

NUEVAS TECNOLOGÍAS



David Revenga

Uno de los eventos celebrados en Benidorm a finales del año pasado, el primer vuelo simultáneo y masivo de drones en un entorno urbano en Europa.

Benidorm y Alcoy estrenarán las primeras rutas comerciales de drones

Los municipios de la provincia participan en un proyecto piloto para validar la tecnología de la nueva movilidad urbana y poder utilizarla masivamente en labores de reparto y traslado de medicamentos

J. A. MARTÍNEZ

Entregas de pizza a domicilio realizadas por drones o traslados de medicamentos por vía aérea. Se trata de una realidad que cada día está más cercana y la provincia de Alicante se está posicionando en el desarrollo de la movilidad aérea urbana. Benidorm y Alcoy tienen en marcha proyectos que les están situando a la vanguardia de la investigación y la implementación de los llamados sursistemas, que son espacios controlados de pruebas donde se comienzan a demostrar los primeros vuelos de drones con

finés logísticos, en el caso del gigante turístico, y sanitarios, en el caso de Alcoy. Una realidad que plantea desafíos legales ante los que la profesora de Derecho Civil de la Universidad de Alicante y vicepresidenta (aeronaútica) de la Asociación Española de Derecho Aeroespacial y Espacial, Yolanda Bustos, ha elaborado varios estudios sobre el desarrollo de la movilidad aérea avanzada, su relación con el empleo de inteligencia artificial y pruebas en sursistemas.

Benidorm y Alcoy albergan casos de espacios experimentales que permitirán validar esta tecnología para su futuro uso comercial. Benidorm fue pionera a finales del año

Los expertos urgen a desarrollar la legislación para la instalación de los futuros vertipuertos

pasado al ser escenario del primer vuelo simultáneo y masivo de drones en un entorno urbano en Europa en el proyecto U-Ecomer. Una experiencia tras la que aspira a ser de las primeras urbes con espacios aéreos reservados para el vuelo de drones. Ahora se está hablando de reparto de mercancías, pero en breve será una realidad los primeros

aviones. Antonio Bednar, ingeniero aeronáutico y CEO de la empresa Ablonica y participante del proyecto (en el que también forma parte Bustos), explicó a este diario que en estas pruebas se hace una valoración del espacio aéreo en cuanto a riesgo en tierra, en el aire, así como de las aeronaves y personas. «Se buscan escenarios realistas para ver cuáles son los límites de los servicios U-space que se están creando y validar cómo tiene que diseñarse ese espacio aéreo para que al final se coordine de forma adecuada y segura», declaró. Para Bednar, éste es un proyecto al que le quedan menos de dos años para culminarse y se pueda contar

con los primeros proveedores certificados.

En cuanto al proyecto de Alcoy, Bustos ha promovido la participación de la Universidad de Alicante a través de un convenio con el Ayuntamiento de este municipio para crear un sursistema sobre reparto de logística sanitaria mediante drones y con empleo de inteligencia artificial, proyecto en el que también participa la Universidad Politécnica de Valencia. Además del reparto de material médico, se estudian otras aplicaciones como el traslado de muestras biológicas, o asistencia de personas en la montaña. El desarrollo de estos proyectos pone de manifiesto la necesidad de

Apuntes Potencial estratégico

La provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana cuenta con un potencial aerospacial de gran valor. Tres aeropuertos, dos grados universitarios (en la UA y en la UPV) y varios másters especializados, entre ellos el de Derecho de la Sociedad Digital, donde Bustos imparte docencia.

A estas infraestructuras se une la presencia de empresas dedicadas a desarrollar y demostrar capacidades y funcionalidades de drones en operaciones avanzadas y soluciones de control de tráfico aéreo.

una implantación de los vertipuertos, los lugares de despegar y aterrizaje de estos sistemas. Según Bustos, es una materia que está por desarrollar y donde los juristas tienen mucho que aportar, motivo por el que uno de sus estudios sobre los retos de esta futura legislación, ha sido galardonado con los Premios a la Innovación Jurídica del Colegio de la Abogacía de Madrid (ICAM). Bustos es miembro de la comisión Eria (Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial) de la UA y del proyecto de Excelencia Promoteo de la Generalitat sobre IA y tutela jurídico-privada en la UE.

