



Integrar los drones en el sector aeronáutico

# Un reto con recompensa

**La tecnología avanza a pasos agigantados para contribuir a la modernización del sector aeronáutico. La aviación española no se queda atrás y sigue la ruta de la innovación. Las instituciones, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, trabajan en impulsar este cambio de paradigma. Un camino en el que nos encontramos con unos nuevos usuarios que acompañan a los vuelos comerciales y al resto de aeronaves que navegan por el espacio aéreo español: los drones.**

■ *Texto: SAMY ATAQUI GONZÁLEZ, técnico de Comunicación de ENAIRE*

## En efecto, hoy en día

una aeronave puede sobrevolar el cielo sin necesidad de que haya un piloto tomando las riendas en su interior. Este avance tecnológico, lejos de ser una moda pasajera se ha convertido en una realidad. Lo que a simple vista podía parecer un avión de juguete se ha convertido en el pilar fundamental de un sector emergente, lleno de oportunidades para optimizar gastos, ofrecer nuevos servicios que mejoren la vida de los ciudadanos y generar nuevas oportunidades de negocio que contribuyan al crecimiento económico y a la creación de empleo en nuestro país.

Cada vez son más los emprendedores españoles que arriesgan y deciden utilizar el enorme potencial de los drones, contribuyendo al crecimiento exponencial de esta industria en España. No en vano ya existen 4.901 operadores profesionales de aeronaves no tripuladas, según la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, un 28% más que en 2018. Los aviones tripulados por control remoto que han surcado el cielo este último año han cumplido roles fundamentales en el desarrollo de numerosas actividades: el 39% se utilizaron

para fotografía, filmaciones y levantamientos aéreos; el 12,9% para observación y supervisión, incluyendo grabación y actividades de vigilancia de incendios forestales; el 12% para operaciones de emergencia, búsqueda y salvamento; el 9% para actividades de investigación y desarrollo;



el 8,7% para publicidad aérea; el 7,5% para investigación y reconocimiento instrumental; el 7,2% para inspecciones lineales y el 3,4% para otros trabajos especiales.

Esta tendencia se ha generalizado en toda Europa. Según la Comisión Europea, se estima que en 2050 operarán medio millón de unidades. Y no solo eso. Se calcula que las actividades ligadas a los drones generarán 100.000 nuevos empleos y alcanzarán una cifra de negocio de 10.000 M€ al año.

Teniendo en cuenta el enorme impacto que los drones tienen en la economía y la sociedad, es fundamental garantizar su integración

con el resto de usuarios del espacio aéreo.

En este sentido, ENAIRE tiene un rol fundamental: velar por la convivencia entre los drones y el resto de aeronaves de forma segura sin que se vea afectada su actividad. El gestor de la navegación aérea en España cuenta con el aval de haber gestionado más de dos millones de vuelos en 2019, siendo el cuarto

proveedor de servicios de navegación aérea a nivel europeo. Además, la empresa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha involucrado en la coordinación

de la gestión de operaciones con drones desde 2014, año en el que se estableció el primer marco legislativo que regulaba la actividad de las aeronaves no tripuladas en España.

### Cómo evitar que los drones se conviertan en una amenaza

El desafío no es fácil. Si bien los drones abren el camino hacia un horizonte lleno de oportunidades, también pueden suponer una amenaza para la seguridad y el correcto funcionamiento de las operaciones del resto de aeronaves que surcan el espacio aéreo.

En la memoria reciente aún pervive el incidente vivido en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas el pasado 3 de febrero, cuando dos pilotos de dos vuelos de Iberia alertaron sobre

la presencia de un dron en las inmediaciones del aeródromo. La simple presencia de la aeronave no tripulada impedía que los aviones pudieran aterrizar con seguridad. Pronto saltaron las alarmas, pero ENAIRE, Aena, el Ejército del Aire y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FFCCSE) activaron con eficiencia y profesionalidad los protocolos de actuación necesarios para preservar la seguridad. Las aguas volvieron a su cauce, pero la irrupción del dron afectó a la actividad del aeropuerto durante dos horas, con el consiguiente impacto en los pasajeros y en la economía.

