

FORMACIÓN AERONÁUTICA EN ESPAÑA

# Ahora sí, pilotos con título universitario



Botella medio llena o medio vacía. Así puede verse la situación de la formación aeronáutica en España. El motivo no es otro que las serias dificultades por las que siguen atravesando los jóvenes pilotos para encontrar trabajo en España, mientras compañías de fuera de nuestro país, incluso de fuera de la “vieja Europa” no dejan de realizar selecciones, incluso dentro de nuestras fronteras.

**ESTHER APESTEGUÍA FOTOS: FLY NEWS**



**E**n los últimos años la crisis ha dejado el mapa de FTO,s en España reducida a la mínima expresión. Sin esperar a un proceso de concentración que la mayoría de estas escuelas daba por hecho, la contundencia de la recesión económica ha hecho el trabajo que las organizaciones no supieron, o no quisieron hacer. Así, han sobrevivido, como suele ocurrir en estos procesos de fuerte reestructuración, las mejor posicionadas, las que contaban con un programa de formación más sólido y, sin duda, las que han sabido ofrecer alternativas ante la desolada situación de falta de matrículas.

Una de estas soluciones ha venido de la mano de la Universidad. Los títulos propios en gestión aeronáutica, entre los diversos nombres que se dieron a estos estudios, surgieron como setas, pero faltaba la existencia de un Título de Grado de piloto. Boleña lo ha hecho posible y ahora es más de una Universidad la que trabaja con ANECA para obtener la certificación de esta titulación que por fin, y para beneplácito de alguna que otra organización, los pilotos de transporte de línea aérea podrán exhibir, además de su licencia, un título universitario.

Esta es una de las novedades analizadas en el encuentro profesional que Fly News realizó con el sector de la formación aeronáutica en España. Tomás Marques, presidente de AEFA (Asociación de Empresas de Formación Aeronáutica) y presidente de Aerotec, David Fernández, director de operaciones de la escuela gallega AFN, Leonardo Falcó, director del área de formación del grupo Gestair, Pablo Martínez, responsable de Enseñanzas Aeronáuticas de la Universidad Europea de Madrid, José Hernández, jefe de formación de la escuela de TMA,s , CITHE, Verónica Sánchez, coordinador de prácticas de esta misma escuela, Miguel Morales, coordinador del Título de Grado en Ciencias del Transporte y la Logística de la Universidad Camilo José Cela, Juan Ri-

quelme, director de formación de Adventia, Angel Martín, jefe de enseñanza de Madrid Flight Training, y Jesús Collado, director de estudios aeronáuticos de la Universidad San Pablo CEU.

#### **NECESIDAD DE UN MARCO ESTABLE**

Lo primero que apuntaron los asistentes a este encuentro de Formación organizado por nuestra revista fue la situación actual por la que atraviesa, a nivel empresarial el sector de las organizaciones de formación de pilotos de transporte de línea aérea, FTO,s, por sus siglas en inglés. El sentimiento es de cierta incertidumbre. El sector lleva años quejándose de que la administración aeronáutica de este país coarta las posibilidades de negocio y expansión de este sector de actividad.

El presidente de la asociación que agrupa a la mayor parte de estas escuelas –AEFA– Tomás Marques, manifestó que las posibilidades de la formación aeronáutica en España son extraordinarias. *“España podría ser la Florida de Europa, del entorno JAAR. Lo que ocurre es que tenemos una administración aeronáutica que en lugar de facilitar esta expansión internacional, que es nuestro futuro, pone todo tipo de piedras en el camino.”*

Según Tomás Marqués en un marco de actividad tan hiper regulado como es el aeronáutico, y en él se incluye la formación, *“o te acompaña una administración dinámica y proactiva o todo se vuelven dificultades.”*

David Fernández, en representación de la escuela gallega AFN puntualizó al respecto que el sector vive en situación de incertidumbre continua. El responsable de formación de AFN manifestó la necesidad de que las reglas del juego no se cambien de forma permanente, más en una situación como la actual en la que el sector lleva padeciendo dos años seguidos de una feroz crisis que se traduce en la falta de nuevas matrículas en sus centros, a lo que habría que añadir la falta de crédito, que ha hecho »



