

Entrevista a DIONISIO FERNANDO CANOMANUEL GONZÁLEZ, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

DIONISIO FERNANDO CANOMANUEL GONZÁLEZ es Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Master por la UPM.

PDG del IESE.

Cachorro de Honor por la ISLA de LANZAROTE.

Piloto de V.S.M.

BIODATOS



Nombre: DIONISIO FERNANDO
CANOMANUEL GONZALEZ

Edad: 53 años

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Empresa: Aena

Experiencia previa: BDE , Aero Express Balear

Le gusta: Hacer deporte y charlar sobre Filosofía o Religión entre otras muchas cosas.

Una frase: Hay miles pero mejor dos:
“Mucho bueno es malo y poco malo es bueno” y “Trata al prójimo como a Ti mismo”

1.- Dionisio, empezamos por la pregunta típica, ¿por qué estudió ingeniería aeronáutica?

Bueno en realidad por varias razones, una de ellas me hubiera gustado ser piloto, otra me gustaba mucho la física, otra me gustaba arreglar y desmontar cualquier aparato eléctrico o mecánico, desde luego la curiosidad de saber cómo funcionan las cosas en general, también mi Padre nos animaba a estudiar siempre una ingeniería, (en particular la aeronáutica puesto que él era físico, ingeniero, militar y piloto) y por último una razón final es que me estaba preparando en verano para estudiar arquitectura y no me gustó nada el Análisis de Formas que era la asignatura que me recomendaron preparar y entonces decidí cambiar en el último momento a Aeronáuticos.

2.- ¿Nos podría contar más detalladamente su experiencia profesional?

Bueno empecé con una Beca de verano en la DGAC gracias a nuestro gran compañero MIGUEL A: DUQUE RENILLA (que logro dar 7 becas a la ETSIA/EUITA) donde pude tener el primer contacto extraordinario con el mundo aeronáutico, fueron tres meses muy intensos. Después estuve trabajando con BDE Base Documental de la Empresa, en un contrato de asistencia técnica para el Ejército del Aire en sus centros de Mantenimiento. Unos años más tarde me trasladé a Palma de Mallorca donde trabajé como jefe de mantenimiento de Aero Express Balear / Ambulancias Insulares, donde pude conocer de primera mano la realidad de la aviación, desde los talleres hasta las certificaciones y allí esperando en la Delegación de Material a una firma de documentos de una revisión de uno de nuestros aviones, pude apuntarme a una oposición para Organismos Autónomos, a la que inicialmente no tenía intención de presentarme pero luego por razones del destino tuve que preparar. También por cierto azar del destino pude sacar una muy buena plaza en el aeropuerto de Madrid, donde trabajé muchos años, en la división de ingeniería, en la división comercial, en Medioambiente y los últimos años en el gabinete de dirección. Después pasé a otra etapa profesional de 12 años y fui nombrado Director del Aeropuerto de Valladolid, del aeropuerto de Tenerife Sur, del Aeropuerto de Palma de Mallorca y del aeropuerto de Lanzarote.

3.- ¿Cuál es su puesto actual en Aena? ¿Qué funciones realiza?

Actualmente soy responsable del Centro de Gestión de Red de Aena. Las principales funciones del Centro son el seguimiento y vigilancia del Estado de la Red de Aeropuertos, fundamentalmente en cuanto a las operaciones y la calidad de los servicios principales a nuestros Clientes (compañías aéreas y pasajeros), damos la información necesaria a los Directivos y Autoridades para que se pueda atender debidamente cualquier incidencia en nuestra Red de Aeropuertos.

4.- Recientemente Aena ha salido en bolsa y ha sido objeto de muchos debates y noticias. ¿Nos podría dar su opinión al respecto del proceso de salida a bolsa de Aena?

