



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 23 de febrero de 2021  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2021/0048(NLE)**

---

---

**6446/21  
ADD 27**

**RECH 72  
COMPET 123  
IND 40  
MI 105  
SAN 82  
TRANS 94  
AVIATION 42  
ENER 50  
ENV 94  
SOC 95  
TELECOM 70  
AGRI 79  
SUSTDEV 22  
REGIO 29  
IA 22**

#### **NOTA DE TRANSMISIÓN**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	23 de febrero de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa Asociación europea para la gestión integrada del tránsito aéreo

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

---

Adj.: SWD(2021) 38 final - Part 6/9



Bruselas, 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN  
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

*que acompaña al documento*

**Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa**

**Asociación europea para la gestión integrada del tránsito aéreo**

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

## Evaluación de impacto de la asociación europea para la gestión integrada del tránsito aéreo

### A. Necesidad de actuar

#### ¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?

A pesar de los importantes progresos realizados en la última década en la modernización de la infraestructura de gestión del tránsito aéreo (ATM, por sus siglas en inglés) hasta un 10 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los vuelos se deben a una infraestructura de ATM fragmentada que no aprovecha plenamente la digitalización y la automatización; dichas emisiones podrían evitarse. Además, la crisis de la COVID-19 ha tenido un impacto significativo en el transporte aéreo y ha puesto de manifiesto las deficiencias de los sistemas de ATM actuales. Nunca antes se ha producido tal presión sobre la infraestructura de ATM para que sea más rentable, resiliente y escalable frente a las fluctuaciones del tráfico, y para dar cabida a nuevos tipos de vehículos aéreos.

También debe acortarse el ciclo de innovación en la ATM para permitir a los actores industriales del sector seguir siendo competitivos y respaldar una amplia gama de aplicaciones en el transporte (por ejemplo, los pasajeros, la carga, los drones y la movilidad aérea urbana), la defensa y la seguridad (cooperación civil-militar en la gestión del espacio aéreo).

Abordar estos múltiples problemas en un contexto complejo y en rápida evolución requiere un esfuerzo colectivo sustancial para impulsar la cooperación y la inversión en innovaciones que no puede ser realizado por ninguna de las partes interesadas o los Estados miembros por sí solos. La aviación es, por naturaleza, internacional y requiere una acción común y coordinada.

#### ¿Qué se pretende conseguir?

El objetivo es triple:

- 1) situar la ATM europea en la era digital para hacerla más resiliente y escalable frente a las fluctuaciones del tránsito;
- 2) reforzar la competitividad del transporte aéreo tripulado y no tripulado en la UE, a fin de respaldar el crecimiento económico y la recuperación en un contexto posterior a la COVID;
- 3) establecer el «Cielo Único Europeo» como el espacio aéreo más eficiente y respetuoso con el medio ambiente del mundo.

#### ¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?

La intervención de la UE (en cuanto a financiación y coordinación) es necesaria para garantizar que los esfuerzos para alcanzar los objetivos mencionados se aceleren y tengan una mejor orientación<sup>1</sup>. En la práctica, esto significa reunir a todas las partes interesadas pertinentes del sector, desde fabricantes hasta proveedores de servicios de navegación aérea, compañías aéreas, aeropuertos, institutos de investigación y el ejército, para desarrollar tecnologías transformadoras e interoperables que respondan a los retos mencionados. Si los problemas no se abordan de forma decidida mediante una intervención coordinada de la UE, es probable que surjan programas nacionales con carácter *ad hoc*, especialmente en un mundo posterior a la COVID, que resuelvan problemas locales pero aumenten la fragmentación de la red europea de ATM.

### B. Soluciones

#### ¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? De no ser así, ¿por qué no?

Las opciones de actuación difieren en función del grado de flexibilidad y de adicionalidad/direccionalidad:

**Opción de actuación 0:** convocatorias de Horizonte Europa: agenda estratégica de investigación

<sup>1</sup> En consonancia con las recientes recomendaciones del TCE, IE 18/2018, IE 11/2019.

establecida y confirmada por la Comisión, con aportaciones de la industria;

**Opción de actuación 1:** asociación europea coprogramada: se acuerda y coordina la agenda de I+i con la asociación y la Comisión la utiliza para su aplicación en el programa de trabajo;

**Opción de actuación 2:** asociación europea institucionalizada en virtud del artículo 187 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Los miembros de la asociación tendrán un alto grado de influencia en el desarrollo de la agenda estratégica de investigación, los programas de trabajo anuales y los temas de convocatoria a través de un proceso transparente y accesible, adoptado por el consejo de administración de la asociación, en el que estarán representados tanto la UE como los socios.

La **opción de actuación 1** ofrece un coste algo menor y una mayor flexibilidad que la **opción de actuación 2**, gracias a una estructura orgánica y cambiante de miembros y al margen existente para adaptar la agenda de I+i.