Este no ha sido un caso aislado en Europa. El aeropuerto de Gatwick en Londres vivió una situación similar en las vísperas de Navidad. Dos drones paralizaron la actividad del aeródromo

británico al aparecer por la cerca perimetral y una de las pistas de despegue, provocando la cancelación de los vuelos previstos para dicha fecha. Más de 110.000 pasajeros vieron afectados sus planes de vuelo mientras el enorme despliegue policial y los efectivos del ejército inglés intentaban detectar y neutralizar las aeronaves. El aeropuerto parecía retornar a su actividad habitual cuando apareció otro dron que obligó a interrumpir de nuevo el tráfico aéreo.

Estos incidentes demuestran que un dron no es un juguete y que su uso irresponsable se convierte en una amenaza. Dada la velocidad a la que despegan y aterrizan los aviones un impacto con un dron pondría en peligro la seguridad de los pasajeros.

Si queremos que incidentes como éstos no se vuelvan a repetir, es necesario cumplir unas normas que rijan la convivencia de los drones con el resto de aviones, así como delimitar las zonas del espacio aéreo en las que las aeronaves no tripuladas pueden volar sin perjudicar la operativa de la aviación convencional.

### ¿Qué normativa regula el uso de los drones?

A nivel europeo aún se están cimentando las bases legales para la utilización y operación de aeronaves tripuladas por control remoto, para los pilotos y las organizaciones que participan en dichas operaciones.

El marco legal europeo se basa en el reglamento 2019/947 y en el 2019/945, que entrarán en vigor el próximo 1 de julio. A nivel operativo, el 2019/947 recoge las condiciones en las que los drones serán utilizados a partir de ahora en toda Europa, contemplando entre otras, las operaciones

transfronterizas dentro de la Unión Europea para los sistemas aéreos no tripulados (UAS).

### ¿Qué condiciones debe cumplir un dron para volar?

El reglamento 2019/947 de la Unión Europea divide las operaciones en tres categorías: La primera abarca las operaciones abiertas, de bajo riesgo, que no necesitan de ninguna autorización previa ni de declaraciones operacionales del operador. Los drones que realicen dichas operaciones deben pesar menos de 25 kilogramos, y podrán planear a una altura de hasta 120 metros, y siempre debe tener un observador que pueda seguir el recorrido del vuelo de forma visual (VLOS), entre otras restricciones que dependen de la cercanía del vuelo a reuniones de personas o aglomeraciones de edificios. La segunda engloba las operaciones específicas, de mayor riesgo, que requieren una autorización de la Agencia Estatal Seguridad

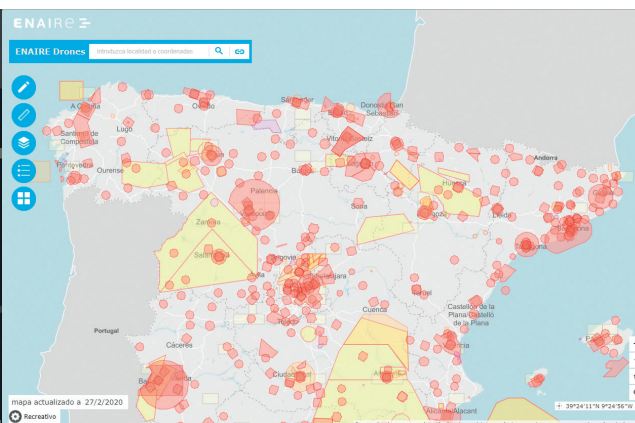
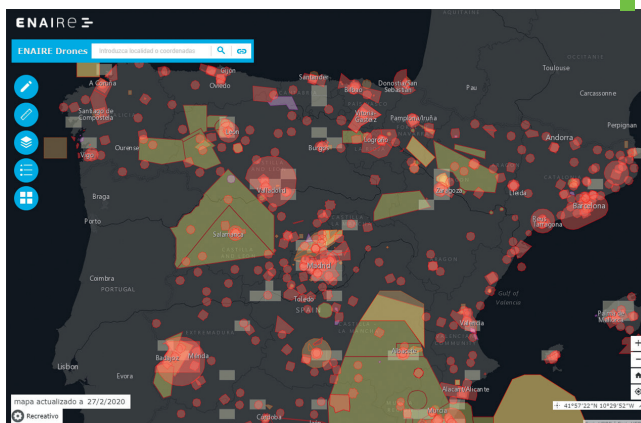
Aérea en el caso de España. Para obtenerla, se necesita realizar una evaluación de riesgo, bien mediante un Estudio Aeronáutico de Seguridad (EAS) cuya elaboración se coordina con la División de Seguridad de ENAIRE para cumplir con la metodología SORA, o bien mediante una declaración del operador del sistema aéreo no tripulado, cuando se ajuste a un escenario estándar contemplado por la normativa. La tercera categoría hace referencia a las operaciones certificadas, que requieren las certificaciones del sistema aéreo no tripulado y del operador, así como de la licencia del piloto.

