Documento de posición de la industria aeronáutica de TEDAE sobre el futuro 10º Programa Marco de Investigación e Innovación ("FP10")

TEDAE es la Asociación Española de Empresas de Tecnologías de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio. Existe, tal y como la conocemos, desde 2009, pero sus orígenes se remontan a hace casi 70 años, aglutinando a la antigua Asociación de Aeronáutica, la de Defensa y Seguridad y la de Espacio.

En la actualidad, TEDAE cuenta con 108 empresas que suponen más del 90% de la actividad de cada uno de estos cuatro sectores. Su facturación representa el 1,3% del PIB nacional y el 12% del PIB industrial, lo que supone unos ingresos de casi 20.000 millones de euros. TEDAE reúne una gran variedad de perfiles de las entidades que la conforman, desde empresas líderes, hasta empresas de mediana capitalización, y PyMEs, que representan el 70% del total, compartiendo todas ellas su compromiso con la tecnología y la innovación.

Este documento tiene como objetivo aportar la visión de la industria aeronáutica española, representada por TEDAE, elaborando recomendaciones para el próximo Programa Marco Plurianual de Investigación e Innovación de la Unión Europea (en adelante, FP10), que tiene previsto su inicio en enero de 2028.

El sector aeronáutico juega un papel vital en el desarrollo económico, social y tecnológico de las naciones, ya que conecta el mundo de una manera rápida y eficiente. Es un motor económico por derecho propio que al tiempo actúa como potente multiplicador en otros sectores y mercados, generando efectos indirectos y sinergias que se traducen en crecimiento económico, desarrollo tecnológico y creación de empleo en ámbitos diversos.

Así, a través de la aviación, se facilita el transporte de personas y mercancías, impulsando el comercio internacional, el turismo y la cooperación entre países. Además, este sector

es un motor de innovación, ya que requiere constantes avances tecnológicos que tienen efectos indirectos positivos en otros sectores. El desarrollo de tecnologías e infraestructuras ha demostrado ser palanca para el cambio de las economías mediante la creación de empleos de alta calidad y el fomento de las carreras STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas). El FP10 podría servir para atraer talento mundial a Europa en el sector aeroespacial.

Sin embargo, el impacto social del sector va más allá de los buenos resultados económicos. Toda la cadena de suministro aeronáutica, desde los proveedores hasta los fabricantes de equipos originales, contribuye enormemente a impulsar la conectividad, la competitividad, el empleo cualificado y, en última instancia, la autonomía estratégica de Europa. Es crucial en tiempos de crisis humanitaria, ya que permite la entrega de ayuda de emergencia y evacuaciones rápidas. Y en el contexto actual de creciente competencia geoestratégica, el sector aeronáutico se posiciona como un vector fundamental de proyección de poder y soberanía, facilitando capacidades estratégicas tanto civiles como de defensa que fortalecen la posición europea en el escenario global. En resumen, el sector aeronáutico no solo contribuye al crecimiento económico, sino que también mejora la calidad de vida y la conectividad global, además de la autonomía estratégica y la soberanía tecnológica de la UE, en línea con el informe Draghi.

La industria aeronáutica como sector estratégico

1.- Impacto social y económico del sector aeronáutico español

El sector aeronáutico español tiene un profundo impacto social y económico positivo, no solo dentro de España sino también a nivel mundial. Sus contribuciones se manifiestan en la creación de empleo de calidad, el estímulo de la innovación tecnológica, la promoción del desarrollo regional y la mejora de la competitividad global de España. A continuación, se presentan algunos aspectos clave del impacto positivo del sector aeronáutico español:

- **Fuente de empleo**, apoyando directa e indirectamente la creación de miles de puestos de trabajo en todo el país, que abarcan servicios de investigación,

fabricación, ingeniería y mantenimiento. La mano de obra altamente cualificada de la industria aeronáutica incluye ingenieros, técnicos e investigadores, lo que contribuye a la estabilidad y el crecimiento económico del país.

