A Estratégia de Transporte

Tenente-Coronel (Res) Dwain A. Meyer, Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA

A MISSÃO do Comando de Transporte dos EUA (*U.S. Transportation Command — USTRANSCOM*) é fornecer o transporte aéreo, terrestre e marítimo para o Departamento de Defesa durante a paz e a guerra. Sua base de clientes inclui o *FBI,* a Agência Federal de Gerenciamento de Emergência (*Federal Emergency Management Agency*), as Nações Unidas, o Departamento de Estado dos EUA, o Serviço de Intercâmbio do Exército e da Força Aérea (*Army and Air Force Exchange Service*), a Agência Reembolsável de Defesa (*Defense Commissary Agency),* a Cruz Vermelha e o Departamento de Transporte dos EUA (*U.S.Department of Transportation*). No passado, o Comando de Transporte dos EUA focava na parte estratégica do requerimento de um extremo ao outro do transporte. A visão de hoje é de proporcionar, em tempo hábil, uma mobilização global orientada ao cliente por meio de um eficiente, eficaz e integrado transporte desde a origem até o destino final, em tempo de paz e de guerra.

O Plano Conjunto Estratégico de Capacidades (*Joint Strategic Capabilities Plan — JSCP*) gerencia o desenvolvimento de ponta-a-ponta dos dados para o faseamento do desdobramento da força (*time-phased force deployment data — TPFDD*), mas os processos de planejamento e as ferramentas não cumprem o requerimento. A estratégia de análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força deve começar avaliando os prós e contras do processo, assim também como a doutrina e as ferramentas de análise. O militar deve estudar e implementar mudanças necessárias no processo de planejamento para maximizar os pontos favoráveis e identificar as áreas que precisam ser melhoradas. O desenvolvimento de uma boa estratégia requer:

- Doutrina e adestramento conjunto sólidos que reconhecem melhoras no planejamento distributivo e cooperativo, comando e controle, visibilidade durante o transporte, modelagem e simulação.
- Um processo e um jogo integrado de ferramentas para apoiar o planejamento da execução e o desenvolvimento e a análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força desde a origem até a zona de reunião tática, incluindo uma ligação com os modelos de jogos de guerra que forneceriam análises táticas e operacionais do combate. Este requerimento é crítico no planejamento de ações de crise (*crisis action planning — CAP*).
- Ferramentas de jogos de guerra e análise programada que ajudarão a desenvolver e lançar a estrutura de força necessária para cumprir a missão do Comando de Transporte dos EUA prevista na Visão Conjunta 2010 (*Joint Vision 2010*).
- Bases de dados atualizadas e com informações confiáveis provenientes de fontes fidedignas.
- Flexibilidade.
- Fácil implementação.

A estratégia do Comando de Transporte dos EUA depende de ações específicas, implementadas na hora certa, relativas ao ciclo de planejamento deliberado. Bases de dados e modelos que rapidamente analisam os dados para o faseamento do desdobramento da força com grande grau de flexibilidade, fidelidade e precisão devem apoiar essas ações. Outras ferramentas ajudarão a compactar os processos para adquirir os dados para o faseamento do desdobramento da força executáveis dentro de 72 horas. O apoio cada vez maior dos EUA às contingências de menor escala, as mudanças na estrutura da força e o acelerado tempo de reação/resposta exigem otimizar esse processo.

Outrossim, a estratégia do Comando de Transporte dos EUA é desenvolver um processo de planejamento e análise para o transporte ponta-a-ponta que se integre

à doutrina conjunta; resulta no desenvolvimento de rápidas linhas de ação (*course-of-action — COA*) com dados para o faseamento do desdobramento da força, e apoiado por ferramentas automatizadas rápidas, precisas e de fácil uso. É desenhado para apoiar o conceito da projeção de força da Visão Conjunta 2020 por meio do desenvolvimento dos dados para o faseamento do desdobramento da força como parte integral do processo de tomada de decisão do comandante da força conjunta.