Ha sido un proceso realmente complicado y de una gran importancia para todos los que trabajamos en el sector aeroportuario. Aena es una gran empresa que en mi caso he visto nacer puesto que pertenecía al OAN y era evidente que debíamos adaptarnos a los nuevos tiempos, sobre todo dentro de nuestro sector en el mundo hemos tenido grandes cambios y nuestros principales clientes las compañías aéreas son las que peor lo han pasado, es un sector con grandes riesgos y donde cada año puede haber un ciclo nuevo. También estamos en nuestro caso en contacto directo con el TURISMO que quizá es también un sector muy competitivo y con grandes riesgos, solo que en ESPAÑA no nos damos tanta cuenta de esto porque tenemos un país con un potencial turístico inmenso gracias a nuestra ubicación, meteorología, geografía, diversidad cultural y capacidad de adaptación al turista que creo no tiene límites. También es importante decir que tendremos que seguir el proceso de adaptación pues nuestra empresa puede ser considerada como un monopolio y esto no es bueno por razones de competitividad. La salida a Bolsa por tanto nos traerá una garantía de respuesta a los CLIENTES y equilibrio entre las inversiones, los presupuestos y las demandas sociales.

5.- ¿Cómo cree que repercutirá en la gestión de los aeropuertos españoles ahora que Aena cotiza en bolsa?

Bueno esta pregunta es ciertamente complicada puesto que lo general puede esconder lo particular. La gestión de una red con tantos aeropuertos y tan diferentes puede tener todo el abanico de posibilidades, pero en general la gestión debe mejorar y debe enfocarse a la mejora de los servicios a los clientes y en Aena tenemos grandes profesionales que tienen capacidad para que todos los servicios puedan ir mejorando en cada uno de los aeropuertos, pero bien es verdad que hay que saber escoger a los mejores profesionales que deben liderar esas mejoras. Como todos sabemos nuestro sector es muy cambiante y cada día requiere nuevos esfuerzos, e imaginación sobre todo para que el transporte aéreo pueda ser más competitivo en todos los aeropuertos incluso aquellos donde hay poco tráfico en la actualidad. La red de aeropuertos españoles se caracteriza por tener una calidad media muy alta en todos los aeropuertos y las inversiones realizadas deben ser un factor positivo que nos haga esforzarnos más y no un motivo de pena por tener una elevada deuda que se ha demostrado que es posible pagarla.

6.- ¿Cuál es la actividad de Aena en el extranjero?

La participación internacional de Aena es muy importante y lo será más en el futuro, hoy se trabaja tanto en concesiones de gestión aeroportuaria como en contratos de servicio y asesoramiento en muchos países de Hispanoamérica, en África y en Oriente Medio. En esta etapa hay un interés especial en orientarnos hacia cualquier oportunidad de negocio que pueda surgir y creo que es muy interesante sobre todo para los profesionales que trabajamos en Aena y los que quieran trabajar con nosotros en el futuro pues el abanico de oportunidades además del territorio nacional será mucho más allá de nuestras fronteras. De hecho actualmente el tráfico que más crece es el internacional y eso debería darnos que pensar, sobre todo a nuestros jóvenes que en realidad creo que se están dando cuenta que debemos ser un país que mire al exterior. De hecho una gran parte de nuestra historia se basa en lo que hicimos fuera de nuestras fronteras, quizá estemos especialmente dotados para los temas internacionales.

7.- ¿Cuál es para usted el modelo ideal de gestión de aeropuertos?

Bueno no creo que haya un modelo ideal, puesto que cada aeropuerto debería buscar el suyo, pero lo que si hay es una idea clara de lo que quieren las compañías aéreas y los pasajeros. Lo más difícil para un aeropuerto es mantener el equilibrio de fuerzas que suelen converger en él y que cuando se está en el sector privado son las ECONOMICAS con las de CALIDAD DE SERVICIO AL CLIENTE. Cuando se trata de la gestión de una red el asunto se complica más y claramente hay que tener en cuenta el equilibrio de todos los aeropuertos pero como se puede entender la complejidad aumenta con el número y lo interesante es que puede haber muchas sinergias. En cualquier caso el modelo debe de tener en cuenta dos factores principales, la competitividad de los servicios y la Calidad de Atención a las compañías aéreas. Nuestro anterior decano FELIPE NAVIO dio una buena idea sobre un modelo de privatización por grupos, hay por tanto muchas ideas interesantes, lo difícil es llevarlas a la práctica.

8.- ¿Cuáles creen que son las mayores demandas de los ingenieros aeronáuticos en la actualidad? ¿Y en Aena?