- Líder en **innovación e inversión en investigación y desarrollo**, desempeñando un papel crucial en el desarrollo de tecnologías de vanguardia para la industria aeronáutica. Los principales actores lideran el desarrollo de materiales avanzados, procesos industriales eficientes, combustibles de aviación sostenibles (en adelante, SAF) y sistemas de propulsión y aviónica, innovaciones que han posicionado a España como un centro mundial de tecnología aeronáutica, aumentando la competitividad internacional del país.
- **Impacto regional**, especialmente en zonas como el País Vasco, Andalucía, Castilla La Mancha y Galicia, donde se han desarrollado importantes núcleos industriales de fabricación aeronáutica. Estas zonas se benefician de inversiones directas en infraestructura local, parques tecnológicos e iniciativas de desarrollo de la fuerza laboral; estimulando las economías locales a través de la creación de empresas y servicios que apoyen a la industria, incluidos los servicios de logística, mantenimiento y capacitación.
- Apoyo al **sector turístico**. La aviación desempeña un papel crucial en la movilidad de turistas en un país que es uno de los principales destinos turísticos del mundo, garantizando opciones de transporte aéreo eficientes, seguras y competitivas.
- **Impacto social directo y positivo**, al promover la educación, el desarrollo de habilidades y la movilidad social, con un enfoque en ingeniería avanzada, fabricación aeronáutica y tecnologías de aviación, las universidades e instituciones técnicas españolas están formando una fuerza laboral altamente calificada. La demanda de experiencia técnica del sector impulsa la inversión en educación STEM, inspirando a las generaciones futuras a seguir carreras en ciencia y tecnología.

- Impacto en el **ámbito sanitario y de salvamento**, permitiendo a España ser líder en el sistema de donación de órganos, además de la contribución activa durante procesos de emergencias o necesidades humanitarias durante catástrofes de cualquier índole.

Según el informe anual de TEDAE sobre el impacto socioeconómico de las industrias de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio¹, a lo largo del año 2023 el sector aeronáutico español facturó más de 9.900 millones de euros, generando un impacto en el PIB nacional de más de 13.000 millones. Esta industria generó un total de 6.200 millones de euros en exportaciones, aportando más de 1.500 millones a la inversión en I&D, lo que representa casi el 8% de su facturación destinada a este fin. El impacto en el empleo, directo e indirecto, ascendió a más de 156.000 en España, con una aportación fiscal a las arcas públicas de 4.800 millones de euros. Incluir información acerca del impacto en exportaciones del sector aeroespacial.

En definitiva, los últimos datos del transporte aéreo muestran una evolución muy positiva del sector en los últimos años, con una capacidad de adaptación y flexibilidad que le ha permitido hacer frente a situaciones tan graves como las restricciones al tráfico aéreo durante el COVID-19. Del mismo modo, las previsiones para el futuro son que el sector mantendrá su tendencia de crecimiento.

2.- Sector clave para la autonomía estratégica europea y española

Europa mantiene desde hace una década una posición indiscutible de liderazgo mundial en el sector aeronáutico, un sector que es una de las industrias más avanzadas e intensivas en capital del mundo, combinando tecnología punta, conocimientos científico-tecnológicos avanzados y amplias capacidades de fabricación.

Como elementos clave de un transporte rápido, seguro, moderno y eficiente, la aviación y la aeronáutica son factores cruciales para la autonomía estratégica de Europa y de

¹ Informe sobre el impacto económico y social de las industrias de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio en 2023, elaborado por PwC para TEDAE.

España y, por tanto, factores indispensables de la independencia económica, tecnológica y geopolítica del continente.

Además, el sector aeronáutico actúa como un vector generador de poder tecnológico e industrial, al ser un núcleo donde convergen la innovación disruptiva, la excelencia en ingeniería y la capacidad productiva avanzada. Esta convergencia fortalece la soberanía tecnológica europea y con ello su influencia económica y geopolítica a nivel global. La capacidad para desarrollar y mantener tecnologías aeronáuticas de vanguardia permite a Europa proyectar poder de manera sostenible y autónoma, contribuyendo decisivamente a su liderazgo estratégico en un entorno internacional cada vez más competitivo, complejo e incierto.

En consecuencia, solo manteniendo su liderazgo en este sector crucial puede Europa garantizar su independencia económica y evitar la dependencia de proveedores externos, especialmente en tecnologías y sistemas críticos que influyen en el futuro no sólo de los viajes aéreos sino también de la defensa y las comunicaciones.