### ¿Cuáles son las reglas establecidas en España?

Actualmente, a nivel nacional el marco jurídico que regula la utilización civil de drones se basa en el Real Decreto 1036/2017, aprobado el 15 de diciembre de 2017. Esta normativa indica los escenarios en los que se pueden

realizar vuelos para operaciones especializadas, actividades deportivas, recreativas, de competición o exhibición con aeronaves no tripuladas, siempre bajo unos requisitos determinados. Asimismo, el RD 1180/2018 en su Capítulo XI, establece condiciones de uso de espacio aéreo que se deben cumplir al realizar operaciones con drones. A nivel europeo, para cumplir con el reglamento 2019/947 de la Unión Europea, España debe determinar las zonas geográficas donde se prohíben total o parcialmente las operaciones con drones, así como las zonas en las que las operaciones deben cumplir unas condiciones específicas, aquellas en las que solo se permita el acceso a un determinado tipo de aeronaves no tripuladas y las zonas en las que se supriman determinados requisitos para la categoría de drones que realizan operaciones abiertas. España como país miembro de la Unión Europea, debe asegurar que esta zonificación está





Capturas de pantalla de la aplicación ENAIRE Drones.

disponible para los ciudadanos en formato digital. En este sentido, ENAIRE juega un papel fundamental, haciendo gala de un excelente despliegue tecnológico con el lanzamiento, en 2018, de la web ENAIRE Drones, que presenta de un modo visual la información de AIP España con avisos y alertas por espacios aéreos.

Esta aplicación, que se encuentra en la web corporativa de ENAIRE, permite a los pilotos y operadores de drones conocer de forma sencilla las zonas del espacio aéreo en las que se permite el vuelo de estas aeronaves, así como en las que está terminantemente prohibido, como en el caso de las inmediaciones de los aeropuertos, o de las zonas en las que habita fauna sensible.

Además, les ayuda a planificar el vuelo y les proporciona la información necesaria para hacerlo de forma segura.

El gestor de la navegación aérea en España ha ido incorporando mejoras adicionales en la herramienta, como la posibilidad de dibujar el vuelo del dron mediante coordenadas o ángulos, las capas de información catastral, o la simbología aeronáutica, que muestra las zonas y sectores

## Los drones, un sector en constante crecimiento.....

Cada vez son más los drones que surcan el cielo, ya sea con fines profesionales o recreativos. Para que estos nuevos usuarios se integren con el resto de aeronaves y no colapsen el espacio aéreo, es necesario aplicar unos procedimientos mediante los que se coordinen y supervisen los vuelos. Los operadores o pilotos de drones habilitados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que hayan presentado el Estudio Aeronáutico de Seguridad, o bien hayan seguido los pasos pertinentes para organizar una operación con drones, deberán gestionar su petición con el Departamento de Coordinación Operativa del Espacio Aéreo (COP) de ENAIRE, que les indicarán las condiciones y requisitos a seguir durante el vuelo.

La labor del Departamento de Coordinación Operativa del Espacio Aéreo de ENAIRE está siendo un éxito, al lograr gestionar la creciente cantidad de peticiones que se han recibido desde que se

regulase la actividad de los drones en España por primera vez en 2018. La industria de los drones crece a un ritmo desorbitado. Los datos hablan por sí solos: en 2019 ENAIRE recibió 542 peticiones para la coordinación operativa de vuelos de aeronaves no tripuladas (179 de las cuales se solicitaron para operaciones en espacio aéreo controlado), un 51% más que en el año anterior, lo que supone una tendencia de crecimiento que indica una evolución muy relevante en el sector.

Pero el rol del Departamento de Coordinación Operativa del Espacio Aéreo de ENAIRE no se limita a coordinar el uso civil de los drones, sino que debe mantener una estrecha colaboración con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para garantizar las operaciones policiales con drones, así como con otras autoridades públicas españolas, como aduanas o la Dirección General de Tráfico.

# El dron, un aliado valioso en actuaciones policiales

Actualmente ENAIRE asesora a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en la creación de numerosos procedimientos para integrar a los drones en las operaciones policiales.

