



Ven desinterés de jóvenes en carreras ligadas a la aviación

La pandemia, quiebra de aerolíneas y propuesta de cabotaje son causas de la deserción de alumnos, alerta asociación de escuelas del sector; hay incertidumbre sobre empleos: expertos

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

La pandemia y el derrumbe del tráfico de pasajeros, el cual llevó a la quiebra a algunas aerolíneas, los cambios regulatorios, la reciente propuesta sobre cabotaje, e incluso la cancelación del aeropuerto en Texcoco mermaron el interés de jóvenes por estudiar la carrera de piloto aviador, sobrecargo o técnico en aviación.

De acuerdo con Carmen Viviana Ortega Sandoval, presidenta de la Asociación Mexicana de Instituciones Aeronáuticas y Aeroespaciales (AMEIA), durante 2020 y 2021 muchos alumnos desertaron de las escuelas de aviación debido a que las instituciones educativas no tenían autorizado el modelo de educación desde casa y por la incertidumbre económica, pues es una carrera privada que deben pagar con sus propios recursos o los de su familia.

En 2022 hubo una recuperación del alumnado, pero no hasta los niveles de 2019.

“El problema que está surgiendo es la incertidumbre de,

yo piloto, yo mecánico, yo oficial de operaciones, que estoy estudiando: ¿voy a tener trabajo mañana?”, comentó Ortega Sandoval a EL UNIVERSAL.

“Y esta incertidumbre está causando que los chicos se la piensen y se vayan a otras áreas que consideran más seguras”.

AMEIA agrupa a 25 escuelas con 800 alumnos activos en la carrera de piloto aviador.

Más obstáculos

La presidenta de AMEIA agregó que con la prioridad que ha dado la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) de recuperar la categoría 1 por parte de autoridades aeronáuticas estadounidenses y la atención a otros asuntos, también hay retrasos en la emisión de licencias de pilotos.

“Se han retrasado los trámites y tenemos escuelas agremiadas que están esperando la emisión de las licencias de pilotos desde 2021”, indicó Ortega Sandoval.

Además, la iniciativa del gobierno para permitir el cabotaje

preocupa a los estudiantes. “Tuve una asamblea con el Colegio

de Pilotos y el alumnado está muy preocupado. No saben qué va a pasar y si van a tener dónde colocarse en el futuro, son jóvenes que ya están estudiando y pagan su carrera”, dijo.

“Ya pasó la pandemia, pero la incertidumbre con el cabotaje es de alto nivel. Nos va a poner al filo de la quiebra a muchos y va a dejar sin empleo a varios”.

El presidente Andrés Manuel López Obrador envió una iniciativa a la Cámara de Diputados para permitir el cabotaje de aerolíneas extranjeras en territorio mexicano, lo que significa que una empresa extranjera podría volar desde su país de origen hacia México, y después, dentro del territorio mexicano, volar entre dos ciudades.

Pesa incertidumbre

Ángel Domínguez, presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, coincidió en que hay desinterés y preocupación entre los jóvenes sobre invertir dinero en una carrera que “no es nada económica”, sin saber si tienen el futuro garantizado.



La carrera de piloto aviador comercial dura tres años y puede costar hasta 2 millones de pesos, mientras que la carrera de piloto privado es más breve y cuesta 300 mil pesos. A su vez, los estudios para ser sobrecargo o técnico en mantenimiento cuestan 35 mil pesos y duran un año.

Domínguez comentó que, además, la AFAC cambió las reglas para presentar el examen de piloto, por lo que sólo cinco de cada 50 aprueban.

De la demanda de personal por parte de aerolíneas, Domínguez considera que ya están en niveles "correctos", pero las empresas que tenían planeado incrementar su plantilla se frenaron por la degradación a categoría 2, pues están impedidas de usar nuevas aeronaves y agregar nuevas rutas a Estados Unidos.

De acuerdo con el colegio, cada año presentan el examen de ingreso entre 500 y 600 pilotos, pero antes de la pandemia lo presentaban más de 800.

Entorno retador

Andrés Remis, experto en derecho aeronáutico y asociado en **Santamarina** y Steta, asegura que hay apetito por estudiar la carrera de piloto comercial, pero el panorama global no ayuda.

"La aviación es la industria más regulada a escala mundial; para mantener una licencia vi-

gente debes renovar certificados médicos cada seis meses, y cada año las sublicencias de qué aeronave en específico vuelas. Y de nada sirve tener la licencia si vas a estar sin volar", señaló.

"La industria aérea tiene buenos signos después de la pandemia, la cual afectó mucho a Aeroméxico, a Interjet con su cese de operaciones, y el panorama para Volaris y Viva no es malo, pero tampoco muy bueno", expuso el especialista.

Remis recordó que hace un par de décadas, **México** exportó varios pilotos de TAESA y Mexicana hacia Medio Oriente y Asia. Ahora todavía se presenta el fenómeno de irse al extranjero, pero es una lástima que la industria aeronáutica nacional no soporte el apetito de los estudiantes por esta carrera, recalcó. ●

CARMEN ORTEGA

Presidenta de la AMEIA

"El problema es la incertidumbre de, yo piloto, yo mecánico, yo oficial de operaciones, que estoy estudiando: ¿voy a tener trabajo mañana?"

ANDRÉS REMIS

Experto en derecho aeronáutico

"Debes renovar certificados médicos cada seis meses, y cada año las sublicencias. Y de nada sirve tener la licencia si vas a estar sin volar"

2

MILLONES DE PESOS

el costo de estudiar la carrera de piloto aviador comercial.

800

ALUMNOS ACTIVOS

en la carrera reporta la asociación de escuelas de pilotos.



SURCANDO LOS CIELOS

Expertos advierten que la carrera de piloto aviador no es económica y enfrenta un difícil entorno.



Especialistas indican que sólo cinco de cada 50 aprueban el examen de piloto de la Agencia Federal de Aviación Civil.