



5 Febrero de 2026 10:00 Mathías Buela

Lucca Ayerza, el uruguayo de 18 años que logró que Tim Draper invierta más de US\$ 600.000 en su idea para evitar accidentes aéreos



La compañía que lidera cerró una ronda de US\$ 725.000, sumó acuerdos preliminares con aeropuertos, un partnership con Corporación América y ya trabaja en las primeras pruebas piloto.

Desde niño, **Lucca Ayerza** soñaba con ser piloto, inspirado por un tío que volaba profesionalmente en la región. Ese proyecto se interrumpió de forma abrupta en 2024, cuando se le detectó una hipoacusia súbita en el oído izquierdo. La condición, irreversible, le provocó pérdida auditiva severa, problemas de equilibrio y un zumbido constante, además de impedirle superar el examen médico indispensable para volar de manera profesional. **"Ese día murió mi sueño de ser piloto"**, recuerda.

Lejos de abandonar la aviación, esa frustración fue el punto de partida para pensar cómo reducir los errores humanos en un sistema donde, según los datos de la industria, se concentran la mayoría de los accidentes. En diálogo con Forbes Uruguay, Ayerza contó la historia que lo llevó a decirle al inversionista estadounidense **Tim Draper** una frase clave:

"My pilot dream died that day, but maybe it died so that a thousand other lives could live".

Ese nuevo objetivo fue el que lo llevó a pasar horas dedicado a escuchar las comunicaciones entre pilotos y torres de control con solo 14 años. Todavía era estudiante de liceo y no tenía claro que esa obsesión lo llevaría, pocos años después, a cerrar una inversión de **US\$ 725.000** liderada por **Draper**, uno de los capitalistas de riesgo más influyentes del mundo.

Hoy, con apenas 18 años, el estudiante se convirtió en fundador y CEO de **Kunstig Aero**, una startup que busca desarrollar el **primer controlador de tránsito aéreo autónomo del mundo**. El sistema se basa en inteligencia artificial (IA) y busca reducir drásticamente los **accidentes aéreos** provocados por error humano.

Además de **Draper**, que aportó cerca de **US\$ 625.000**, de la ronda también participó el inversor ángel **Shan Mehta** (uno de los inversores de Canva), quien completó una inversión cercana a los **US\$ 100.000** en distintos tramos. La valuación de la compañía se ubica entre **US\$ 5 millones y US\$ 5,5 millones**.

Al comienzo, Ayerza chocó con una barrera menos visible que la tecnológica pero quizá más difícil de pasar: la credibilidad. Con una idea radical, sin antecedentes en la industria y con pocos años encima, el principal desafío fue lograr que lo escucharan.

MIRA TAMBIÉN



Lo que The Pitt acierta y se equivoca sobre la IA generativa en medicina



IA en la industria del libro: por qué las editoriales más importantes suman ingenieros expertos en esta tecnología

"Muchos asumían que era imposible o que no tenía sentido siquiera intentarlo", cuenta. Pero darse por vencido no es una de sus características así logró tener una reunión para presentarle el proyecto a **Sandra Lazo**, ministra de Defensa, sin tener contactos o intermediarios directos. Para Ayerza, ese encuentro fue clave como validación temprana ya que, según explicó, **el interés fue inmediato**.

MIRA TAMBIÉN



Waymo levanta US\$ 16.000 millones para acelerar el negocio de los robotaxis

El problema que nadie quiere mirar

Según datos de la industria, más del **80% de los incidentes y accidentes aéreos** están vinculados a errores humanos. Para el CEO, el cuello de botella no es tecnológico, sino sistémico, porque el crecimiento del tráfico aéreo superó ampliamente la capacidad humana de gestión.

"La torre de control actual es una persona que procesa decenas de estímulos al mismo tiempo, con comunicaciones saturadas, acentos distintos y cero margen de error", explica.

La propuesta de **Kunstig Aero** es asistir al controlador humano con un sistema de IA capaz de tomar decisiones en tiempo real, comunicarse por radio con los pilotos y coordinar aterrizajes, despegues y rodaje. Todo con una velocidad de respuesta **entre ocho y 15 veces más rápida que la de un humano**.

El equipo detrás de la idea

Aunque Ayerza es la cara visible del proyecto, Kunstig Aero se apoya en un equipo con experiencia técnica y operativa. **Pedro Laborde**, piloto comercial y licenciado en Negocios Digitales por la Universidad ORT Uruguay, se desempeña como **Chief Product Officer (CPO)**. **Sebastián Galli**, ingeniero en informática (UCU) con más de una década de experiencia, es el **Chief Technology Officer (CTO)**.



Sebastián Galli, Lucca Ayerza y Pedro Laborde. Foto: Gentileza.

El vínculo con Laborde se generó a través del ecosistema emprendedor. "Me llamaron para que conociera a un chico que hablaba de aviones y que nadie entendía mucho qué quería hacer", recuerda. Durante meses fue asesor informal del proyecto, hasta que en julio, cuando surgió la oportunidad de viajar a **Silicon Valley**, Ayerza le propuso sumarse de lleno.