Doutrina

O Plano Conjunto Estratégico de Capacidades influencia os comandantes-em-chefe regionais no preparo de planos operacionais, planos de contingência e planos funcionais. Todos os planos operacionais e alguns planos de contingência e planos funcionais. Todos os planos operacionais e alguns planos de contingência por ordem do plano conjunto estratégico de capacidades são acompanhados pelos dados para o faseamento do desdobramento da força, que vem a ser parte da base de dados do Sistema de Planejamento e Execução da Operação Conjunta (*Joint Operation Planning and Execution System*), do plano contendo os dados sobre o faseamento da força; sobre pessoal e carga da unidade; e sobre o plano de movimento.

Essenciais para a aprovação de planos, os dados para o faseamento do desdobramento da força devem passar por uma análise de ponta-a-ponta para a avaliação da praticabilidade do transporte. Desde o Plano Conjunto Estratégico de Capacidades 98, o comandante-em-chefe apoiado tem sido responsável por declarar a praticabilidade de ponta-a-ponta.

Para planos operacionais e planos de contingência com dados para o faseamento do desdobramento da força, o plano conjunto estratégico de capacidades requer que o comandante-em-chefe apoiado aprove a execução de ponta-a-ponta do plano. Um plano operacional ou plano de contingência é considerado viável quando a capacidade de deslocar forças, equipamentos e suprimentos é possível desde a origem até o destino. A determinação da transportabilidade requer a análise e avaliação, ao mesmo tempo, dos recursos de transporte aéreo estratégico e de teatro disponíveis, da infra-estrutura de transporte e das necessidades e disponibilidades.

Para alcançar esse requerimento, tanto os comandantes-em-chefe apoiados quanto os que fornecem apoio têm a responsabilidade de avaliar segmentos específicos da necessidade ponta-a-ponta do transporte. O comandante-em-chefe apoiado analisará o desdobramento; recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração (*joint reception,staging,onward movement and integration — JRSOI*) e a distribuição de forças, equipamentos e suprimentos no teatro até os seus destinos finais. Como comando de apoio, o Comando de Transporte dos EUA avaliará o setor estratégico dos dados para o faseamento do desdobramento da força relativos à transportabilidade. Isso assegura ao Chefe da Junta de Chefes de Estado-Maior e ao comandante-em-chefe apoiado, que os movimentos saindo do porto de embarque e chegando ao porto de desembarque estão de acordo com as imposições do comandante-em-chefe apoiado relativas à recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração e à distribuição no teatro.

Análise do Transporte de Ponta-a-Ponta

A modelagem de ponta-a-ponta apóia a análise programática, os jogos e cenários de guerra, o planejamento e a análise de execução. As atuais capacidades de modelagem para o Sistema de Transporte de Defesa (*Defense Transportation System —DTS*) simulam o fluxo de carga e passageiros começando na origem, desde um porto de embarque até um porto de desembarque, e deste até o seu destino final no teatro. As capacidades de programas tais como a Plataforma de Análise de Mobilidade (*Analysis of Mobility Platform — AMP*), o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte (*Joint Flow and Analysis System for Transportation — JFAST*), a Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada entre Teatros (*Enhanced Logistics Intratheater Support Tool — ELIST*) e o Sistema Conjunto de Campanha (*Joint Warfare System*), proporcionam as ferramentas necessárias para o apoio dessas análises.

Um modelo inteiramente integrado que seja flexível, de fácil uso e compatível com outros sistemas de modelagem ainda não existe. Enquanto os modelos existentes podem apoiar um ou mais segmentos do Sistema de Transporte de Defesa eficientemente, nenhum único modelo proporciona um fluxo contínuo de informações de ponta-a-ponta com um nível ideal de detalhe. Isto é particularmente evidente durante planejamentos deliberados e ações de crise. O Comando de Transporte dos EUA deve desenvolver uma série de ferramentas flexíveis que possam prestar contas por cada segmento da projeção de força. O desenvolvimento de modelos canalizados para apoiarem um único propósito não é suficiente. Desenvolver um único modelo que

apóie todos os requerimentos de análise poderia ou não ser adequado e exigiria desenvolver modelos individuais que apóiem o planejamento, os programas e jogos de guerra.