La inversión europea realizada durante los últimos 20 años en investigación y desarrollo de vanguardia en aeronáutica ha permitido al continente alcanzar una posición sostenida de liderazgo en el mercado mundial. Resulta por tanto absolutamente necesario mantener esta apuesta firme y continuada por el desarrollo de tecnologías emergentes para alcanzar los niveles requeridos por la aviación comercial en materia de sostenibilidad y eficiencia, así como desarrollar alternativas avanzadas de movilidad aérea para entornos urbanos que aseguren el mantenimiento de este liderazgo estratégico que tanto ha costado conquistar. Experiencias recientes en los ámbitos de automoción o semiconductores son ejemplos claros de pérdidas de liderazgo y de competitividad industrial en favor de otras zonas geográficas, con clara afectación a la soberanía económica y estratégica de Europa.

La aeronáutica es uno de los sectores más innovadores a nivel mundial, impulsando avances en áreas tan diversas como la ciencia de los materiales, la eficiencia energética, las tecnologías de propulsión y la digitalización. La inversión en el desarrollo de este sector permite a Europa mantener su capacidad de influir en las tendencias tecnológicas globales. Así, a medida que el mundo avanza hacia soluciones de aviación más

ecológicas, como los aviones eléctricos y los propulsados por hidrógeno, el liderazgo de Europa y España en el desarrollo y la implementación de tecnologías de aviación sostenibles juega un papel crucial en la consecución de los objetivos climáticos, al mismo tiempo que refuerza su competitividad tecnológica.

De igual importancia para el liderazgo europeo que es mantener el nivel de inversión en investigación y desarrollo en aviación y productos aeronáuticos, es preservar y potenciar las capacidades industriales europeas, capacidades que abarcan el ciclo completo de una aeronave, desde la fase conceptual y el diseño hasta la fabricación, certificación, venta y soporte en servicio. Esta fortaleza industrial construida durante años no solo refuerza la posición competitiva de Europa, sino que también garantiza la independencia operativa y minimiza la dependencia de proveedores externos, tanto en el ámbito civil como de defensa. En consecuencia, la capacidad de desarrollar y fabricar de forma independiente sistemas aeronáuticos y plataformas aéreas, desde aviones comerciales y de defensa hasta las tecnologías más innovadoras, se convierte en un pilar fundamental para salvaguardar la autonomía económica.

Atendiendo a la autonomía estratégica y soberanía tecnológica, no hay que olvidar que la aeronáutica es parte integral de las capacidades de defensa europeas, y los aviones, helicópteros y otras aeronaves desempeñan un papel central en la seguridad nacional y regional. El desarrollo y la producción de aviones, helicópteros, UAS y otros sistemas de defensa aeronáutica son fundamentales para la capacidad de Europa de asegurar sus fronteras, proteger su espacio aéreo y responder a las amenazas geopolíticas. Al mantener la capacidad de innovación del sector aeronáutico, Europa se asegura el poder desplegar y mantener tecnologías de defensa sin una dependencia excesiva de potencias no europeas, circunstancia particularmente crucial a la luz de los crecientes desafíos de seguridad global.

Un sector aeronáutico europeo fuerte e independiente contribuye también a la resiliencia de las cadenas de suministro del continente. La pandemia de COVID-19 y las tensiones geopolíticas en curso han puesto de manifiesto las vulnerabilidades derivadas de las interrupciones de la cadena de suministro mundial. Una industria aeronáutica autosuficiente permite a Europa mitigar los riesgos relacionados con la dependencia de

países no europeos para componentes, materiales y tecnologías críticas, como piezas de aviones, motores y sistemas de aviónica.

En tiempos de crisis, como una pandemia mundial o un conflicto militar, la capacidad de Europa para producir sus propias tecnologías de aviación, mantener su red de transporte aéreo y mantener la capacidad de fabricación es esencial tanto para fines civiles como relacionados con la defensa. Por lo tanto, la inversión de la UE en su sector aeronáutico garantiza la estabilidad a largo plazo y la capacidad de sortear la incertidumbre económica y política.

