



En logística, los drones podrían tener ventajas como evitar el tráfico de la ciudad, volando por pistas o corredores aéreos habilitados, dado que el tamaño de los equipos todavía no es tan grande. Pese a lo anterior, aún se requiere mejorar la calidad de las baterías.

CAMBIOS APUNTAN A MASIFICAR SU USO: **Flexibilización de normas para drones en EE.UU. y Argentina deja a Chile atrás**

RICHARD GARCÍA

El debate sobre el uso de drones atraviesa un momento clave. Tanto Estados Unidos como Argentina han anunciado cambios significativos que flexibilizan su operación y buscan potenciar aplicaciones logísticas, agrícolas y comerciales. En Chile, en cambio, el marco normativo no se actualiza desde 2020 y especialistas coinciden en que urge una modernización.

En julio, el secretario de Transporte de Estados Unidos, Sean Duffy, presentó la propuesta *Beyond Visual Line of Sight* (BVLOS), que —como dice su nombre— permitirá operar aeronaves no tripuladas más allá del alcance visual directo del piloto. Duffy dijo que ya no será necesario tramitar permisos caso a caso para este tipo de vuelos. La iniciativa de la Federal Aviation Administration (FAA) busca expandir usos en agricultura de precisión, entrega de medicamentos, monitoreo de infraestructura y respuesta ante emergencias, estableciendo requisitos de seguridad, separación de tráfico aéreo y protocolos de ciberseguridad.

Expertos llaman a actualizar la legislación para no perder oportunidades en aplicaciones comerciales y tecnológicas.

En paralelo, Argentina sorprendió al anunciar la Resolución 550/2025, que elimina las licencias para operar drones de menos de 250 gramos y flexibiliza el uso de equipos de hasta 25 kilos en zonas rurales. Según la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de ese país, el objetivo es “simplificar el marco regulatorio” y fomentar aplicaciones productivas. La norma también abre el mercado de capacitación a múltiples centros e instructores, eliminando la exclusividad que antes tenía una sola empresa.

UN NUEVO ESTÁNDAR

En Chile, la regulación permite volar drones en zonas pobladas sin autorización si pesan menos de 750 gra-

mos, están fabricados en polietileno expandido y no superan los 50 metros de altura sobre la edificación mayor. Para equipos más grandes, se exige credencial de piloto, autorización, inscripción y certificación, con un máximo de nueve kilos al despegue.

“Estas normas están diseñadas para una operación segura dada la tecnología existente hace 10 años. La norma DAN 91 fue actualizada por última vez en 2020”, explica Miguel Torres, profesor de Ingeniería de la Universidad Católica. “Sin embargo, es importante actualizar las normas oportunamente, velando siempre por la seguridad de las personas y ambientales, sin olvidar que dicha actualización es también necesaria para fomentar el desarrollo de las aplicaciones comerciales y aprovechar las oportunidades de desarrollo de nuevas industrias que ofrece el sector aeronáutico”, agrega.

El académico dice además que Chile debería mirar las tendencias internacionales. A su juicio, en logística, los drones podrían tener ventajas como evitar el tráfico de la ciudad, volando por pistas o corredores aéreos habilitados.

EL MERCURIO