O processo de desenvolvimento do plano segue o caminho prescrito no Guia do Usuário para o Sistema de Planejamento e Execução das Operações Conjuntas (*User's Guide for Joint Operation Planning and Execution System — JOPES*)* e o Manual Conjunto 3122.02, faseamento da força e elaboração dos dados de desdobramento, Execução do Desdobramento (*Joint Manual 3122.02, Time-Phased Force and Deployment Data — TPFDD Development and Deployment Execution).* A seção de planejamento deliberado indica que existem cinco fases formais: iniciação, desenvolvimento de conceitos, desenvolvimento do plano, revisão do plano, e planos de apoio.

Dentro da estrutura do desenvolvimento de plano, o desenvolvimento e análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força e as estimativas da praticabilidade do transporte ocorrem, geralmente, durante três conferências de apuração dos dados para o faseamento do desdobramento da força, de duas semanas de duração cada uma, patrocinadas pelo Estado-Maior Conjunto e durante as quais o Comando de Transporte dos EUA serve de anfitrião. Forças são selecionadas e faseadas para o transporte durante a conferência das forças; requerimentos de apoio são determinados e faseados durante a conferência da logística e o fluxo estratégico é analisado por meio de simulação computadorizada usando o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte, durante a conferência de transporte.

Essenciais para a aprovação de planos, os dados para o faseamento do desdobramento da força devem passar por uma análise de ponta-a-ponta para a avaliação da praticabilidade do transporte. Desde o Plano Conjunto Estratégico de Capacidades 98, o comandante-em-chefe apoiado tem sido responsável por declarar a praticabilidade de ponta-a-ponta. A fase termina quando o Chefe da Junta de Chefes de Estado-Maior recebe o plano inteiramente documentado, incluindo os dados para o faseamento do desdobramento da força, para a revisão e aprovação final.

Os planejamentos deliberados e ações de crise usam o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte para apoiar a análise da praticabilidade de transporte. O Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte modela o movimento de força e equipamento somente desde a origem até o porto de desembarque. A Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada Entre Teatros que modela a projeção de força do porto de desembarque até o destino final não tem sido integrado aos planejamentos deliberados nem às ações de crise .

O planejamento deliberado usa os passos constantes do Sistema de Planejamento e Execução das Operações Conjuntas, portanto a análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força ocorre apenas quando o comandante-em-chefe apoiado fornece os dados para o faseamento do desdobramento da força ao Comando de Transporte dos EUA para análise por parte do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte. Em todas as três conferências de apuração, a praticabilidade do transporte bruto é avaliada por meio de um processo contínuo de análise e ajustes. Este processo ocorre até que o plano esteja livre de erros e não exceda a dotação do Plano Conjunto Estratégico de Capacidades em mais de 5 por cento em qualquer dado dia. A inabilidade de modelar funções da recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração é preocupante porque o comandante-em-chefe apoiado tem que apresentar um plano de praticabilidade de transporte de ponta-a-ponta, sem as ferramentas essenciais para completar o último segmento de movimento da força — do porto de desembarque ao destino final.

Apesar das atuais conotações do termo, a equipe "911" é um grupo de planejadores do Comando de Transporte dos EUA desdobrado com pouco aviso prévio para prestar ajuda durante os esforços de planejamento de contingências dos comandantes-em-chefe regionais. Esses planejadores representam as divisões de planejamento e operações do Comando de Transporte dos EUA.

Não é necessariamente o caso durante o planejamento de ações de crise. Existe uma demanda cada vez maior por estimativas da praticabilidade de transporte durante as etapas iniciais do desenvolvimento do planejamento. Este apoio é pedido cedo, já na fase III, que inclui a formulação das linhas de ação, e bem antes do desenvolvimento dos dados para o faseamento do desdobramento da força. O comandante-em-chefe precisa de modelos tal como o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte para simular o faseamento ideal do transporte das forças para uma determinada linha de ação. Isto é problemático porque existe um parâmetro mínimo para as informações necessárias sem o qual nenhuma análise significante do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte

(*)ver a Publicação Conjunta *User's Guide for JOPES*, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1 de maio de 1995; Manual Conjunto 3122.02 TPFDD Development and Deployment Execution, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 9 de dezembro de 1994.

pode ocorrer. No nível macro, o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte contém pacotes de força imaginários e ideais que um planejador pode usar para estimar os requerimentos de movimento de forças maiores. Um planejador que conhece a doutrina da força armada deve preparar pacotes de força que se adaptem à linha de ação proposta. Este cômputo é feito para as forças de combate e para as forças do crítico, e muitas vezes menosprezado, apoio ao combate e de apoio logístico.