Finalmente, en lo que respecta a la geopolítica mundial, con países europeos como Francia, Alemania y España que albergan a los principales fabricantes aeronáuticos, Europa tiene una influencia significativa en la industria de la aviación mundial. Esta influencia se extiende más allá del comercio y la economía hacia relaciones y negociaciones diplomáticas más amplias. Sin embargo, la aviación europea se enfrenta a importantes retos por parte de competidores globales como China o Estados Unidos, cuyos gobiernos están reforzando sus industrias mediante ayudas estatales, creando en algunos casos unas condiciones de competencia desiguales para las empresas europeas. La falta de reciprocidad en la investigación y el desarrollo tecnológico entre Europa y otras potencias mundiales agrava aún más la situación, colocando a las partes interesadas europeas en una delicada posición competitiva.

Como muestra de la importancia del sector, y tal y como afirma la asociación europea ASD en su *Facts and Figures Report*², en 2023 la facturación de la industria aeronáutica europea alcanzará los 183.000 millones de euros, lo que supone un incremento del 2,9% respecto al año anterior. Asimismo, las exportaciones en el ámbito de la aeronáutica civil a nivel europeo ascendieron a 106.900 millones de euros.

Además, la influencia de Europa en organizaciones internacionales como la OACI y su participación en acuerdos multilaterales sobre normas de aviación y políticas

² European Aerospace Security and Defence Industry's Association (ASD) Facts and Figures Report. Enlace disponible: <https://www.asd-europe.org/news-media/facts-figures/>

medioambientales subrayan la importancia geopolítica del sector aeronáutico. Al mantener una industria aeronáutica sólida, Europa puede seguir dando forma a los marcos reguladores que rigen el transporte aéreo y contribuir a los esfuerzos internacionales en cuestiones como el cambio climático, la seguridad de la aviación y la gestión del tránsito aéreo. A nivel internacional, según el informe del Air Transport Action Group (ATAG) de diciembre de 2024 "*Aviation Benefits Beyond Borders*", el sector aeronáutico representó el 3,9% del PIB mundial, promoviendo la creación de hasta 86,5 millones de puestos de trabajo³.

El desarrollo de una industria robusta en Europa, en la cual España pueda apoyarse para mejorar sus capacidades, es esencial para fortalecer la soberanía tecnológica española y consolidar su contribución estratégica de manera equitativa con respecto al conjunto de capacidades europeas.

3.- Compromiso con la sostenibilidad y la reducción de emisiones

El cumplimiento de los objetivos climáticos y medioambientales internacionales, como los esbozados en el Pacto Verde Europeo con el objetivo de establecer normas mundiales para una industria de la aviación más respetuosa con el medio ambiente, sigue siendo una prioridad para la UE. Asimismo, el recientemente publicado *Clean Industrial Deal* reafirma el compromiso de la Comisión Europea con el sector de la aviación y supone un primer paso para equilibrar la descarbonización industrial y la competitividad económica.

A nivel nacional, la industria aeronáutica española ha dado pasos significativos en su compromiso con la descarbonización, la sostenibilidad y la reducción de emisiones. Así, el sector está participando activamente en diversas iniciativas y estrategias destinadas a reducir su impacto ambiental como parte de sus esfuerzos más amplios para contribuir a la protección del medio ambiente y hacer frente a los desafíos del cambio climático.

El sector ha sido un actor clave en el desarrollo y la adopción de SAF, elemento clave para reducir la huella de carbono de la aviación en el corto plazo. Empresas e instituciones

³ Informe "*Aviation Benefits Beyond Borders*", ATAG, diciembre de 2024, pp. 12-13.

de investigación españolas participan en proyectos centrados en el desarrollo y la ampliación de la producción de SAF, alineándose con los objetivos de la UE para la transición a tecnologías de aviación más limpias, tanto en el ámbito civil como en el militar (el Ejército del Aire y del Espacio es un ejemplo de tractor en el uso de SAF para aviones de Transporte militar y de Combate). El sector de la aviación también está explorando tecnologías de propulsión de hidrógeno, con varios programas de investigación en marcha centrados en el diseño de aeronaves y motores impulsados por hidrógeno, y el desarrollo de aviones eléctricos e híbridos-eléctricos, especialmente para vuelos de corta y media distancia. Esto demuestra que la innovación en el sector aeronáutico no solo refuerza su competitividad, sino que también fomenta proyectos con impactos directos en el ámbito de la sostenibilidad, generando así transferencia tecnológica hacia otros sectores estratégicos como la generación de energías renovables o la industria de materiales avanzados y procesos de fabricación y ensamblaje eficientes y sostenibles.

