciones de fuerza de dos teatros principales de guerra casi simultáneos
- Proveer apoyo en tiempo real a la toma de decisiones en la ejecución
- Mejorar la calidad y el valor de los ejercicios conjuntos y de servicios y de entrenamiento
- Apoyar los requerimientos de modelación y simulación para los estudios y el análisis
- Centrarse en la interoperabilidad, la flexibilidad, la velocidad y la precisión
- Reducir los números mientras que se vayan emulando las capacidades del "mejor de la función"

Eficazmente diseñadas y aplicadas, estas herramientas proporcionarán un sistema perfecto que facilitará la proyección de la fuerza desde el punto de origen hasta el destino y proporcionará una capacidad de modelación amplia de un extremo a otro. Simultáneamente, debemos buscar maneras de optimizar el proceso de proyectar las fuerzas y de sostenimiento con la meta de llegar a ser "mejor, más rápido, más barato."

Debemos evaluar los procesos que se usan para llevar a cabo los requerimientos del planeamiento y de la ejecución. Hoy, las necesidades de los CINC apoyados no quedan satisfechas al usarse la metodología aceptada actualmente. Debemos hacer el análisis y el planeamiento de distribución y colaboración dentro de los cuarteles generales y entre ellos. El concepto del equipo de USTRANSCOM 911 es un ejemplo de cómo influenciar las capacidades actuales. La doctrina debe de ser repasada y modificada constantemente para reflejar nuevas capacidades. El análisis de un extremo a otro de los DDFF puede ser una realidad al aplicar la misma visión que han proporcionado las herramientas usadas hoy en día. Los Estados Unidos ya no tienen las fuerzas, el equipo y el sostenimiento para llevar a cabo una misión a escala de la Operación *Desert Shield/Storm* sin ejercer la economía de la fuerza. Unido con el alto tiempo de apoyo de contingencia, debemos usar las combinaciones más prácticas de fuerzas y recursos en un ambiente que requiere velocidad y flexibilidad durante el planeamiento y la ejecución. ***MR***

El Teniente Coronel (retirado) Dwain A. Meyer, Infantería de la Marina de EE.UU., es un oficial de planes de transporte, Dirección de Operaciones y Logística, Comando de Transporte de EE.UU., Base de la Fuerza Aérea de Scott, Illinois. Recibió su licenciatura de la Universidad del Oregon y es egresado de la Escuela de Guerra Anfibia de la Infantería de Marina de EE.UU. y de la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Infantería de Marina de EE.UU. Ha servido en varios puestos de comando y de estado mayor, incluyendo planes de logística y oficial de operaciones, 3ª División de Infantería de Marina, Okinawa, Japón; oficial ejecutivo y comandante, Estación de Reclutamiento de Infantería de Marina, Chicago, Estado de Illinois; representante de la Infantería de Marina/director de división de apoyo de fuego, Escuela Naval Anfibia, Coronado, de California; inspector-instructor, Batería M, 4º Batallón, 14ª Infantería de Marina, Chattanooga, Tennessee; y comandante de batería y oficial asistente de operaciones de batallón, 1º Batallón, 12ª Infantería de Marina, Bahía de Kaneohe, Hawaii.