» más difícil al acceso a esta cara formación – el precio de un curso oscila entre los 60.000 y 80.000 euros- a un amplio sector de la población con auténtica vocación. Según David Fernández: *“Hemos intentado paliar los efectos de esta crisis esforzándonos mucho en la calidad, pero no ayudan mucho los cambios continuos a los que nos somete la administración. Pongo un ejemplo, en España se realizan cuatro convocatorias de exámenes para piloto de transporte, y nunca sabemos ni dónde se van a realizar, ni cuándo ni en qué van a consistir. Pues en Jerez existe una escuela británica, FTE, que realiza un examen por mes, y viene un examinador desde Inglaterra a la escuela.”*

David Fernández tampoco se olvidó de las tasas de AENA, que se han incrementado para este tipo de operaciones, y en los aeropuertos en los que operan las escuelas, en un mil por ciento. *“Somos prisioneros de la DGAC y de AENA –manifestó David Fernández- y sólo pedimos que nos comuniquen sus planes, en qué están pensando para que nosotros podamos planificarlos también y no poner en peligro nuestras empresas en una situación de extrema fragilidad.”*

El punto optimista vino de la mano del director de Gestair Training Aviation, división de formación del grupo Gestair, Leonardo Falcó, para quién se observa un importante cambio de tendencia en el último año, tanto a nivel de negocio puro y duro, es decir del número de alumnos matricula-

dos, como en las “maneras” de la administración.

Según Leonardo Falcó, la administración aeronáutica española siempre se quejó de falta de medios, pero ahora se observa una mejor actitud de la misma hacia el sector. *“No sé si el motivo será que el año que viene EASA asume todas las competencias en materia aeronáutica en Europa, pero yo veo un cambio de actitud de la administración española, siento que quieren hacer más cosas para facilitarnos el día a día de nuestros negocios”,* afirmó en el encuentro Leonardo Falcó.

Para el director de la división de formación del grupo Gestair, también hay un claro cambio de tendencia del número de matriculaciones, y todo hace indicar que la situación de aguda crisis por la que han atravesado las escuelas durante los dos últimos años está llegando a su fin, fruto de una caída, que como la economía española, había tocado fondo. Según Falcó, el sector de la formación lleva en crisis desde el

año 2004, pero los años 2009 y 2010 fueron devastadores, *“como todos hemos podido ver con el cierre de escuelas de prestigio que no han podido superar la situación”,* añadió Falcó.

Para Leonardo Falcó las verdaderas oportunidades se encuentran fuera de nuestra fronteras. *“Tenemos un activo importantísimo, que es la calidad de la formación en España. Nuestra experiencia en algunos países latinoamericanos es que están a años luz de nuestro nivel de enseñanza, así que esto es un importante activo para nuestras escuelas. Las aerolíneas de países como Chile o Brasil, en continuo crecimiento, demandan pilotos bien formados, a un ritmo además constante, para poder abordar sus planes de expansión, y ahí es donde creo que podemos jugar un papel fundamental.”*

Además Leonardo Falcó también destacó que estas mismas oportunidades que se abren para las organizaciones de formación españolas lo hacen para los jóvenes pilotos de nuestro país, que ven como las compañías españolas no abren sus convocatorias para aumentar plantilla. *“Está claro que los datos de crecimiento y expansión del tráfico aéreo a nivel mundial, más acusado en determinados países del mundo, hace que la demanda de nuevos pilotos no haga sino crecer. Lo importante que tienen que saber nuestros alumnos es que para encontrar un primer empleo lo más seguro es que tengan que pensar en salir de España.”*

## España puede convertirse en un país de referencia para la enseñanza aeronáutica en Europa.



SE DIJO

» **TOMÁS MARQUÉS**

**Presidente de Aerotec**

*"Creo que España tiene todos los mimbres para convertirse en el centro de referencia de la formación aeronáutica en Europa, la Florida del continente."*



» **DAVID FERNÁNDEZ**

**Director de AFN**

*"Las escuelas luchamos por mantener estándares de calidad muy altos, pero es imprescindible que la administración procure un marco legislativo estable en beneficio de nuestros alumnos".*



» **LEONARDO FALCÓ**

**Director de Gestair Flying Training**

*"Cuando viajas fuera y ves cómo es la formación de pilotos en otros lugares, eres consciente de las inmensas posibilidades de nuestras escuelas, con un mercado potencial tan grande como el latinoamericano."*



