

# El sueño de los «taxi voladores» sigue vivo pese a los reveses

19/06/2025



Desde mediados de la década de 2010, el salón de la aeronáutica de la ciudad francesa de Bourget destinaba un espacio cada vez mayor a estos vehículos eléctricos con despegue y aterrizaje vertical (eVTOL por sus siglas en inglés).

En la actual edición de este salón organizado al norte de París, estos aparatos son menos visibles. Sin embargo, las empresas que aguantan mantienen la fe.

Wisk, una filial de Boeing, enseña por ejemplo la sexta generación de su proyecto de «taxi aéreo» de cuatro plazas pilotado desde el suelo.

El objetivo es entrar en servicio «antes del final de esta década» en Estados Unidos y Australia, una vez cumplimentados los complejos procesos de certificación.

El regulador de aviación estadounidense (FAA) «nos ha dicho que los planetas estaban alineados en este momento y que el apoyo político era total» hacia los eVTOL, celebró en una comparecencia de prensa el director ejecutivo de Wisk, el francés Sébastien Vigneron.

### **«Periodo de saneamiento»**

La misma confianza desprendía Adam Goldstein, director ejecutivo del estadounidense Archer, cuya aeronave con seis propulsores Midnight sedujo al gigante United Airlines.

«Jamás nuestro sector atrajo tanta atención, lo que es formidable para nosotros», dijo a AFP este empresario, que se jacta de pedidos firmes y cuentas «sólidas» con 2.000 millones de dólares de liquidez.

Pero muchos otros actores de la industria pasan un mal momento, como las alemanas Lilium y Volocopter que se declararon en quiebra.

Volocopter se había asociado con el operador de los aeropuertos parisinos, pero no pudo entrar en servicio durante los Juegos Olímpicos por falta de certificados.

«Estamos inmersos de lleno en el periodo de saneamiento» del sector, dijo a AFP Jim Harris, consultor en la firma Bain & Company. «Muchas empresas emergentes (...) son ahora juzgadas por la validez de sus conceptos y la solidez de sus pedidos», señaló.

«La certificación y la adopción por parte del mercado tomarán más tiempo de lo que preveían estas empresas, que necesitarán más financiación», afirmó este experto.

Pese a ello, «el mercado tiene potencial». Primero en el

transporte de mercancías, y luego de pasajeros en zonas muy densas y ricas como reemplazo de los helicópteros, auguró.

### **¿Transporte elitista?**

«No es un espejismo. Creemos que la industria va a despegar. Va a llevar tiempo (...) Pero hay todos los indicios que muestran que esto puede llegar», coincidió Mikaël Le Mouëllic, socio de Boston Consulting Group.

Zonas propicias para su desarrollo serían Miami, Sao Paulo o la Riviera Francesa, apuntó este experto. Goldstein, del fabricante Acher, añade a la lista Emiratos Árabes Unidos y otros países del Golfo.

Pero otros analistas expresan un mayor escepticismo, especialmente ante la naturaleza elitista que ven en estos proyectos.

Uno de los argumentos de los promotores de los eVTOL es que van a «reducir los tiempos de los trayectos, que se contarán en minutos y no en horas», afirma el experto aéreo Bill Sweetman en un informe de finales de 2024 para la Sociedad Real Británica de Aeronáutica.

«Un metro transporta a más personas que 200 eVTOL. ¿Cuántos harán falta para empezar a reducir los atascos?», se pregunta este analista.

En medio de estos debates, Le Mouëllic lamenta que Europa va «camino de perder todo el liderazgo» que tenía en esta tecnología por la falta de inversiones.

Mientras, en Estados Unidos, las firmas del sector «no tienen realmente problemas de financiación» y los industriales chinos, impulsados por su desarrollo en el sector de los drones, «están acelerando» para dar el salto al transporte de pasajeros. Precisamente, es un grupo chino el que acaba de comprar Volocopter. (AFP)