Os comandantes-em-chefe apoiados podem ajudar neste esforço identificando tantas unidades quanto possível usando o código do tipo de unidade. Isto permitirá aos analistas do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte melhores estimativas do valor e das necessidades de transporte aéreo para as forças identificadas na linha de ação. Porém, o realístico faseamento da força, essencial para uma análise significante, continua faltando. O comandante-em-chefe apoiado tem que reconhecer essas limitações e colaborar com o Comando de Transporte dos EUA para clarificar os requerimentos e indicar a direção com relação ao aspecto do faseamento.

A necessidade, cada vez maior, de apoiar as ações de crise exige que os comandantes-em-chefe apoiados informem cedo as suas necessidades. Os comandantes-em-chefe que fornecem o apoio devem explicar com clareza sua capacidade em providenciar esse apoio. Duas iniciativas que poderiam ajudar a desenvolver um processo eficiente são as equipes "911" do Comando de Transporte dos EUA e uma carta de instrução do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte sobre as ações de crise.

Apesar das atuais conotações do termo, a equipe "911" é um grupo de planejadores do Comando de Transporte dos EUA desdobrado com pouco aviso prévio para prestar ajuda durante os esforços de planejamento de contingências dos comandantes-em-chefe regionais. Esses planejadores representam as divisões de planejamento e operações do Comando de Transporte dos EUA. Na hora certa, desdobram para proporcionar perícia sobre transporte ao comandante-em-chefe apoiado já na fase de desenvolvimento da linha de ação. Este apoio direto é de curto prazo e deve ser usado apenas quando proporcionar maior benefício ao comandante-em-chefe apoiado. Planejadores desdobrados avançados usam o Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte para apoiar o esforço do planejamento, mas isso não excluiria a assistência direta por parte do Comando de Transporte dos EUA. A recente introdução da capacidade de lançar cenários do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte e conjuntos de planos para um provedor de acesso remoto permitem ao comandante-em-chefe apoiado e à equipe 911 dependerem do Comando de Transporte dos EUA e do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte para apoio quando necessário.

Além da necessidade óbvia de proporcionar apoio no nível de planejamento, eventos recentes demonstraram a necessidade de desenvolver uma carta de instrução do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte que claramente defina as capacidades do Sistema Conjunto de Fluxo e Análise para o Transporte e o progresso do comandante-em-chefe com relação ao desenvolvimento dos planos. A carta de instrução incluirá o nível mínimo de informação necessária para uma significante análise do transporte e o nível de detalhe que o comandante-em-chefe pode receber. Planejadores não podem criar os dados ideais para o faseamento do desdobramento da força necessários para a avaliação de uma linha de ação sobre a praticabilidade do transporte bruto sem receber uma quantidade de informações substanciais do comandante-em-chefe ou dos planejadores do estado-maior da força-tarefa conjunta, identificando os requerimentos específicos da força acima e abaixo da linha, o faseamento e as localizações dos nodos associados.

O Adestramento e os Dados para o Faseamento do Desdobramento da Força

O adestramento é fundamental para compreender os processos envolvidos no desenvolvimento e análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força. Exercícios e jogos de guerra devem incluir os requerimentos para que os estados-maiores construam e administrem os dados para o faseamento do desdobramento da força que apóiem os objetivos dos exercícios de adestramento. Tentativas de implementar os dados para o faseamento dinâmico do desdobramento da força durante exercícios recentes sugeriram que ainda há muito adestramento de estado-maior a ser feito. O exercício dinâmico tem sido afetado pela falta de participação do estado-maior em avaliar o impacto das mudanças nos dados para o faseamento do desdobramento da força, por não ter havido um processo para sua validação por expectativas irreais de que o Sistema de Transporte de Defesa, sob direção do Comando de Transporte dos EUA, possa reagir de imediato às mudanças nos requerimentos de transporte.