España ha participado y participa activamente en iniciativas europeas como *Clean Sky/Clean Aviation*⁴ y SESAR⁵, con el objeto de desarrollar tecnologías innovadoras que mejoren la eficiencia del combustible, reduzcan las emisiones y contribuyan a la descarbonización general del sector de la aviación, centrándose en el desarrollo de aeronaves más limpias, silenciosas y eficientes mediante la promoción del uso de materiales avanzados, nuevos sistemas de propulsión y operaciones de vuelo optimizadas. Además, cabe destacar la relevancia de los programas de investigación colaborativa en el Pilar 2 de Horizonte Europa (Clúster 4 y Clúster 5). En cuanto a la gestión del tráfico aéreo, es importante resaltar la necesidad de un mayor apoyo (más allá de la investigación

⁴ **Clean Sky Joint Undertaking** (CSJU) y **Clean Aviation Joint Undertaking** (CAJU) son [consorcios](#) del tipo público-privado entre la [Unión Europea](#) y la [industria aeronáutica](#) europea que coordinan y financian actividades para el desarrollo de tecnologías innovadoras orientadas a reducir el ruido y las emisiones de CO₂ y otros gases de las aeronaves. Más información disponible en [Home | Clean Aviation](#)

⁵ Investigación sobre ATM en el Cielo Único Europeo. SESAR es el pilar tecnológico de la política del Cielo Único Europeo de la UE y un facilitador clave de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea, que define, desarrolla y despliega tecnologías para transformar la gestión del tráfico aéreo en Europa. Más información y detalles sobre los proyectos disponibles en: *Gestión del Tráfico Aéreo y el Pacto Verde*, disponible en: <https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/air%20traffic%20management%20and%20the%20green%20deal%202024.pdf>

operativa) a las actividades de implementación para garantizar los objetivos de Single European Sky (SES). Todas estas iniciativas son fundamentales para fomentar la competitividad del sector en España y en Europa.

En este contexto, el programa *Clean Aviation* (2021-2031) está proporcionando una financiación crucial para la investigación y el desarrollo de tecnologías destinadas a reducir la huella de carbono del sector, con un presupuesto de 1.700 millones de euros, centrándose en la eficiencia energética, los diseños híbridos-eléctricos y la propulsión de hidrógeno para aviones regionales y de medio radio. Además, se necesita más investigación para abordar los efectos no relacionados con el CO₂, como las estelas de condensación y las emisiones de óxido de nitrógeno, que también contribuyen al cambio climático.

La sostenibilidad en el sector aeronáutico también incluye esfuerzos para implementar los principios de la economía circular, lo que implica optimizar el ciclo de vida de los componentes de la aviación, desde la producción hasta la gestión del final de su vida útil, con un enfoque en la reducción de residuos y la reutilización de materiales, en línea con el Pacto Verde Europeo y el compromiso de la industria de la aviación con la descarbonización.

España reconoce que la descarbonización y la reducción de emisiones en la aviación es un desafío global y, como tal, está participando activamente en colaboraciones internacionales con otras naciones de la UE, organismos reguladores internacionales y partes interesadas de la industria. En estos marcos colaborativos los participantes comparten conocimientos, se alinean con los objetivos de sostenibilidad y desarrollan estándares globales para la reducción de emisiones, como el Plan de Compensación y Reducción de Carbono de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la Industria Internacional de la Aviación (CORSA),⁶ demostrando su compromiso de abordar el impacto ambiental de la aviación a escala global.