«Estas aeronaves verticales necesitan un lugar donde aterrizar y lo que se plantea es cómo integrarlos en la planificación urbanística», explicó. «Tememos una regulación comunitaria que está empezando a desarrollarse», explicó Bustos, mientras que en España, como en otros países que ha analizado, reclama que exista más armonización, aplicación coordinada y desarrollo normativo. «Convergen la legislación estatal, por afectar al espacio aéreo, pero también la urbanística del municipio afectado y, probablemente, la regulación sobre propiedad horizontal», explicó. «Si se ubica un vertipuerto en la azotea de un edificio, ¿a quién se le tendría que pedir autorización? Esto es similar a la instalación de energías renovables o los puntos de recarga de vehículos eléctricos. Hay que adaptar la normativa para facilitar el uso de drones en el modelo de smart city», señaló. ■

Los expertos alertan de la deficiente regulación en accidentes con drones

Advierten de que los operarios están expuestos a tener que indemnizar por los daños que cause el dispositivo, aunque cumplan con todos los requisitos

J. A. MARTÍNEZ

Los expertos han venido alertando de la deficiente regulación para casos de accidentes con drones y en especial los que se refieren a la responsabilidad por daños irrogados y a las coberturas de los seguros. «Nos encontramos ante un arma de doble filo», aseguró la profesora de Derecho Civil de la Universidad de Alicante, Yolanda Bustos, «como el cuchillo de cocina: dependerá de la diligencia con que se utilice».

La experta incide en que, entre los principales problemas que anticipa ocasionarán estos medios de movilidad, se encuentra que la gente «u operadores» no siempre son conscientes del riesgo que puede suponer su uso sobre zonas urbanas, la facilidad de su adquisición, en especial para ciertos modelos de bajo coste, y la ausencia de formación de los pilotos.

El operador puede ser considerado responsable de los daños aun en caso de ciberataques

Además, se permite el uso de ciertas categorías a menores de los 12 años, cuando la regulación comunitaria aconsejaba a partir de 16. «Es complicado establecer el punto de equilibrio entre la protección de los terceros y la de los propios operadores de drones que se quejan de los requisitos exhaustivos que la nueva normativa les requiere», señaló.

Y el problema es que a veces cumplir con los requisitos legales, no exime a los operadores de tener que hacer frente a la responsabilidad civil. «Aunque no se haya cometido ningún error o no exista culpa, el operador puede ser responsable de los daños que haya causado su dron, porque se aplica un régimen de responsabilidad objetiva», incidió Bustos, un punto en el que, a su juicio, la legislación no se ha ajustado del todo a la realidad de los posibles accidentes con drones en la medida



Yolanda Bustos es profesora de Derecho Civil de la Universidad de Alicante.



Antonio Bednar, CEO de la empresa de Drones Ablonica.

que se aplican los mismos límites compensatorios que para la aviación tripulada.

Además, Bustos lamentó que la nueva normativa ha echado de la obligación de seguro a ciertas categorías de drones e incidido en que «es una irresponsabilidad operar sin cobertura asegurada», ya que el usuario puede verse

abocado a hacer frente a fuertes indemnizaciones.

Entre los riesgos, la experta también se refirió a la posibilidad de los ciberataques perpetrados por medio de drones. «Son sistemas que están interconectados y se pueden volver hostiles. Los seguros de responsabilidad civil no cubrirían los daños causados por

ciberataques, pero sí podría ser responsable el operador», por lo que abogó por la conveniencia de contratar seguros de ciberriesgos, menos conocidos. El uso de drones cada vez automatizados y autónomos del control humano, implica que les sea aplicable el nuevo Reglamento europeo sobre inteligencia artificial, señaló. ■