Os estados-maiores nos exercícios falham ao avaliar o impacto sobre o fechamento da força, rendimento do porto, recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração ou o conceito estratégico do comandante-em-chefe. Isto cria cenários nos quais as forças se desdobram sem o apoio necessário, tropas desdobram via aérea estratégica bem mais cedo ou tarde do que a chegada de seu equipamento por transporte marítimo,

Fotos: Departamento de Defesa

Carros de combate M-1A1 Abrams *em primeiro plano, e outras viaturas blindadas enfileiradas, esperando o regresso para os EUA, após a Operação* Desert Storm.

e as prioridades do comandante-em-chefe são violadas. Apesar de que as mudanças ocorrerão, começando pela execução, os estados-maiores devem executar cada passo envolvido no desenvolvimento dessas mudanças para melhor apreciar a complexidade e o impacto da tarefa e o tempo necessário para reagir a essas condicionantes.

Os números decrescentes na frota do transporte aéreo estratégico e as mudanças que vêm ocorrendo no Programa da Frota Aérea da Reserva Civil exigem um estudo de atualização e uma revisão anual.

Desafios

Não obstante o tipo de planejamento, uma análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força de ponta-a-ponta fica mais difícil ainda devido a variáveis que podem significativamente afetar os resultados da modelagem. Até recentemente, vários assuntos importantes haviam sido marginalizados ou completamente ignorados durante os planejamentos e a subseqüente análise de ponta-a-ponta dos dados para o faseamento do desdobramento da força. As bases de dados de fatores de planejamento incluem o território continental dos EUA, as rotas e o teatro.

Na medida em que os modelos usados para conduzir a análise de ponta-a-ponta dos dados para o faseamento do desdobramento da força continuem a melhorar, a responsabilidade pela base de dados torna-se mais importante. A qualidade do modelo relaciona-se diretamente à qualidade da base de dados que apoia o modelo. Apesar de os dados associados com o transporte aéreo estratégico estarem sendo eficientemente coletados, há falta de manutenção de outras bases de dados e isso degrada a qualidade do modelo e sobrestima a sua habilidade de projetar forças. O rendimento do porto, as infra-estruturas na rota e no teatro são três exemplos de bases de dados que sofrem pela falta de um processo coordenado de seu gerenciamento que identifique as responsabilidades do agente executivo. Este problema é pior quando a avaliação, validação e distribuição da base de dados não estão sincronizados com o cronograma de elaboração dos dados para o faseamento do desdobramento da força.

O comandante-em-chefe apoiado determina o rendimento do porto de desembarque do teatro. Mesmo sendo esse fato claramente compreendido, as fontes de informações disponíveis para fazer essas avaliações e designar os limites de rendimento não estão coordenadas. Essas fontes disponíveis incluem o Comando de Mobilidade Aérea (*Air Mobility Command — AMC*), o Centro Conjunto de Inteligência (*Joint Intelligence*

Center), o Comando de Transporte dos EUA, o Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar (*Military Traffic Management Command — MTMC*), a Agência de Engenharia de Transporte (*Transportation Engineering Agency*) e a Agência de Inteligência da Defesa (*Defense Intelligence Agency*). Um processo coordenado para a fusão dessa diversidade de informações é inexistente, resultando em uma base de dados que não apoiará o processo de apuração dos dados para o faseamento do desdobramento da força.

As classificações de aprestamento indicam a capacidade de preparo de uma unidade para desdobrar e cumprir a sua missão. Uma postura de aprestamento menor resulta em um longo período antes de a unidade estar completamente guarnecida, equipada e adestrada.

O rendimento de um porto não é apenas devido às características físicas do mesmo. Vários outros fatores têm um papel crítico na determinação desse rendimento em particular:

- A administração do porto e os recursos de transporte para o interior.
- As alocações de tempo e capacidades das unidades orgânicas dos Comando de Mobilidade Aérea / Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar funcionando como administradores do porto.
- Nível da capacidade de apoio à contingência do país anfitrião ou outra nação, o programa de aumento de logística civil e o apoio disponível ao gerente do porto.
- Redes rodoviárias e ferroviárias.
- Áreas que permitam a concentração do material.
- Unidades de apoio ao combate e apoio logístico.
- Instalações de apoio do porto.
- Companhias de transporte de carga e outros serviços.

Sem um plano eficiente para conduzir recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração, os portos e as áreas de concentração do material ficariam congestionados e prejudicariam o rendimento. Isto reforça a necessidade de modelar a recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração e reconhece a sua contribuição à praticabilidade do transporte de ponta-a-ponta.