La **opción de actuación 2** es la opción preferida, ya que establece la plataforma más eficiente y capaz de acelerar la obtención de los mayores beneficios (véase más adelante). En comparación con la **opción de actuación 1**, también tiene una mayor direccionalidad y un mayor compromiso por parte de las partes interesadas, incluidas organizaciones intergubernamentales como Eurocontrol, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y la Agencia Espacial Europea (AEE).

La **opción de actuación 2** es marginalmente la opción más cara, pero con más del 60 % de los costes cubiertos por socios privados y la mayor capacidad para producir los efectos esperados, ofrece el mejor valor para el presupuesto de la Unión.

#### **¿Qué opinan las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?**

En general, existe un alto nivel de acuerdo entre las partes interesadas sobre los problemas, los objetivos y la opción preferida para el futuro. Más del 70 % de las respuestas de la consulta pública respaldaron el restablecimiento de la asociación institucional en virtud del artículo 187 del TFUE, señalando que el sector necesita una intervención firme de la UE para dirigir un único programa europeo de I+i en el que participen continuamente las partes interesadas a lo largo de toda la cadena de valor para ofrecer soluciones interoperables que, una vez desplegadas, mejoren el rendimiento y la seguridad de los sistemas de ATM en la UE.

Otros puntos de vista principales:

- la asociación debería establecer mejores vínculos entre la I+i y la industrialización;
- debería apoyar la adopción y el despliegue en el mercado;
- deberían simplificarse los procedimientos administrativos;
- debería haber una mayor relación con la AESA y las autoridades nacionales, mejores sinergias con las asociaciones e iniciativas nacionales de I+i, y mejores vínculos con el mundo académico.

#### **C. Repercusiones de la opción preferida**

##### **¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?**

**Repercusiones científicas:** refuerzo de las capacidades y conocimientos científicos de la UE en materia de ATM; ampliación de las competencias de la próxima generación de profesionales de la aviación.

**Repercusiones económicas/tecnológicas:** mayor escalabilidad y seguridad de los sistemas de ATM; nuevas oportunidades para que el mercado de los drones crezca; refuerzo del liderazgo mundial de la industria europea aeroespacial y de la aviación.

**Repercusiones sociales:** reducción del ruido y de las emisiones de gas de la aviación por una diferencia igual a las emisiones de CO<sub>2</sub> de una gran área metropolitana de la UE (por ejemplo, Madrid); mejora de la experiencia de los pasajeros (reducción del tiempo de viaje, así como de los retrasos y costes, y mejora de

la conectividad).
<b>¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?</b>
Los principales costes adicionales en comparación con la <b>opción de actuación 0</b> son los costes de preparación y funcionamiento de los servicios administrativos de la asociación. Sin embargo, teniendo en cuenta el apalancamiento financiero (porcentajes de cofinanciación) y el presupuesto total disponible para cada opción de actuación, y suponiendo una contribución similar de la Unión, el coste de la opción de actuación preferida supera al de la opción más eficiente solo en 1 o 2 puntos porcentuales. Además, la experiencia ha demostrado que otros socios, incluidos los institucionales, están dispuestos a cubrir más del 60 % de los costes administrativos de la empresa común.
<b>¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?</b>
Es probable que las pymes desempeñen un papel importante en la asociación, ya que están bien representadas en el ámbito de las tecnologías y datos digitales y en las actividades con drones. La participación de las pymes será más fácil que en el pasado si se cuenta con una estructura de asociación abierta, así como con convocatorias abiertas.
<b>¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?</b>
Gracias a la armonización de las estrategias, no se espera ninguna repercusión en los presupuestos y las administraciones nacionales. La participación activa de los Estados miembros en la asociación reforzará su compromiso con las tecnologías resultantes y aumentará su adopción y despliegue sincronizado en toda la UE.
<b>¿Habrá otras repercusiones significativas?</b>
La asociación propuesta será fundamental para proporcionar las pruebas científicas y tecnológicas pertinentes en el sector de la aviación con el fin de ayudar a los responsables políticos y a los reguladores a adoptar las mejores medidas reglamentarias para hacer frente a los retos del cambio climático y la digitalización.
<b>¿Proporcionalidad?</b>
En la opción de actuación 1, los socios tienen flexibilidad para unirse a la asociación o abandonarla. La agenda de I+i también puede adaptarse fácilmente a medida que evolucionan la tecnología u otros requisitos.  La opción de actuación 2 exige un mayor compromiso (financiero), que se justifica por el aumento de la eficacia y de la capacidad para acelerar la tan necesaria transformación digital de la ATM.
<b>D. Seguimiento</b>
<b>¿Cuándo se revisará la política?</b>
La Comisión revisará el modo de ejecución tres años después de la creación de la asociación.