⁶ CORSA es el primer esquema mundial basado en el mercado que se aplica a un sector, complementando otros esfuerzos de reducción de emisiones en el sector de la aviación, como las innovaciones tecnológicas, las mejoras operativas y los combustibles de aviación sostenibles para cumplir el objetivo aspiracional de la OACI de crecimiento neutro en carbono. El CORSA se implementa en tres fases: una fase piloto (2021-2023), una primera fase (2024-2026) y una segunda fase (2027-2035). A partir de 2025, 129 Estados

Por último, en relación a políticas y regulaciones, el legislador nacional, a través del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2024-2030, entre otros, apoya la descarbonización de la aviación a través de políticas que promueven tecnologías sostenibles y reducción de emisiones, implementando regulaciones que fomentan la adopción de tecnologías verdes, como incentivar el uso de SAF, financiar la investigación y el desarrollo en tecnologías de aviación sostenibles y apoyar la innovación en la gestión del tráfico aéreo (en adelante, ATM) para reducir el consumo de combustible y las emisiones. En este contexto, salvo que la UE decida abandonar sus ambiciones climáticas en favor de otras prioridades, la forma más efectiva de influir en los debates y orientaciones internacionales es mediante el efecto demostrativo de sus propias políticas, inversiones e iniciativas tecnológicas. Liderar con el ejemplo, desde una acción coherente y ambiciosa dentro del propio ecosistema europeo, es condición indispensable para ejercer influencia y consolidar estándares sostenibles a nivel global.

La necesidad de un instrumento de financiación específico para el sector aeronáutico

Como se ha expuesto hasta aquí, la aviación no sólo es una de las industrias más complejas, con estándares extremadamente altos de seguridad, eficiencia y confiabilidad, sino que juega un papel crucial en la soberanía económica, estratégica y geopolítica Europea. Los nuevos retos derivados de una densidad de tráfico aéreo creciente, condiciones ambientales cada vez más desafiantes, previsiones sobre la disponibilidad de combustibles fósiles y circunstancias geopolíticas complejas, ponen en peligro la posición sostenida de liderazgo que Europa ha mantenido durante la última década en el sector aeronáutico y de aviación. En este contexto y ante los nuevos retos mencionados, es imprescindible contar con un **instrumento de financiación diferenciado, estable y flexible** para promover la competitividad del sector y de toda su cadena de suministro, hacer frente a los compromisos de descarbonización y emisiones, para garantizar la soberanía europea a todos los niveles y mantener la resiliencia frente a factores externos.

participan en CORSIA. Más información disponible en: [Folleto https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA/Edición 2023/CORSIA-Brochure2023-EN-WEB.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA/Edición%202023/CORSIA-Brochure2023-EN-WEB.pdf)

Un Programa Marco de Investigación e Innovación dedicado es absolutamente imprescindible para conseguir la doble transición de Europa y, en particular, de su sector aeronáutico hacia una industria más ecológica, competitiva, autónoma y resiliente, haciendo uso de nuevas tecnologías que promuevan la eficiencia y excelencia del sector. Como se ha adelantado a lo largo de este manifiesto, **sin un apoyo sostenido de la UE, el sector aeronáutico podría perder su ventaja tecnológica y su competitividad de mercado**, como ha ocurrido en el pasado con otros sectores industriales en Europa, poniendo en peligro la capacidad de cumplir los futuros objetivos de eficiencia energética y movilidad aérea urbana, así como su liderazgo en tecnologías de aviación sostenibles y en última instancia, su autonomía estratégica actual.

Mantener esta autonomía exige una inversión continua en el desarrollo de habilidades, el apoyo a las PyMEs y el refuerzo de toda la cadena de suministro. Un programa europeo de investigación e innovación específico centrado en el avance de las capacidades y tecnologías necesarias es esencial para garantizar la competitividad a largo plazo de la UE.

Por lo tanto, es esencial **que el futuro FP10 cuente con una dotación presupuestaria dedicada y adecuada** que permita a la industria alcanzar el objetivo final de preservar el liderazgo de Europa y mantener la competitividad, al tiempo que se enfrenta a la doble transición, digital/tecnológica y ecológica, al tiempo que enfrenta con garantías las amenazas económicas y geopolíticas del mundo presente.

En definitiva, una estrategia coordinada, a largo plazo a nivel de la UE y que tenga impacto en España, es esencial para garantizar que la industria de la aviación cumpla los objetivos de la doble transición, digital y verde, garantizando su viabilidad y competitividad, además de contribuir desde su ámbito de acción a consolidar una soberanía tecnológica europea. Cabe destacar la necesidad de simplificar los procedimientos regulatorios, reduciendo así la carga administrativa y fomentando un entorno más ágil que impulse la innovación y el desarrollo. En cuanto a los niveles de madurez de la tecnología, es importante mencionar la necesidad de que la Comisión Europea apoye la investigación en todos los niveles de madurez en el próximo FP10.

