

Entrevista a Fernando de la Malla, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Fernando de la Malla es Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

General de Brigada retirado del Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire.

Doctor Ingeniero Aeronáutico, por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, de la Universidad Politécnica de Madrid.

Ingeniero Nuclear, por el Instituto de Estudios Nucleares de la Junta de Energía Nuclear de España (actual CIEMAT).

Labor docente: en diversos centros oficiales, universitarios y militares de enseñanza superior.

Investigación: más de quince años dedicado a trabajos de investigación tecnológica en la Junta de Energía Nuclear (JEN), en la Escuela técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) y en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), donde desempeñó el cargo de Director General.

Ha publicado varios trabajos y libros técnicos. Cuatro de sus obras han sido declaradas “de utilidad para el Ejército del Aire”; una de ellas, además, incluida en la “Biblioteca del Aviator”.

Ha pronunciado conferencias en diversos centros e institutos tecnológicos y militares.

Diversos nombramientos y representaciones para juntas, comisiones, ponencias y grupos de trabajo.

Destinos oficiales y responsabilidades profesionales: Ha desempeñado destinos y diversos cargos del más alto nivel en la Administración de Defensa de España.

Participación como ponente o secretario en diversas ponencias y comisiones para la elaboración del II Plan de Desarrollo Económico y Social de la época del franquismo.

Ha pertenecido a los Consejos de Administración de diversas empresas: DEFEX. ENOSA, INISEL e INDRA.

En los últimos años ha desarrollado su labor profesional en el sector privado, ocupando cargos directivos en diversas empresas, como

BIODATOS

Nombre: Fernando de la Malla García

Edad: 79 años

Formación: Doctor Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Empresa: Jubilado

Experiencia previa: Larga trayectoria profesional en el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire, en muy diversas actividades.

Le gusta: La libertad.

Una frase: La libertad no se pierde, se cede temporalmente.

Landata Telecom, Indra, Grupo Guascor, EADS-CASA y Grupo Avanzit, entre otros.

Está en posesión de la Gran Cruz de San Hermenegildo y de la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico. Además de otras diversas distinciones militares y civiles.

1.- Fernando, empezamos por la pregunta habitual, ¿por qué estudiaste ingeniería aeronáutica?

Quando yo tuve que tomar la decisión para orientar mi desarrollo profesional, la Aeronáutica era lo más avanzado de las ciencias aplicadas y tecnologías. Por otra parte, España se encontraba en la vanguardia de esas materias. Recordemos en este sentido que aquella fue la época de esplendor de INTA, CASA, HISPANO AVIACIÓN, AISA, ENMASA, etc. con eminentes ingenieros españoles y alemanes de prestigio universal. Llegar a ser Ingeniero Aeronáutico en España significaba uno de los más ambiciosos objetivos profesionales a plantearse.

2.- ¿Nos podrías contar más detalladamente tu extensa experiencia profesional?

Mi experiencia profesional es, en efecto extensa en tiempo; pero también variada en actividades. Trataré de ir desgranando sucintamente las sucesivas etapas, marcando algunos detalles singulares.

Circunstancias coyunturales me permitieron llevar a cabo mi formación de tal manera que a los 21 años iniciaba la actividad profesional plena, mientras continuaba ininterrumpidamente el desarrollo de mi carrera.

En efecto, en julio de 1958 fui destinado como teniente ayudante de ingeniero jefe de los talleres del Escuadrón de Automóviles de la Región Aérea Atlántica, con varios talleres a mi cargo en diversas provincias de la Región.

Meses más tarde obtuve, por concurso, una plaza de profesor en la Escuela de Ayudantes de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. Con ello, se facilitaba considerablemente la continuidad de mi formación y, por otra parte, significaba el inicio de una de las actividades que ha ocupado gran parte de mi ejecutoria profesional; la docencia.

De este modo, continué mis estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, hasta que, una vez terminada la carrera, fui promovido a capitán ingeniero.

A partir de aquí, mi ejecutoria profesional se dispersa en varias actividades, ejercidas de forma simultánea en algunos casos.

En destinos específicos del antiguo Ministerio del Aire, he ejercido la jefatura del Taller de Material de Vuelo en el Ala 46 (Base Aérea de Gando) y la dirección de instalaciones radioeléctricas correspondientes al Plan Nacional de Aeropuertos, en la Dirección General de Infraestructura.

El Ministerio del Aire me seleccionó, en 1965, para cursar un master de Ingeniería Nuclear, de dos años de duración, en el Instituto de Estudios Nucleares de la Junta de Energía Nuclear. Una vez superadas estas enseñanzas y destinado en el Alto Estado Mayor, quedé agregado a la Junta de Energía Nuclear y permanecí realizando programas de investigación durante varios años. Todo ello estaba encuadrado dentro del Proyecto Islero, para fabricación en España de la bomba nuclear de Plutonio, proyecto sobre el que ha hablado y escrito ampliamente nuestro compañero Guillermo Velarde.

La investigación en la Junta de Energía Nuclear la hice compatible con mi vuelta a la actividad docente, que desarrollé en la Escuela Superior del Aire y en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, al mismo tiempo que realizaba también la tesis doctoral y ganaba la oposición para profesor adjunto de la Cátedra de Termodinámica y Física Atómica y Nuclear de esta escuela.