Esses fatores de planejamento não são limitados somente às capacidades do território continental dos EUA, nem à infra-estrutura na rota ou no teatro. Os dados e a doutrina mais atualizados para o transporte estratégico marítimo e aéreo devem ser usados para movimentar tropas em apoio às tarefas do Plano Conjunto Estratégico de Capacidades.

Os números decrescentes na frota do transporte aéreo estratégico e as mudanças que vêm ocorrendo no Programa da Frota Aérea da Reserva Civil (*Civil Reserve Air Fleet Program*) exigem um estudo de atualização e uma revisão anual. A monitorização anual das capacidades do transporte marítimo também é necessária, assim como é necessário avaliar a habilidade do Comando de Transporte dos EUA em desdobrar forças, e seu sustento, desde a origem até o destino final. A projeção de força ideal depende da disponibilidade do transporte ferroviário, dos contêineres, das transportadoras comerciais, do pessoal de apoio e das capacidades de descarregamento dos portos e depósitos.

A Seleção dos Portos de Embarque e Desembarque

Crucial no desenvolvimento de planos efetivos, eficientes e viáveis de transporte é a alocação dos escassos recursos do mesmo. Os atuais processos de planejamento deliberados dependem do comandante-em-chefe apoiado para determinar o tipo de transporte estratégico desde o porto de embarque ao porto de desembarque e para determinar o nível do número de linha da unidade (*unit-line-number — ULN*) destes portos. Planos operacionais existentes, que passaram exaustivamente pelo estado-maior e pela análise, não são afetados. Porém, planos de desdobramento rapidamente desenvolvidos carecem de tais revisões. Ter um modelo com os métodos a serem empregados no planejamento e a determinação dos dados disponíveis para o porto, poderia em muito requintar o planejamento e apressar a análise. Apesar de que tal modelo não produziria o método final nem as combinações de portos para todos os requerimentos, proporcionaria um fluxo inicial de praticabilidade de transporte que os estados-maiores dos comandantes-em-chefe poderiam refinar para alcançar seus objetivos.

Essa abordagem foi desenhada no Modelo de Análise da Plataforma de Mobilidade para o Desdobramento Entre Teatros por Via Aérea e Terrestre (*Analysis of Mobility Platform — Model for Intertheater Deployment by Air and Sea – AMP-MIDAS*) e deveria ser usada cautelosamente com o planejamento de execução. Ainda que seja um modelo ponta-a-ponta, as peças do território continental dos EUA e do teatro são elementares e usam uma tabela de distâncias entre portos de desembarque e seus destinos finais e entre os pontos de origem e os portos de embarque. Essas distâncias simulam movimentos por estrada e via férrea ao porto de embarque e aos destinos finais. Carga e passageiros na realidade não se trasladam

Um carro de combate M-1A1 Abrams*, ao fundo, e uma viatura blindada de recuperação* M-88A1 *são descarregados de um navio-transporte de viaturas, durante a Operação* Desert Shield.

pelo território continental dos EUA nem por uma rede de teatro e não podem ser constrangidos a fazê-lo, o que tende a resultar em uma projeção otimista. Um resultado mais preciso é realizado pela ligação do modelo para o Desdobramento Entre Teatros por Via Aérea e Terrestre com os modelos de Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada Entre Teatros (*) dentro da Análise da Plataforma de Mobilidade que proporcionam redes ferroviárias e estradas com recursos de mobilidade. Essa ligação proporcionará uma resposta mais precisa. Usando o Modelo de Análise da Plataforma de Mobilidade para o Desdobramento Entre Teatros por Via Aérea e Terrestre para a seleção de métodos e portos exige outra precaução: a integridade da unidade baixou ao nível do número de linha da unidade e na execução de um plano operacional dentro do modelo, números de linha da mesma unidade poderiam ser programados por meio de um método diferente. A configuração cuidadosa do modelo pode reduzir esse problema. O futuro modelo de ponta-a-ponta deve fazer a ligação entre a peça do teatro com a do território continental dos EUA por meio de um configurador que inclua o tempo necessário para determinar as seleções do método e do porto.