» **PABLO MARTÍNEZ**

**Responsable enseñanzas aeronáuticas, UEM**

*"El Título de Grado de Piloto de nuestra universidad responde a que la profesión de piloto, con los cambios que ha experimentado, se ajusta perfectamente a nuestros objetivos: Profesionales con una trayectoria internacional y con grandes posibilidades de futuro".*



» **JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ**

**Director de formación de CITHE**

*"El cambio legislativo que supuso el paso de la normativa JAAR a EASA en todo lo relacionado con mantenimiento aeronáutico, casi supuso la extinción de escuelas como la nuestra, y puede servir de ejemplo de cómo deben afrontar las FTO,s estos cambios".*



» No obstante, sigue habiendo cierto malestar con las condiciones administrativas en las que se desarrolla la actividad. El punto de vista de una joven escuela que está en pleno proceso de certificación de su escuela como FTO, Madrid Flight Training, Ángel Martín, definió a la administración española como "lenta". *"Creo —manifestó Ángel Martín— que la administración española necesita engrasarse. En este sentido Ángel Martín apuntó otra consideración importante. "España tiene unas magníficas condiciones para convertirse en la Florida de Europa pero chocamos con un grave problema, cada vez más acuciante y que al final redundará en la pérdida de calidad, como es el de los aeropuertos que utilizamos. Hay un desconocimiento total por parte de AENA, de los controladores, sobre cuál es nuestra esencia y nuestra actividad. Con un planteamiento más abierto por parte de AENA sería mucho más fácil convertir a España en el sitio ideal para formarse como pilotos, pero por el momento no es así."*

**NUEVOS TÍTULOS DE GRADO DE PILOTO**

El otro colectivo representado en este encuentro fue el de las Universidades. Estas organizaciones llevan colaborando con la Universidad más de 10 años, pero siempre con fórmulas de Títulos propios, generalmente con el apellido de Gestión Aeronáutica, que como su propio nombre indica no tenía el reconocimiento oficial de la Universidad como título general.

El Plan Bolonia, y su traslado a la legislación española, ha propiciado un cambio importante, y así, la vieja aspiración sectorial de convertir la formación de piloto en un Título universitario se ha convertido en una realidad. Primero fue la Universidad Rovira i Virgili, de la mano del CESDA, que ya obtuvo la aprobación de la ANECA para impartir el Título de Grado de Piloto durante el presente curso 2010-2011. Ahora en Madrid es la Universidad Europea de Madrid, una Universidad privada, la que lo ofrecerá para el curso 2011-2012, en este caso con la colaboración de Gestair para la formación de vuelo.

Pablo Martínez es el responsable de enseñanzas aeronáuticas de esta Universidad, y explicó en este encuentro que les ha llevado a incorporar esta nueva titulación. Según Martínez, la de piloto es una profesión que encaja perfectamente en el modelo de enseñanza de esta institución como una profesión de desarrollo internacional y a futuro. Según el responsable de enseñanzas aeronáuticas de la UEM: *"Hicimos un estudio del mercado y vimos que ha habido un cambio de paradigma importante, que la profesión de piloto es cada vez más interna-*

*cional, y que hay un mercado potencial futuro muy grande para unos profesionales a los que esta titulación les abre las puertas de las compañías aéreas más allá de la cabina de pilotaje. Vimos que el sector demandará cada vez profesionales más formados, y la expansión del transporte aéreo en todo el mundo nos hizo pensar que hay grandes posibilidades de futuro. La formación que damos es en inglés, y está pensada para que nuestros alumnos puedan salir fuera a desarrollar su profesión en cualquier parte del mundo. La formación Universitaria es otra dimensión, las compañías cuando empiecen a ver los resultados empezaran a demandar este perfil. Porque les damos una formación integral dentro del sector aeronáutico, y esto abre posibilidades más allá de la cabina del avión. Es una apuesta a largo. Es más, tenemos que formar emprendedores, estos pilotos que salgan de la Universidad quizás tengan que inventar la empresa en la que van a trabajar."*

El director de la escuela que ofrece este Título junto con la UEM, Leonardo Falcó de Gestair, apuntó también otro interesante detalle. Para Falcó el Título de Grado de Piloto abre un mercado nuevo a las escuelas. *"Hasta el momento nuestros potenciales clientes se encontraban dentro de la categoría de los vocacionales, mientras que la Universidad nos abre la puerta a otro mercado, primero el de profesionales en activo que en estos tiempos de crisis quieran seguir for-*





## TMA,S, LA EXPERIENCIA DEL CAMBIO

Para dar una visión lo más completa posible del sector de la formación aeronáutica, alrededor de la mesa convocada por Fly News también se sentó la escuela de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico Cithe, una de las más veteranas y reputadas a nivel nacional.

