

LOS DRONES PROTEGEN LOS CIELOS CON LA CARGA DE UNA LEGISLACIÓN REPRESIVA

AERONAVES NO TRIPULADAS / La actual legislación sobre estas naves en España restringe sus posibilidades profesionales especialmente en el ámbito de la seguridad

ALBERTO IGLESIAS

Los drones han pasado de ser dispositivos militares temidos por medio mundo a objetos de deseo de millones de personas. Su democratización ha alcanzado cotas inimaginables hace unos años, al igual que lo han hecho también sus posibles aplicaciones. Así, hoy en día se usan aeronaves no tripuladas para filmaciones, deportes o primeros auxilios, además de que se está comprobando su utilidad para repartir paquetes a domicilio.

Sin embargo, uno de los terrenos donde los drones tienen un mayor potencial es la seguridad física y la vigilancia. En ese sentido, en Estados Unidos ya se está probando esta tecnología para controlar sus fronteras y numerosas empresas comienzan a implementar este tipo de aeronaves para vigilar sus naves industriales, fincas o instalaciones. Los sensores con los que pueden ir equipados estos dispositivos (cámaras con zoom, cámaras térmicas, sensores de velocidad, detectores de matrículas o rostros, etc.) son, sin duda, el arma más potente en la lucha contra el crimen, más aún desde que la autonomía, el gran punto débil de los drones, ya es un problema del pasado.

Pero estas ventajas no son, al parecer, suficientes para justificar el uso de drones en España. Y es que, son tantas las barreras jurídicas a tenor de lo recogido en el Real Decreto 18/2014- que se imponen en nuestro país, que ello ha provocado que no exista ni un solo proyecto en marcha de estas características en España. Así lo denuncia a INNOVADORES el presidente de Aedron (Asociación Española de Drones), Salvador Bellver, al reclamar a los reguladores que «se apli-



Salvador Bellver,
presidente de
AEDRON.
INNOVADORES

quen» y desarrollen una legislación más permisiva que la actual.

No en vano, actualmente es absolutamente obligatorio que un piloto acompañe al dron a menos de 500 metros de distancia, lo cual pone en duda la utilidad de la aeronave a esa distancia (a la que cualquier humano también puede ver lo que ocurre), además de imposibilitar el vuelo autónomo del dispositivo. Asimismo, también es ilegal que el dron vuele de noche, justo cuando más robos se producen, o que lo hagan en entornos urbanos, donde radica la mayor cantidad de objetos y bienes susceptibles de ser

vigilados.

En países vecinos, como Francia, estas limitaciones son más laxas. En el país gallo, por ejemplo, están permitidos los llamados 'drones cautivos', dispositivos que sobrevuelan una determinada zona de forma continua pero que están atados al suelo mediante un cable de kevlar, una alternativa que tampoco está contemplada en España.

Pese a estas limitaciones, el uso de aeronaves no tripuladas para vigilar determinadas instalaciones o proteger un lugar de posibles delincuentes puede llegar a aportar numerosas ventajas frente al modelo

tradicional del vigilante jurado, ya que se pueden elevar del suelo y obtener un mayor ángulo de visión, son capaces de llevar a cabo seguimientos autónomos de coches o personas sospechosas y pueden realizar rutas de vigilancia prefijadas y avisar en tiempo real de cualquier anomalía.

LEGISLACIÓN RESTRICTIVA

«Deberían permitirse más cosas de las que actualmente están reguladas», afirma Bellver. «Los legisladores han impuesto unas limitaciones muy estrictas que no diferencian, por ejemplo, el tipo de dron. Y es que no hace el mismo daño en caso de accidente un dron de 32 gramos que uno de ocho kilos, al igual que no supone la misma amenaza a la intimidad un dron con una cámara sencilla que uno con zoom y calidad 4K».

Una cuestión nada baladí, ya que en nuestro país hay más de 1.100 empresas registradas para utilizar drones, de las que un 30% se dedican al ámbito de la seguridad. Una cifra que refleja el estado de un segmento de negocio aún en pañales pero cuyo potencial, puede ser mucho mayor.

EN ESPAÑA HAY MÁS

DE 1.100 EMPRESAS

REGISTRADAS PARA USAR

DRONES, UN 30% DE

ELLAS SE DEDICA A

LA SEGURIDAD

SIN NORMATIVA EUROPEA

En ese sentido, además, a los impedimentos de la ley española hemos de sumar la falta de una normativa europea común que posibilite, entre otras cosas, que un piloto de drones pueda trabajar en cualquier país de la Unión Europea sin tener que volver a obtener los certificados y autorizaciones de su nueva residencia.

Un hecho que también impacta sobre el propio desarrollo de los drones, ya que los de mayor tamaño han de certificar su seguridad en cada uno de los países donde quieran operar.

el piloto para establecer la ruta de vuelo más segura».

En Estados Unidos, por ejemplo, la NASA está trabajando en un proyecto para facilitar y garantizar la seguridad en los vuelos de UAV en zonas urbanas. Se trata de un sistema de navegación aérea por el que los pilotos de drones tendrían que informar a un sistema automatizado de la ruta que pretenden realizar. La plataforma dividiría la ciudad o región en cuadrículas, reservando todas aquellas por las que circulará el dron a una hora determinada.

LA DIFÍCIL CONVIVENCIA DE NAVES CON Y SIN PILOTOS

ALBERTO IGLESIAS

La proliferación de drones en los cielos europeos trae consigo el inseparable debate sobre la seguridad de los mismos y su convivencia con los aviones de toda la vida. No en vano, en los últimos meses aeronaves no tripuladas han protagonizado incidentes de poca gravedad en las cercanías de aeropuertos o, incluso, estando a punto de impactar contra aviones en pleno vuelo.

Por ello, es una prioridad conciliar un nuevo escenario de espacio aéreo que integre los drones y regule su funcionamiento. Juan Bosco, director de Everis Aeroespacial y Defensa, explica a INNOVADORES que «la NASA y la FAA ya están trabajando en Estados Unidos para diseñar el nuevo espacio aéreo», mientras que en Europa también se están haciendo esfuerzos para crear un cielo único para los UAV. Aunque la normativa aún está en

sus primeras fases de estudio, Bosco se atreve a anticipar algunas de las consideraciones que incluirá.

«Lo más probable es que se segregue el espacio aéreo para drones de bajo peso, al igual que ya sucede con los ultraligeros, por debajo de 1.000 pies. El resto de drones, de mayor tamaño y peso, si convivirá con la aviación comercial, con lo que se tendrán que regir por las mismas normas y contar con un controlador que se comunique con



Prototipo de dron fabricado en España por SCR, filial de Everis. INNOVADORES