Quizá la profesionalización de nuestro sector, creo que en general se ha confundido la "titulitis" con la capacidad que debemos de tener los ingenieros para desarrollar nuestro trabajo técnico. También se confunde la capacidad técnica con la capacidad de gestión. No suele ir acompañada la capacidad técnica con la de gestión, quizá además suele ir desacoplada (es como en electricidad L y C), cuando se es muy buen técnico si no se ha tenido una formación específica en gestión y no se tienen ciertas habilidades innatas, lo normal es no tener esas dotes necesarias, este punto es una demanda importante, solo que previamente hay que trabajar muchos años en las áreas técnicas. Creo que una de las equivocaciones mas grandes hoy día es que jóvenes muy buenos técnicamente se incorporan a trabajos de gestión donde además de no tener habilidades encima

no disfrutaban de ese trabajo de directivos lo que puede ser un generador de estrés, algo que hoy día puede ser bastante común encontrar. Otro factor clave es el de Liderazgo pero eso ya es todavía más complicado.

9.- ¿Qué cree que podría aportar el Colegio como valor añadido a su trabajo profesional?

Pues seguro que de varias maneras, sobre todo el encuentro de profesionales del sector puesto que tenemos multitud de actividades compartidas, DGAC, AESA; ENAIRE; AENA, Fabricantes, Operadores, Concesionarios se pueden fomentar una gran cantidad de foros de distinto tipo. Un ejemplo podría ser incluso un Congreso de ámbito aeroportuario desde el punto de vista técnico, turístico, económico o medioambiental. En años pasados todos estos encuentros podían tener cierto enfoque polémico pero creo que de cara al futuro debemos ser más profesionales y que se dejen las polémicas a un lado y se pueda entrar a desarrollar nuestro sector que tiene unas grandes posibilidades. Por ejemplo la aviación general o de transporte regional que hagan mas útiles los aeropuertos pequeños pueden dar un gran servicio a nuestra sociedad, no solo el tren de alta velocidad tiene futuro. Una avioneta convencional puede alcanzar los 200 ó 300 km/h y nadie la saca en los periódicos como un gran avance de nuestra tecnología. El tren establece una grieta profunda en el territorio que es algo verdaderamente agresivo y ahí lo tenemos. Siempre recuerdo un gran compañero nuestro y piloto JOSE LUIS SANGRONIZ que desde Valladolid volaba con su avioneta a MALAGA por trabajo y me decía que no entendía como no se desarrollaba ese transporte, tardaba 2h30m en su viaje y cuando iba por otros medios no bajaba de 5h. Este tipo de transporte en España tiene un gran potencial sobre todo para las empresas que necesiten movilidad. Hay que buscar la manera de promover este tipo de transporte puesto que generaría además de puestos de trabajo una mejora sustancial del transporte para un sector determinado de la sociedad, no deberíamos estancarnos en lo que nos ofrece el AVE o el tren y las carreteras convencionales. Las avionetas están por conocer y España tiene una meteorología envidiable con el resto de Europa, tenemos un gran reto para que los jóvenes lo desarrollen, no solo Colon tenía un mundo que descubrir, hoy día los mundos a descubrir los tenemos delante de nuestras narices.

10.- Por último, y como colegiada, ¿qué servicio le gustaría que diera el Colegio que ahora no esté dando?

Pues esta sí que es una pregunta difícil y me gustaría como los encuentros de tipo social, otros colegios profesionales organizan en su patronas encuentros sociales atractivos para mí los deportivos suelen ser de gran atracción y los hay de muchos tipos tengo en la cabeza varios pero alguno de mis amigos se reirían así cualquiera que sea fácil de organizar estaría muy bien. También se podrían dar charlas o conferencias de actualidad con algún personaje que sea de otro sector y se pueda relacionar con el nuestro. Un gran compañero nuestro MIGUEL FISAC ingeniero y piloto

se traía el mismo las avionetas para venderlas desde USA y volaba con su equipo de emergencia puesto, el podría dar alguna charla muy interesante sobre todos los aspectos de la gestión aeronáutica, pocos hay como él que conozcan tan bien nuestra DGAC/AESA. También el Sector Turístico debería ser nuestro HERMANO y deberíamos hacer muchas cosas conjuntamente puesto que hay un gran conocimiento compartido. En los aeropuertos turísticos donde he trabajado siempre he tenido colaboración con ellos y tenemos muchos puntos de encuentro y de sinergias. De hecho la mayor parte de la gente que VIAJA FELIZ EN UN AVION ES POR TURISMO.... Y por trabajo si viajas feliz es que eres un poco raro.....jajajajaja.