La experiencia por la que atraviesan en estos momentos las escuelas de pilotos es un camino ya recorrido por los centros de formación de Técnicos de Mantenimiento, antes TMA,s y ahora LMA,s. El tránsito de la "T" a la "L" ha sido todo un vía crucis par estos centros de formación, provocado por el cambio de legislación, por la transición de la normativa JAAR a la de EASA. Por este motivo, la experiencia es reveladora. De hecho, según José María Hernández, el cam-

bio a la normativa EASA, ha sido el más duro y difícil de sobrellevar. Tanto es así que el responsable de formación de Cithe llega a afirmar que estas escuelas están vivas de milagro.

También quiso matizar el responsable de formación de CITHE la falta de colaboración que existe dentro del propio ámbito aeronáutico. "En muchas cosas coincidimos con las escuelas de pilotos, pero también añadiría que falta colaboración dentro del propio sector aeronáutico. Las organizaciones de formación nos esforzamos por ofrecer una máxima calidad, adaptándonos además a la exigente normativa, y el sector que tiene que absorber a estos profesionales no se muestra demasiado proactivo en muchas

ocasiones", manifestó Hernández.

Verónica Sánchez, coordinadora de prácticas de Cithe, abundó en el tema. Explicó al resto de asistentes que en la formación de un TMA hay un buen número de horas obligatorias de prácticas, 400. Según Verónica Sánchez: "La problemática existe por la crisis, si los operadores aéreos desde escuelas a compañías, pasando por los propios centros de mantenimiento aeronáutico tienen a sus TMA,s al 50 por cien, pues es muy difícil que acepten a alumnos en prácticas, pero por la propia falta de actividad."

En este sentido, Tomás Marqués, manifestó que quizás el problema es que no existe un marco legal de colaboración con las pequeñas empresas.

*mándose, en el ámbito en el que han desarrollado su actividad profesional, y segundo el de todos los estudiantes que acaban bachiller y superan la selectividad y analizan las diferentes ofertas formativas, gente que no se habría planteado nunca entrar en el mundo aeronáutico."*

En el mismo sentido se manifestó Juan Riquelme, el representante de Adventia que actualmente está en proceso de desarrollar un Título de Grado de Piloto universitario en colaboración con la Universidad de Salamanca. "Nosotros llevamos colaborando con la Universidad de Salamanca muchos años, pero hemos visto que éste título puede ser un salto cualitativo importante, y que puede marcar la diferencia en un mercado que actualmente está en retroceso por la crisis. Aunque tengo que decir que otra vez aquí hay considerables trabas para llevar adelante el proyecto. Nuestra apuesta universitaria es sinónimo de apuesta por la calidad de la formación", concluyó Riquelme.

Además de la UEM, a la cita también acudió el responsable del Título de Grado en Ciencias del Transporte y la Logística de la Universidad Camilo José Cela, Miguel Morales. Esta Universidad ha impartido durante varios años el Título propio en gestión aeronáutica, y al plantearse la posibilidad de integrar nuevos Títulos de Grado, en este caso oficiales por las oportunidades que abría el Plan Bolonia, optaron por el Título en Ciencias del Transporte y la Logística.

La explicación de Morales fue la siguiente: »

SE DIJO

» **VERÓNICA SÁNCHEZ**  
**Coordinadora de prácticas de CITHE**

*"Tanto la formación de pilotos en España como la de Técnicos de Mantenimiento aeronáutico tiene un gran nivel. Yo pediría más colaboración entre todos los actores que componemos el sector para poder cumplir con los estándares de calidad a los que nos hemos comprometido".*



» **MIGUEL MORALES**  
**Universidad Camilo José Cela**

*"Nuestra opción ha sido la de ofrecer un Título de Grado en Ciencias del Transporte y la Logística para aumentar la empleabilidad tanto de los profesionales en activo, como de todos aquellos que actualmente estén en proceso de obtención de su licencia de pilotos".*