Classificações de Aprestamento

As classificações de aprestamento indicam a capacidade de preparo de uma unidade para desdobrar e cumprir a sua missão. Uma postura de aprestamento menor resulta em um longo período antes de a unidade estar completamente guarnecida, equipada e adestrada. Isto afeta a data de estar pronta para carregar dessa unidade e, provavelmente, resultará em sua falha em poder cumprir com a data mais tarde planejada para a sua chegada. Fora a grande ameaça que isso pode representar no cumprimento das datas exigidas pelo comandante-em-chefe, isto afeta o Sistema de Transporte de Defesa da seguinte maneira:

- As decisões do Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar sobre a abertura de portos.
- Programações do Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar relativo a traslados de unidades do território continental dos EUA desde a origem ao porto de embarque.

(*) O Modelo de Análise da Plataforma é usado para apoiar a análise e exercícios programáticos. Trata-se de um meio de facilitar a comunicação entre os três maiores modelos de mobilidade — o Modelo de Desdobramento Entre Teatros por Via Aérea e Terrestre, a Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada Entre Teatros e a Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada Entre Teatros do território continental dos EUA. O uso destes três modelos permite a modelagem ponta-a-ponta desde a origem até o final do destino. —*Nota da Editorial Brasileira*

Uma equipe de terra no Aeroporto Kandahar, no Afeganistão, carrega um C-17 Globemaster III*, da Força Aérea dos EUA, proveniente da Base Aérea McChord, Washington, com rações operacionais para as tropas desdobradas no Afeganistão Oriental em apoio à Operação* Enduring Freedom.

- Programações do transporte aéreo estratégico do Comando de Mobilidade Aérea.
- Decisões do Comando de Transporte Marítimo Militar sobre a ativação do transporte marítimo e programação dos navios.

As unidades que são alocadas aos teatros de guerra principais estão atualmente participando em operações nos Bálcãs. Na execução é possível que essas unidades não possam estar em seus aquartelamentos e disponíveis para desdobramento de acordo com os dados para o faseamento do desdobramento da força. Como resultado, outras forças deverão satisfazer esses requerimentos para permitir que a unidade original possa voltar ao seu aquartelamento, para reconstituir, regenerar e desdobrar outra vez dentro dos dados para o faseamento do desdobramento da força dos teatros de guerra principais. Essas substituições criam mudanças na seqüência das unidades e resultando na necessidade de incluir o redesdobramento de forças no fluxo estratégico de aeronaves e navios para o teatro apoiado. Uma vez estabelecidas como "dados para o faseamento do desdobramento da força de registro", os dados para o faseamento do desdobramento da força que apóiam todos os principais planos operacionais/planos de contingência não consideram essas mudanças de forças.

Apesar de a operação logística conjunta no litoral (*joint logistics over the shore — JLOTS*) ser modelada dentro da Plataforma de Análise de Mobilidade no Jogo de Guerra de Logística (*Focused Logistics War Game*), nenhum modelo existente representa essa operação com suficiente detalhe. Os dados para o faseamento do desdobramento da força não programáticos tampouco prestam conta dos recursos a bordo de navios preposicionados. Essas deficiências afetam de maneira significativa os requerimentos associados da recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração. Enquanto essas operações possam não competir diretamente na atividade normal do porto, fazem-no por pessoal, material e equipamento de manobra de carga, transporte, suprimento, infra-estrutura e recursos de controle que apoiam a recepção conjunta, cenários, movimento futuro e integração. Estes recursos devem constar dos dados para o faseamento do desdobramento da força para assegurar que densidades precisas de equipamento são usadas para determinar os requerimentos brutos da sustentabilidade do transporte durante o planejamento deliberado. Ainda que essas áreas sejam cobertas hoje em dia para apoiar a análise programática, elas não são consideradas no processo do planejamento da execução.

Fácil de Usar

Os sistemas usados para apoiarem a estratégia da análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força devem ser de fácil utilização. Os sistemas estão-se tornando mais capazes e também mais complexos. A Ferramenta de Apoio da Logística Melhorada Entre Teatros está trabalhando no sentido de tornar o seu modelo mais prático para que possa operar sem apoio extensivo do contratado. Estados-maiores também têm dificuldade em adestrar pessoal suficiente para usar esses sistemas. Por exemplo, centenas de estudantes treinam cada ano no Sistema de Planejamento e Execução das Operações Conjuntas e mesmo assim existe uma carência no campo. Uma solução possível está no acréscimo de pessoal civil e contratado em todos os níveis de comando. Outra seria desenvolver e estabelecer uma especialidade ocupacional militar para o pessoal.

