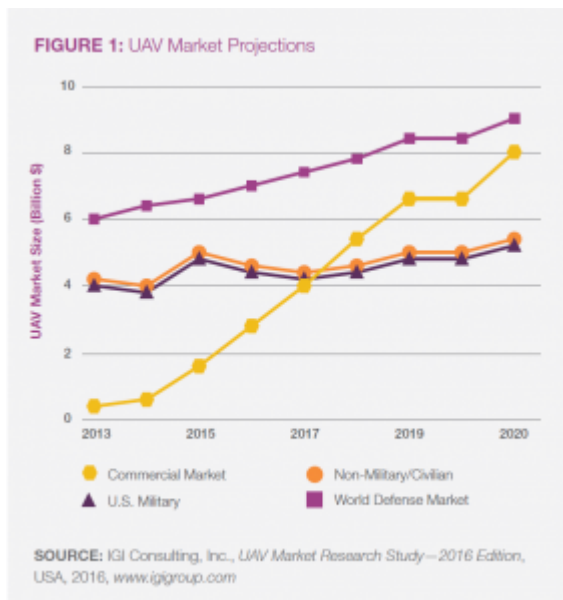


Legislación de drones: ¿Limitación o medida de seguridad?

Ha llegado mi última entrada de la serie de posts sobre el emergente mundo de los drones. En esta ocasión me centraré en dos ideas. En primer lugar, hablaré sobre la tendencia de las compañías de incorporar las capacidades de los drones en sus modelos de negocio y las limitaciones que estas afrontan debido la legislación actual (la cual analicé en mi segundo post sobre drones). Por otro lado, destacaré la contraposición de dichas limitaciones frente al creciente número de incidentes causados por el uso de drones.

El número de solicitudes de licencias de piloto de drones no deja de crecer, por lo que cada vez se ve más cerca el futuro hipotético de un cielo repleto de drones. De hecho, solamente nueve meses después de que la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos iniciara un sistema de registro de drones, más de 550.000 unidades habían sido registradas. La agencia estima que para 2020 habrá más de 1,3 millones de licencias en activo^[1]. Más aún, la consultoría IGI Consulting Inc. estima que el mercado total de UAV (vehículo aéreo no tripulado) de los Estados Unidos crecerá desde los 7,5\$ billones en 2015 hasta los 14,8\$ billones en 2020^[2]. Este mercado abarca desde el Departamento de Defensa hasta el uso recreativo de drones:



La decisión de una organización de incorporar el uso de drones en su modelo de negocio implica crear un departamento de aviación y gestionar sus operaciones, o subcontratar dicha capacidad. Aun así, subcontratar dicha actividad no exime a la organización de la responsabilidad de cumplir con la legislación y de realizar los controles necesarios para mitigar los riesgos que conlleva esta tecnología^[3]. Lanzarse a implementar un servicio que implique el uso de drones sin la suficiente preparación puede resultar en el fracaso económico y legal de una organización.

En España, uno de los fines del nuevo Real Decreto de diciembre de 2017 es ampliar los escenarios operacionales que hasta la fecha no estaban permitidos, de manera que los negocios que apostaran por el uso de drones por fin pudiesen actuar en zonas urbanas y otros entorno transitados. La realidad es que apenas se están resolviendo solicitudes para este tipo de vuelos. En Álava, después de siete meses con la nueva legislación, aún no se ha realizado ninguna operación de estas características. Así lo subrayan especialistas vinculados a un sector que ha apostado por estas aeronaves como fuente de ingresos para actividades ligadas al desarrollo de infraestructuras, transporte, entretenimiento, agricultura o seguridad. «La ley recoge por fin unas peticiones muy

demandadas, pero la realidad es que no se está resolviendo ninguna solicitud de vuelo con dron», lamenta Lorenzo Díaz de Apodaca, uno de los responsables de *Air Estudio Geoinformation Technologies*, empresa pionera del sector establecida en Miñano. Estas empresas cuentan con la titulación necesaria para pilotar drones profesionales que pueden costar hasta 10.000€, pero ninguna de ellas ha conseguido elevarlos sobre Vitoria u otras poblaciones alavesas.