» **JUAN RIQUELME**  
**Director de formación de Adventia**

*"El sector se enfrenta cada vez a mayores trabas administrativas, y no debería ser así, en momentos de crisis tendríamos que contar con el apoyo decidido de la administración"*



» **ANGEL MARTÍN**  
**Madrid Flight Training**

*"La verdad es que la actividad de formación de pilotos se enfrenta a una administración bastante lenta, que necesita ser engrasada. Pasa lo mismo con los aeropuertos, cada vez es más difícil llevar a cabo nuestra actividad".*



» **JESÚS COLLADO**  
**Director estudios aeronáuticos de la San Pablo CEU**

*"Nuestra Universidad lleva años trabajando mano a mano con las escuelas. Los padres demandan formación universitaria para sus hijos conscientes de que ésta abre más puertas en una profesión con un marcado carácter internacional".*



El sector de formación ha sufrido un profundo ajuste, derivado de la crisis económica.

te: *"Nuestra Universidad se ha decantado por esta especialidad porque vemos importantes cambios en el sector del transporte en general, no sólo en el aéreo, que hará que se necesiten profesionales formados. Además de la privatización de AENA, está la liberalización del transporte ferroviario, cambios que en definitiva abren importantes posibilidades de empleabilidad. Nuestra apuesta ha sido por aumentar las posibilidades de encontrar empleo de nuestros alumnos."*

En esta consideración, según apuntó Morales, existió otra aproximación, más pragmática. Morales manifestó que al plantearse la creación de un título oficial de Grado observaron que el de piloto tenía bastantes costes ocultos. *"Tras la obtención de la licencia los pilotos tienen que sumar horas, porque las aerolíneas en sus procesos de selección piden horas de vuelo, y esto suma dinero. Así que nuestra reflexión ha sido que a mayor y mejor formación habrá más posibilidades de empleabilidad, a puestos de trabajo, pero con un coste altísimo."*

Según el representante de la Universidad Camilo José Cela, lo que esta institución está ofreciendo es la posibilidad *"a personas que ya están obteniendo su licencia de piloto en una FTO, de ganar en empleabilidad, más allá de la cabina de un avión."*

Respecto a las relaciones tradicionales entre el sector de la formación, las FTO,s y las Universidades, Jesús Collado, director de Aviación de la San Pablo CEU, comentó que el principal problema que se ha dado en esta relación son los distintos requisitos que exige cada una de las partes para el acceso a los itinerarios formativos. Según Jesús Collado, la vía universitaria ha sido siempre un interesante complemento para un piloto. No obstante Collado introdujo un elemento importante en el debate,

al abordar el escaso interés y atención que despierta el sector ante la administración. El comentario vino al hilo de uno de los últimos problemas con los que ha tenido que enfrentarse el sector, como ha sido el de un incremento próximo al mil por mil en las tasas aeroportuarias que pagan los aviones de escuela. Collado, que se ha convertido en el portavoz de un grupo que negocia con AENA para cambiar la situación, en el convencimiento de que el ente gestor de aeropuertos no ha sido consciente del daño infringido a este grupo de empresas, afirmó que: *"Tenemos un problema de dispersión y de dimensión a ambos lados, y así es muy difícil crear grupos de presión ante la administración. En total el número de estudiantes que podemos tener entre todos no suma ni una minúscula porción de una de las secciones, por ejemplo, de la Universidad Autónoma, por lo que somos los últimos de la lista."*

Collado, que manifestó en el encuentro que por fin se ha conseguido hacer cambiar de criterio a AENA, que han sido conscientes del error cometido, puso este ejemplo como camino a seguir para, por ejemplo, unificar criterios a la hora de desarrollar los Títulos propios.

Sin embargo, y a pesar de problemas tanto estructurales como puntuales por los que atraviesa el sector de la formación aeronáutica, lo cierto es que el mensaje es de esperanza.

En este sentido, y a todos aquellos que quieran seguir un itinerario aeronáutico, la principal conclusión es que nunca han existido tantas posibilidades ni tan buenas, que el nivel de calidad de la formación aeronáutica en España sigue estando entre los primeros del mundo civilizado y que las posibilidades de trabajo son enormes, eso sí, hay que estar dispuesto a moverse.