Processos de planejamento e execução devem se adaptar ao futuro. A doutrina e muitas das ferramentas do sistema necessárias para executar análise de ponta-a-ponta têm maturado, mas exigem decisões com respeito ao próximo passo para reduzir o número de sistemas de modelagem e simulação. Realizar essa visão requer a atualização dos planejamentos e os facilitadores de execução para analisar requerimentos da projeção de força de ponta-a-ponta. Estes facilitadores devem:

- Apoiar o planejamento deliberado e as ações de crise.
- Apoiar operações que vão desde a assistência humanitária até requerimentos de projeção de força de dois teatros de guerra principais quase simultâneos.
- Proporcionar apoio em tempo real ao processo de tomada de decisão durante a execução.
- Melhorar a qualidade e o valor dos exercícios de treinamento conjunto e singular.
- Apoiar os requerimentos de modelagem e simulação para estudos e análises.
- Focar na interoperabilidade, flexibilidade, velocidade e precisão.
- Reduzir os números enquanto se emula as capacidades dos melhores.

Aplicadas e desenhadas eficientemente, essas ferramentas proporcionarão um sistema sem falhas que facilitará a projeção de força desde a origem até o destino e uma capacidade compreensiva de modelagem de ponta-a-ponta. Ao mesmo tempo, devemos buscar meios de otimizar o processo de projetar forças e sustentabilidade, com a meta de nos tornarmos "melhores, mais rápidos, menos custosos."

Apesar de a operação logística conjunta no litoral ser modelada dentro da Plataforma de Análise de Mobilidade no Jogo de Guerra de Logística, nenhum modelo existente representa essa operação com suficiente detalhe. Os dados para o faseamento do desdobramento da força não programáticos tampouco prestam conta dos recursos a bordo de navios preposicionados.

Devemos avaliar os processos usados na execução de requerimentos de planejamento e execução. Atualmente, as necessidades do comandante-em-chefe apoiado não estão sendo satisfeitas pelo uso da metodologia atualmente aceita. Devemos conduzir o planejamento e a análise distributiva e colaborativa dentro e entre os QGs. O conceito das equipes "911" do Comando de Transporte dos EUA é um exemplo de como usar as capacidades atuais. A doutrina deve ser constantemente estudada e modificada para continuar atualizada.

A análise dos dados para o faseamento do desdobramento da força de ponta-a-ponta pode ser uma realidade aplicando a mesma visão que proporcionou as ferramentas usadas hoje em dia. Os Estados Unidos já não têm as forças, o equipamento e sustentabilidade para executar uma Operação *Desert Shield/Storm* sem uma economia de forças. Junto à constante necessidade pelo apoio de contingência, devemos usar as mais sensatas combinações de forças e recursos em um ambiente que exige velocidade e flexibilidade durante o planejamento e a execução.***MR***

O Tenente-Coronel Dwain A. Meyer é oficial de planejamento de transporte no Diretório de Operações e Logística no Comando de Transporte dos EUA, Base Aérea Scott. É bacharel pela Oregon State University *e é graduado pelo* U.S. Marine Corps Amphibious Warfare School *e pelo* U.S. Marine Corps Command and Staff College. *Serviu em várias posições de comando e estado-maior, incluindo planos logísticos, e como oficial de operações na 3ª Divisão de Fuzileiros Navais em Okinawa, Japão; oficial executivo e comandante na Estação de Recrutamento do Corpo de Fuzileiros Navais em Chicago, Illinois; representante do Corpo de Fuzileiros Navais, divisão de apoio de fogo, Escola Anfíbia Naval, Coronado, Califórnia; inspetor-instrutor, Bateria M, 4º Batalhão, 14º Regimento de Fuzileiros Navais, Chattanooga, Tennessee; comandante de bateria e oficial assistente de operações de batalhão, 1º Batalhão, 12º Regimento de Fuzileiros Navais, Kaneohe Bay, Havaí.*