El gestor de la navegación aérea en España ha mantenido reuniones con unidades policiales nacionales, Mossos d'Esquadra, Ertzaintza o la Policía Foral de Navarra y diversas policías locales con el fin de determinar procedimientos para operaciones de lucha contra el crimen organizado sin notificación aeronáutica (NOTAM). Se ha articulado un marco de procedimientos coordinados entre los cuerpos policiales y ENAIRE para facilitar sus operaciones, que se basa en la definición de tres escenarios operacionales: entrenamiento, entorno urbano y entorno aeroportuario.

Además, ENAIRE y las Fuerzas de Seguridad del Estado han encontrado una solución transitoria para definir los procedimientos mediante los que se definen espacios aéreos segregados para la operación de drones cuando sea necesario. La buena gestión con la que se respondió ante el incidente ocurri-

do el 3 de febrero en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es otro fruto del trabajo colectivo de ENAIRE, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Aena y el Ejército del Aire. Su participación conjunta en la Comisión Permanente del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil permitió definir protocolos de respuesta locales en los aeropuertos españoles, para responder ante las amenazas de los drones intrusos.

Por otro lado, la Secretaría de Estado de Seguridad lidera un grupo en el que participan ENAIRE, Aena, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para definir un sistema anti dron que permita detectar y neutralizar drones intrusos. El proyecto cuenta con 15 empresas candidatas y está en fase de desarrollo, a falta de finalizar el protocolo de pruebas.

Pero el éxito de las operaciones policiales con drones no solo requiere de medios y procedimientos efectivos, sino del conocimiento de los agentes de policía, que deben tener la formación necesaria.

Por eso ENAIRE colabora activamente en la instrucción de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, enseñándoles cómo usar las aeronaves no tripuladas y cuáles son los procedimientos de coordinación operativa necesarios para garantizar el éxito de las operaciones policiales con los sistemas aéreos no tripulados. Un claro ejemplo de esta cooperación es la participación del Departamento de Coordinación Operativa del Espacio Aéreo de ENAIRE en la formación del equipo Pegaso de la Guardia Civil. Si bien las aeronaves tripuladas por control remoto se han convertido en un aliado importante para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, también son un activo fundamental para el Ejército. Teniendo en cuenta el rol que pueden tener estos dispositivos en la defensa nacional, ENAIRE participa como asesor y observador en la actividad ATI del programa militar European MALE RPAS, gestionado por la Organización para la Cooperación Conjunta de Armamento (OCCAR), de la que España es país miembro junto a Francia, Reino Unido, Bélgica, Alemania e Italia.



Miembros de Enaire y del Equipo Pegaso de la Guardia Civil.

prohibidos al vuelo visual y los límites de las áreas de control. ENAIRE Drones acogió 104.000 usuarios en su primer año de existencia. A finales de 2019 se registró una media de 40.000 visitas mensuales, con unas 1.400 sesiones diarias. Este dato refleja un aumento elevado con respecto a marzo de 2019, donde se abrieron 30.000 sesiones mensuales, y respecto a marzo de 2018, mes en el que se registraron 15.000 visitas. Una prueba irrefutable de que el sector de las aeronaves no tripuladas es una realidad en pleno auge.

El objetivo que se propuso ENAIRE con el lanzamiento de esta herramienta fue orientar a los pilotos y operadores de drones y ayudarles a seguir los pasos necesarios para cumplir con la normativa que regula el vuelo de estas aeronaves, en aras de garantizar la convivencia con el resto de usuarios del espacio aéreo. Los operadores y pilotos que quieran conocer más detalles, encontrarán instrucciones muy detalladas para operar un dron de forma segura en [www.enaire.es](http://www.enaire.es).

### ¿Cómo actuar cuando un intruso se salta la ley?

El Comité Nacional para la Seguridad de la Aviación Civil ha aprobado un protocolo de actuación eficaz que salvaguarda la seguridad operacional. El objetivo: evitar que casos como el vivido el 3 de febrero en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas provoquen una situación de caos y pongan en peligro la seguridad de los pasajeros en caso de que un dron intruso entre en el entorno aeroportuario. Este protocolo establece los criterios y las actuaciones de comunicación y coordinación de ENAIRE, Aena, el Ejército y las

FFCCSE. Una vez se active, las entidades implicadas lo aplicarán en dos fases.