Conclusión

De todo lo anterior, podemos concluir que Europa y, en particular, su sector aeronáutico se enfrenta a un punto de inflación, de redefinición de prioridades, **que requiere una respuesta rápida y la implementación de las herramientas necesarias** para hacer frente a los retos presentes y futuros, con el fin de mantener la competitividad y su compromiso con la sostenibilidad y reforzar la soberanía tecnológica desde este ámbito. Lograr una aviación tanto climáticamente neutra para 2050 como que contribuya a la autonomía estratégica de Europa exige el rápido avance e implementación de tecnologías innovadoras que agilicen las operaciones, mejoren su seguridad, minimicen la contaminación acústica y mejorar la experiencia de los usuarios finales.

Esta transformación requiere **una estrecha coordinación entre la amplia gama de stakeholders**, incluidos reguladores, operadores, proveedores de energía y socios de la cadena de suministro. Por ejemplo, el *European ATM Master Plan* y la visión del Digital European Sky se centran en mejorar el sistema de gestión del tráfico aéreo para incorporar nuevas tecnologías, garantizar la seguridad y aliviar la congestión, el ruido y las emisiones. De lo contrario, no solo se pondría en peligro el impacto económico positivo del sector en las economías de los Estados miembros, sino también la propia autonomía estratégica de Europa.

En este contexto, la ampliación y optimización del Pilar 2 de Horizonte Europa en el futuro FP10 será crucial para garantizar que la UE siga siendo competitiva en la carrera tecnológica mundial. Esto requerirá que el próximo Marco Financiero Plurianual (MFF, por sus siglas en inglés) dé prioridad a las inversiones adicionales en investigación e innovación, junto con una mayor colaboración público-privada.

Además, **es fundamental contar con un apoyo adecuado en el próximo programa FP10 para toda la cadena de suministro aeronáutica**, permitiendo hacer frente a los retos tecnológicos y económicos del sector aeronáutico, y asegurando el liderazgo europeo a medio plazo. El FP10 será la principal herramienta para financiar las capacidades tecnológicas de la UE, centrándose en las tecnologías críticas, la transformación industrial y la mejora de la resiliencia; clave en la preparación de la

próxima fase del progreso industrial, incluidas iniciativas como las alianzas industriales y los Proyectos Importantes de Interés Común Europeo (IPCEI, por sus siglas en inglés). Además, resulta vital seguir apoyando las asociaciones público-privadas y la investigación colaborativa, fomentando la cooperación y la inversión transfronteriza para impulsar la innovación en la aeronáutica.

El sector aeronáutico tiene un impacto en la innovación que trasciende su propia industria y sirve de motor de cambio para la transformación digital y la transición verde y energética de otros sectores de la economía europea y constituye además uno de los pilares tecnológicos sobre los que reforzar la soberanía europea en el ámbito de la defensa. Por eso **necesitamos que la UE reaccione con contundencia identificando el sector como estratégico y recibiendo el consiguiente apoyo económico en el FP10**. Esto incluye un aumento sustancial de la financiación de la investigación en aviación en el marco del FP10, garantizando que todos los aspectos del sector, desde los centros de investigación y las universidades hasta los fabricantes y las PyMEs, reciban el apoyo adecuado. Asimismo, un aumento en la financiación de instrumentos como SESAR, el ETS Innovation Fund⁷ para la descarbonización de la aviación civil, la investigación de SAF, y la financiación de EASA resultan esenciales en este marco de colaboración de los principales actores implicados.

Contar con **instrumentos de financiación específicos para la industria aeronáutica en el próximo FP10** es esencial para mantener el liderazgo europeo que tanto ha costado conseguir, instrumentos que deben adaptarse a las necesidades únicas del sector, teniendo en cuenta la complejidad de las tecnologías involucradas, la necesidad de inversiones a largo plazo y de consolidación de un ecosistema tecnológico con relaciones transnacionales sólidas, así como la competencia global a la que se enfrentan las empresas europeas y las amenazas geoestratégicas que encaramos como sociedad.

⁷ Por sus siglas en inglés, European Trading System.