Inciden en que el problema se debe a que el canal de solicitud con la AESA (la organización que autoriza cada uno de los vuelos profesionales sobre ciudades, pueblos...) no parece estar claro. La AESA exige un complejo estudio de seguridad, con parámetros de vuelo precisos, tiempo en el espacio, áreas afectadas e, incluso, plantear posibles amenazas, identificar peligros y ofrecer opciones para reducir la severidad de los daños. Aparte de la mencionada complejidad de la solicitud, AESA tiene hasta seis meses de plazo para responder.

Jon Caldito Calvo, operador profesional de drones vitoriano, siente que le han cortado las alas para trabajar con los drones. «No podemos trabajar con esta normativa», declara. Jon recalca que la nueva normativa deja volar sobre ciudades y aglomeraciones, pero no te dan los permisos para hacerlo. Por si fuera poco, Jon ha perdido contratos debido a la mencionada dificultad para conseguir los permisos. También destaca que es un problema que ocurre en España, ya que en otros países como Francia se han autorizado vuelos entorno a edificios históricos como la Torre Eiffel.

Por otro lado, obtener la titulación de piloto de drones no es ni fácil ni barato: curso teórico avanzado (700€), práctico (300€), certificado médico especial de aeronáutica (150€), seguro del dron (entre 250€ y 300€). La nueva normativa, además, exige un curso de radiofonista por si fuera necesario contactar con la torre de control de un aeropuerto o con algún avión cerca de la zona de vuelo del dron; otros 200€ como

mínimo. Todo ello supera fácilmente los 1.500€^[4].



A pesar de que la nueva normativa supone un obstáculo para diversas organizaciones, también trata de reducir el número de incidentes causados por el uso indebido de los drones. Cada vez son más los casos de incidentes en aterrizajes de vuelos comerciales ocasionados por la presencia no autorizada de drones. Un ejemplo de ello es el caos que provocó el pasado 2 de julio de 2017 un dron que volaba cerca del aeropuerto de Gatwick, en el Reino Unido. Aunque el dron no llegó a provocar un accidente, lo que sí causó fue el cierre de una pista durante 14 minutos, y por supuesto vuelos desviados, demoras, pasajeros que perdieron sus conexiones, aterrizajes en aeropuertos cercanos y mucho más^[5]. En el siguiente vídeo se puede apreciar el caos que ocasionó el cierre de una pista durante «sólo» 14 minutos:

En conclusión, aunque el uso de drones deba ser regulado para evitar los riesgos que conlleva, esto no debería suponer un obstáculo para el crecimiento y desarrollo de las organizaciones que apuestan por esta innovadora tecnología.

Referencias:

[1] Lowy, Joan, <<FAA contemplating whether millions of drones will fill skies>>, Associated Press, 16 de septiembre de 2016, acceso el 29 de noviembre de 2018, <http://phys.org/news/2016-09-faa-contemplating-millions-drones>

.html

[2] IGI Group Inc., <<UAV Market Research Study–2016 Edition>>, agosto de 2016, acceso el 29 de noviembre de 2018, www.igigroup.com/st/pages/2016_uav.html

[3] Albert J. Marcella, Brent A. Terwilliger, <<Raise of the Drones>>, *ISACA*, 2017, acceso el 29 de noviembre de 2018, http://www.isaca.org/Knowledge-Center/Research/Documents/Rise-of-the-Drones_whp_eng_0217.pdf?regnum=476463

[4] Salvador Arroyo, <<Empresas y pilotos profesionales se enfrentan al bloqueo de los permisos para operar sobre ciudades y aglomeraciones>>, *El Correo*, 23 de julio de 2018, <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/a25/000000000/000572000/572252.pdf>

[5] Raúl Álvarez, <<Un drone volando cerca de un aeropuerto ha provocado un caos y este vídeo nos lo muestra de forma clara y concisa>>, *Xataka*, 2 de noviembre de 2017, acceso el 29 de noviembre de 2018, <https://www.xataka.com/vehiculos/un-drone-volando-cerca-de-un-aeropuerto-ha-provocado-un-caos-y-este-video-nos-lo-muestra-de-forma-clara-y-concisa>