La primera fase ha entrado en vigor y engloba las medidas organizativas, preventivas y de respuesta ante la amenaza de un dron intruso en el entorno aeroportuario.

La segunda fase, aún pendiente de validación, abarca el despliegue de los medios tecnológicos para la detección y neutralización de los drones intrusos.

Además, para que el protocolo sea lo más preciso posible, ENAIRE y Aena han desarrollado procedimientos locales para cada aeropuerto, en el que se adaptan los criterios generales a las condiciones particulares de cada aeródromo.

Estas hojas de ruta abarcan medidas de detección, adopción de medidas operativas, seguimiento de la amenaza, neutralización de la misma y reanudación de la operativa normal.

### Pasos a seguir en el protocolo de actuación

Actualmente, la detección de un dron intruso la pueden llevar a cabo dos tipos de observadores: cualificados y no cualificados. Si la detección la llevan a cabo observadores cualificados, entre los que destacan los pilotos de aviones en pleno vuelo, contro-



Ya existen 4.901 operadores profesionales de aeronaves no tripuladas, según la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

ladores aéreos, el personal del aeropuerto y las FFCCSE. Para confirmar la amenaza en este caso, son necesarios al menos dos testimonios. Una vez se comunica el avistamiento al personal de la torre o centro de control aéreo de ENAIRE correspondiente, los profesionales del gestor de la navegación aérea en España adoptarán las medidas operativas e informarán al aeropuerto. En el caso de que el dron lo detecten observadores no cualificados, la confirmación la llevarán a cabo las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y será el Centro de Canalización de la Amenaza del aeropuerto el que informará del incidente a los controladores aéreos. Tras la detección se toman las medidas operativas que sean necesarias, en función de la ubicación en la que se encuentre el dron intruso. Si la aeronave se detecta en zonas con nivel de riesgo bajo, se informará a los

## ENAIRE Drones registró 104.000 usuarios en su primer año de existencia

demás aviones. Si se localiza en áreas con nivel de riesgo medio, se suspenderán las operaciones de aterrizaje o despegue. Si, por el contrario, el dron es avistado en áreas con nivel de riesgo alto, se suspenderán todas las operaciones en el aeropuerto.

Una vez se han adoptado las medidas preventivas, se organiza el Comité Local de Seguridad (CLS), en el que participan representantes de ENAIRE, Aena, las FCCSE, el Ejército del Aire y, en algunos casos, las compañías aéreas. Este órgano decide si ratifica o cambia las medidas adoptadas. Una vez se ha neutralizado la amenaza, el propio CLS indica cuándo se restauran las operaciones en el aeropuerto.

### ENAIRE contribuye al desarrollo del sector de los drones

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Aviación Civil, ha creado una estrategia en materia de drones que cubre todos los ámbitos, desde las propias aeronaves a los servicios auxiliares, así como la necesaria gestión de las operaciones.

Lejos de tener un papel secundario en la misión de integrar a los drones en el espacio aéreo español, el gestor de la navegación aérea en España participa activamente en numerosos proyectos que facilitan la convivencia de las aeronaves no tripuladas con el resto de aviones, e impulsan el desarrollo de este sector tan prometedor. Y es que ENAIRE

se ha convertido en el principal proveedor de servicios de gestión del tráfico aéreo de drones (UTM), desarrollando un plan de acción conjunto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el despliegue de los denominados servicios U-Space, totalmente alineado con el plan que la Comisión Europea ha impulsado para la gestión automatizada y digitalizada de las operaciones con aeronaves tripuladas por control remoto.

En materia de integración de drones, merece especial mención el consorcio DOMUS, liderado por ENAIRE y formado por un total de 17 empresas del sector. Este proyecto tiene como fin testar la convivencia segura, ordenada y eficiente de aeronaves no tripuladas con el resto de actores que comparten el espacio aéreo. En el seno de DOMUS se han realizado las primeras demostraciones con vuelo real de drones y aviación tripulada en Europa, bajo la tutela de proveedores de servicios U-Space.

Las conclusiones han sido muy positivas: se ha logrado probar con éxito numerosas funcionalidades avanzadas para la gestión automatizada de aeronaves tripuladas por control remoto, como la detección de conflictos entre trayectorias de drones, o la comunicación entre el sistema U-Space y el sistema de gestión de tráfico aéreo español. Las pruebas tuvieron lugar en Jaén y Lugo. Durante los ejercicios se reprodujeron varios escenarios, como el uso de drones para envíos de paquetería, su utilización en una emergencia por incendio, o el despliegue de una operación con aeronaves no tripuladas en entorno urbano con una plataforma de *Smart City*.

