


SESAR

(SINGLE EUROPEAN SKY ATM RESEARCH)

Integración de las actividades de I+D europeas en
Gestión de Tráfico Aéreo



Oficina Programa SES

Dirección de Planificación

Madrid, 20 de febrero de 2007

¿POR QUÉ SESAR?

- Sistema ATM europeo heterogéneo (conceptos operacionales, procedimientos, arquitecturas, tecnologías y gestión/ formación de RR.HH.) y sujeto a políticas “locales / nacionales”
- Planes de evolución de los distintos sistemas no necesariamente convergentes y no siempre basados en la mejora de “prestaciones”
- Diverso y complejo entramado institucional



¿POR QUÉ SESAR?

- Actividad de I+D conduce en numerosos casos a “una solución buscando un problema”
- Largo proceso de estandarización / certificación: implantación lenta
- Divergencia en los enfoques y acción de los distintos actores; dispersión de esfuerzos y recursos : necesidad de actuación concertada
- Ausencia de perspectiva sistémica e integrada (aire / tierra) en respuesta a Requerimientos Operacionales
- Amenazas para la industria fabricante
- Ausencia de compromiso con un marco estratégico: desde la planificación hasta la implantación.

Necesidad de crear una visión integrada y común sobre la evolución del sistema de gestión del tránsito aéreo con objeto de atender, a través de la implantación de nuevos conceptos operacionales, procedimientos y tecnologías, el incremento de la demanda y sus requerimientos.

¿QUÉ ES SESAR?

Programa conjunto de la comunidad de transporte aéreo europea cuyo objetivo es la implantación -para 2020- de una red ATM europea de altas prestaciones que permita:

- Complementar el desarrollo de la legislación de Cielo Único Europeo (SES), constituyéndose como la plataforma que dará solución técnica a los requisitos que emanan de SES, a través de la implantación de una red ATM armonizada y completamente interoperable
- Movilizar y guiar las inversiones y esfuerzo en investigación y validación en base a un Plan Maestro ATM claramente definido y “propiedad” de todos los actores
- Coordinar el desarrollo de la infraestructura ATM en tierra y aire, definiendo planes de transición para su implantación integrada y planificada
- Acelerar la implantación de mejoras operacionales y tecnológicas validadas de un modo coordinado, con objeto de recuperar las inversiones en los plazos más breves posibles
- Garantizar a la industria ATM la efectiva transformación de sus inversiones – en nuevas soluciones para el tráfico aéreo- en un beneficio económico

¿QUÉ ES SESAR?



DIRECCIÓN DE
NAVEGACIÓN AÉREA



¿QUIÉN ES SESAR?



Programa conjunto de la comunidad ATM europea:

Comisión Europea

EUROCONTROL

Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSPs)

Proveedores de servicios aeroportuarios (ARPTs)

Industria fabricante (IND)

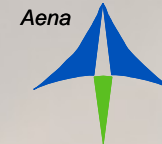
Usuarios del espacio aéreo (USERS)

Asociaciones profesionales

Centros de I+D en ATM (RCTs)

Autoridades nacionales (CAAs)

¿CÓMO ES SESAR?



DIRECCIÓN DE
NAVEGACIÓN AÉREA

FASE DE DEFINICIÓN (Noviembre 2005 – Marzo 2008)

Plan Maestro Europeo ATM

60M€ procedentes de la CE y EUROCONTROL

FASE DE DESARROLLO (2008 - 2013)

Empresa Común SESAR

300M€ anuales procedentes de la CE, EUROCONTROL e industria
ATM

FASE DE IMPLANTACIÓN (2013 – 2020+)

Los usuarios de la red ATM (ANSPs, ARPTs y users) deben
desplegar los resultados de las anteriores fases

¿Sistema de incentivos y penalizaciones?

¿Entidad Europea?

SESAR: FASE DE DEFINICIÓN

- **Comisión Europea y Eurocontrol financian** la participación de **todos los grupos de interés del sistema** para alcanzar un entendimiento común sobre:
 - Visión del entorno operacional 2020
 - Plan que posibilite su consecución
- Su principal **producto es** el Plan Maestro Europeo ATM: **definición de alto nivel** del concepto operacional 2020 y plan de transición asociado



La concreción y estructuración lógica de los procedimientos, conceptos, sistemas, tecnologías y prioridades asociados a la visión a gestionar y elaborar durante la Fase de Desarrollo

SESA: FASE DE DEFINICIÓN



DIRECCIÓN DE
NAVEGACIÓN AÉREA

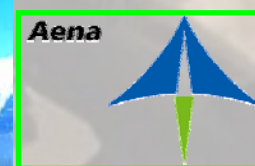
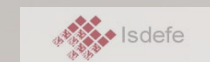
BAE SYSTEMS



Rockwell
Collins



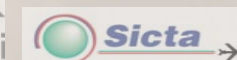
EURAMID



Honeywell



THALES



SESAR: FASE DE DESARROLLO

- Gestionada / **controlada por una Empresa Común** (SESAR Joint Undertaking) participada por la CE, ECTRL y los principales actores europeos en ATM (por definir)
- **2.100M€ para 8 años** (fondos CE-PMs, TEN- contratos ECTRL y propios de los miembros).

**Todos los Fondos PM dedicados
a proyectos ATM se conducirán y
gestionarán a través de la SJU**

Gobernada por un Consejo de Administración con:

- Dirección política: CE (SSC, Comité PMs), ECTRL (PC)
 - Dirección industrial: aerolíneas (AEA, IATA) + miembros
- Fijará cómo y con qué se opera en 2020 y las prioridades de despliegue asociadas



La normativa SES permitirá regular el uso de las soluciones desarrolladas bajo tutela de la SJU

SESAR: PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA



- **La industria española** (ANSPs, ARPTs, fabricantes,...) **busca fortalecer su actual** participación y **posición**:
 - Participación en proyectos PM en ATM: alrededor de 14%
 - Participación en la Fase de Definición SESAR: 11%
- **Dos ámbitos de negociación**:
 - **Político (CE, ECTRL)**: asegurar un retorno acorde con el peso específico de la industria ATM española en Europa
 - Industrial: participación activa en la Fase de Definición y acuerdos con otros actores industriales protagonistas

Se está decidiendo, con pleno apoyo de las instituciones europeas, qué organizaciones / empresas serán protagonistas principales del futuro entorno ATM.

Aena, por razones estratégicas y acorde con su Plan de Servicios y Negocio quiere ser una de ellas.

CONCLUSIÓN

La mejora de la gestión de tráfico aéreo y de sus prestaciones en Europa es un requisito demandado por la sociedad en general y por todos los grupos de interés.

El proceso de cambio está en marcha y acelerándose.

Este proceso, para alcanzar sus objetivos, requiere la complicitad y proactividad de todas las instituciones y actores nacionales.