Galli se incorporó poco después. "Nos faltaba una pata técnica fuerte. Ya habíamos trabajado juntos en otros proyectos y era clave sumar a alguien que pudiera liderar el desarrollo desde cero", explica el CPO.

Hoy la empresa tiene **ocho personas en total**, de las cuales seis trabajan en desarrollo, con perfiles senior y más de diez años de experiencia promedio.

La inversión

Con el dinero ya acreditado, el foco es el **desarrollo de producto**. Durante diciembre, el equipo se dedicó a definir el roadmap técnico y a entrevistar perfiles clave. A comienzos de enero se incorporaron los primeros ingenieros y se puso en marcha el plan de trabajo.

"Esta ronda nos da la capacidad de construir una primera versión funcional del sistema y probar que lo que decimos que podemos hacer, efectivamente funciona", explica Galli.

El objetivo es llegar hacia abril con una versión inicial lista para realizar **pruebas en aeropuertos reales (posiblemente el de Carmelo)** y cerrar el año con una validación técnica suficiente como para levantar una segunda ronda.

Cómo funciona el "controlador aéreo autónomo"

Desde el punto de vista técnico, Kunstig Aero no propone una única inteligencia artificial, sino una arquitectura de múltiples agentes especializados.

"El sistema recibe inputs de comunicaciones por radio, cámaras, radares y otras fuentes, igual que un humano", detalla Galli a Forbes Uruguay. "Cada mini agente procesa un tipo de información, la vuelca en un contexto común y luego un conjunto de 'superagentes' toma la decisión final que pondera seguridad, compliance y redundancia". Todo el proceso ocurre en **menos de un segundo**.

Además, el sistema fue diseñado para ser modular y para que se pueda adaptar a **aeropuertos** con distintos niveles de infraestructura. "Cuanta más tecnología tenga el aerodromo, más redundancia y seguridad puede ofrecer el sistema, pero nosotros nos adaptamos al entorno", agrega.

Uno de los puntos más sensibles del proyecto es la relación con los controladores aéreos. Desde Kunstig Aero aclaran que el objetivo no es reemplazar personas de forma inmediata.

"Hoy casi el **90% de los aeropuertos del mundo no tienen torres de control**, no porque no las necesiten, sino porque es carísimo formar controladores y los presupuestos estatales cada vez son más bajos", explica Laborde.

En aeropuertos sin control aéreo, el sistema podría operar de forma autónoma. En aquellos donde sí hay torres, la tecnología funcionaría como **asistente**, con la ventaja de reducir la carga cognitiva y el estrés. "Es el segundo trabajo más estresante del mundo. La idea es que el humano tome la última decisión, pero con apoyo de la IA", resume.

Interés temprano y primeros pilotos

Antes incluso de tener el producto terminado, Kunstig Aero ya despertó interés en la industria. En una feria de la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** en Canadá, la startup recibió **consultas de más de 60 aeropuertos**.

Actualmente tiene **cartas de intención firmadas con tres aeropuertos de Colombia y con Corporación América**, el mayor operador privado de aeropuertos del mundo, que administra más de 50 terminales en América Latina y Europa.

"Hoy Corporación América es más un partner que un cliente. La idea es probar el sistema en aeropuertos del interior de Uruguay y seguir ajustándolo", explica el equipo.

La barrera más grande: la regulación

El desafío más complejo no es técnico, sino regulatorio. "No existe un marco legal para un controlador aéreo autónomo", reconoce el CTO. "Somos nosotros los que tenemos que ayudar a construirlo", agrega. De hecho, una de las observaciones que más le hicieron a Lucca sus colegas cuando presentó la idea fue lo difícil que puede ser pasar las barreras burocráticas.

Por eso, la próxima ronda de inversión estará destinada a financiar el **proceso de certificación**, que podría llevar varios años. "Necesitamos runway para existir mientras se desarrolla ese marco regulatorio", explican.

Desde Uruguay, pero con **Silicon Valley** como plataforma, Kunstig Aero apunta a un mercado global. La edad de sus fundadores, lejos de ser un obstáculo, es parte de una narrativa que recién comienza.

TAGS

- Emprendedores
- Jóvenes líderes
- Kunstig Aero
- Startups
- Under 30

Más noticias >

Lo que The Pitt acierta y se equivoca sobre la IA generativa en medicina

IA en la industria del libro: por qué las editoriales más importantes suman ingenieros expertos en esta tecnología

Waymo levanta US\$ 16.000 millones para acelerar el negocio de los robotaxis

Detrás del acuerdo por US\$ 200 millones con el que OpenAI busca independizarse de Microsoft

Liderazgo e innovación: estas figuras claves te ayudarán a marcar el sendero de 2026

YouTube, es el nuevo Hollywood: la plataforma que nació para "subir videos" se quedó con la TV, los deportes y los Oscar

La enseñanza de Harvard a los futuros líderes sobre cómo invertir en tiempos irracionales

Esta startup que "enamoró" a los inversores de capital de riesgo está por alcanzar una valoración de US\$ 1.000 millones