Otro proyecto en el que se organizan demostraciones con



Gonzalo Alonso, de ENAIRE, en la presentación del proyecto DOMUS y Daniel García-Monteavaro, de ENAIRE, durante la presentación de las demostraciones de DOMUS.

vuelos de drones es Safedrone. Este consorcio formado por varias instituciones y empresas españolas como ENAIRE, FADACATEC, Indra, la Universidad de Sevilla y CRIDA, entre otros, tiene como objetivo reproducir actividades de aeronaves tripuladas por control remoto en espacio UTM en distintos entornos. Como prueba de su compromiso con este sector emergente, el gestor de la navegación aérea en España también pone su granito de arena en otros numerosos proyectos como GAUSS (*Galileo-EGNOS as an Asset for UTM Safety and Security*), Galician Skyways o SESAR IFR RPAS Integration. Sin duda todas estas iniciativas demuestran que ENAIRE, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Aena y el resto de instituciones y empresas del sector implicadas, están poniendo todos sus esfuerzos para que España vaya por el buen camino y sea un país que garantice la integración de las aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo, con el fin de aprovechar su enorme potencial y garantizar la seguridad. ■

En un avistamiento en el espacio aéreo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

# Efectividad del protocolo contra drones intrusos

## Demostración conjunta de ENAIRE, Aena, el Ejército del Aire y las FFCCS

El 3 de febrero a las 12:20 ocurrió un incidente que amenazó la seguridad operativa en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: dos vuelos de Iberia notificaron a la torre de control del aeródromo el avistamiento de un posible dron en una zona de nivel de riesgo alto. Era el momento de actuar para preservar la seguridad. Se suspendieron inmediatamente los despegues. El personal de la torre informó del incidente al Centro de Control de ENAIRE en Madrid a las 12:25. Tras coordinar la suspensión de las aproximaciones, se activó el procedimiento de desvíos masivos y se estableció el "Rate 0" para suspender todas las operaciones del aeropuerto a las 12:27 h. En ese instante, se avisó al Centro de Gestión Aeroportuaria del aeródromo encargado de comunicar la amenaza, al centro de gestión de red de ENAIRE (SYSRED) y a las unidades europeas de EUROCONTROL (organización intergubernamental para la seguridad y navegación aérea), con el fin de gestionar los despegues.

El Centro de Operaciones del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas convocó al Comité Local de Seguridad (CLS), un organismo



integrado por ENAIRE, Aena, el Ejército del Aire y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, responsable de indicar las medidas a adoptar para gestionar la incidencia. Con el fin de controlar la situación, el CLS decidió desplazar al lugar del avistamiento a personal del aeropuerto, a la Policía Nacional y a la Guardia Civil.

Tras supervisar la situación, a las 13:17 h, el CLS autorizó las operaciones de aterrizaje en una de las pistas disponibles en el aeródromo para las aproximaciones, con el objetivo de evitar la congestión del tráfico aéreo, en un momento en el que se habían

desviado 20 vuelos a aeropuertos alternativos.

A las 13:30 h se informó de la reapertura parcial del tráfico con destino hacia el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con una tasa de aceptación de 30 aviones por hora. Tras verificar la ausencia de los drones y la presencia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en las inmediaciones, se autorizaron las operaciones de despegue en una pista a las 13:50 h.

La Guardia Civil confirmó que el aeródromo estaba libre de la amenaza y mantuvo el dispositivo de vigilancia con un mayor número de efectivos durante el resto del día. A las 14:13 h se reanudaron las operaciones de despegue en otra pista. Mientras tanto, el índice de llegadas se incrementó de forma progresiva y poco a poco se recuperó la normalidad operacional. Las aguas volvieron a su cauce a las 14:31 h con la cancelación de las regulaciones aplicadas.

Según datos de Aena, la situación se solventó con un total de 26 vuelos desviados. El protocolo de gestión del incidente fue todo un éxito gracias a la estrecha colaboración entre ENAIRE, Aena, el Ejército del Aire y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

**El Comité Local de Seguridad (CLS) integrado por ENAIRE, Aena, el Ejército del Aire y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se encarga de indicar las medidas que se adoptarán para gestionar la incidencia**