Continué en la docencia varios años, hasta que, una vez concluidos los programas de investigación desarrollados en la JEN, consideré que no podría compatibilizar esta labor en la escuela civil con las nuevas funciones que habría de desarrollar al hacerme cargo, como Secretario Técnico, de la Secretaría Permanente de la Comisión Interministerial de Armamento y Equipo (CAE). Sin embargo, continué durante varios años más impartiendo conferencias en la Escuela Superior del Aire, relativas principalmente a temas de energía nuclear y política industrial de defensa.

La CAE estaba constituida como órgano de trabajo del Consejo Superior de Industrias Militares, creado por Ley de 18 de marzo de 1944, presidido por el Jefe del Alto Estado Mayor y del que formaban parte varios directores generales de los tres ministerios militares, del Ministerio de Industria y Comercio, el Presidente del Instituto Nacional de Industria (INI) y otros altos cargos de diversos organismos militares y civiles y directivos de empresas nacionales.

No tiene sentido entrar en mayor detalle para explicitar la enorme importancia de este Consejo en la actividad económica e industrial de España, tanto por las altas funciones y capacidades que se le confieren en la Ley, como por las responsabilidades y el nivel de los consejeros que lo constituían.

La presidencia de la CAE correspondía al Segundo Jefe del Alto Estado Mayor. Cuando me hice cargo de la Secretaría Permanente, era Presidente de la CAE el almirante Romero Moreno y como tal, consejero nato en todas las empresas del INI relacionadas con la Defensa.

El almirante Romero ejercía esta función con escrupulosa dedicación. Su participación en los consejos era muy activa y documentada. Ello exigía una información previa muy rigurosa, cuya responsabilidad de mantener actualizada me correspondía, como Secretario Técnico. Eran frecuentes asimismo las visitas de trabajo a las empresas para confirmar de primera mano esta información y en las que yo debía acompañarle y asesorarle puntualmente, sobre la marcha, con todo lo que ello implica.

Como dato anecdótico y significativo de la intensidad de esta actividad, el almirante Romero rechazaba, en dichas visitas, cualquier tipo de atención o protocolo que pudiera desvirtuar el carácter

exclusivo de visita de trabajo. Exigía, sin embargo, la presencia directa en cada caso del responsable directo de la empresa para cada materia.

Esta actividad resultaba subyugante para mí, como ingeniero y me proporcionó un conocimiento exhaustivo y al máximo nivel de la Industria Nacional, principalmente de la relacionada con la Defensa; gran parte de la cual estaba integrada en el Instituto Nacional de Industria (INI). Así como una relación directa con todos los directivos y responsables de la economía y la industria nacionales. Así como información amplia y actualizada de la situación internacional en estas materias, en razón de las frecuentes comisiones de servicio realizadas en el exterior con esta finalidad.

He considerado importante extenderme en esta referencia porque seguramente la función de Secretario Técnico de la CAE fue la que marcó esencialmente toda mi actividad profesional posterior.

En efecto, además de la responsabilidad de apoyo inmediato al Presidente, la Secretaría Permanente de la CAE tenía que desarrollar otras actividades directas. Sin ánimo de ser exhaustivo, me limitaré a señalar algunas de ellas, cuya importancia y alcance resultan evidentes:

La Secretaría Permanente se hace cargo de coordinar y apoyar el funcionamiento de las diferentes "comisiones mixtas eventuales" en las que se articulaba la CAE, constituidas para el estudio y desarrollo de temas diversos relacionadas con varios organismos. Para ello, generalmente se integraba en ellas el Secretario Técnico o algún otro miembro de la Secretaría.

La participación como vocal representante del Alto Estado Mayor en la Ponencia de Industrias Metálicas Básicas del Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social resultó un trabajo muy interesante, entre las diversas representaciones que me fueron encomendadas en razón del cargo.

Al constituirse el Ministerio de Defensa, el Vicepresidente del Gobierno y Ministro de Defensa, teniente general Gutiérrez Mellado, con el que había colaborado en la elaboración del Plan Estratégico Nacional, dispuso mi integración en el recién constituido Centro Superior de Información de la Defensa (CESID).

El cambio de régimen exigía cambios importantes en la estructura administrativa del País y la promulgación y adaptación de la nueva estructura legal y normativa. Especialmente importante en materia de seguridad e inteligencia.

Inicié mi actividad en el CESID en asuntos de seguridad industrial, materia que había desarrollado ampliamente en el Alto Estado Mayor, donde había contribuido muy activamente en la elaboración del primer "Reglamento de Seguridad Industrial de las Fuerzas Armadas", documentándome para ello detalladamente, tanto en procedimientos como en equipos y sistemas, con el apoyo de los servicios de diferentes países y empresas especializadas. En este sentido, participé activamente en diversos grupos de trabajo y comisiones interministeriales, como: "Protección Física de Centrales Nucleares", "Plan Nacional Provisional de Seguridad Industrial" y Decreto sobre "Declaración de Interés Militar" respecto a las instalaciones civiles.

También colaboré activamente para la organización del “I Curso de Dirección e Inspección de Seguridad Industrial de las Fas”, que se realizaría en el CESID, con el fin de llevar a cabo la aplicación del Reglamento correspondiente elaborado anteriormente en el Alto Estado Mayor.

Superada esta etapa de ordenación, elaboración e implantación de normativas de seguridad, y tras un periodo de adaptaciones, se determinó la conveniencia de constituir un departamento específico del CESID, con rango de subdirección para los asuntos relativos a las actividades empresariales, Fui encargado de esa responsabilidad. De este modo se creó la “División de Economía y Tecnología” (ET).

Puedo hablar de su estructura (en todo caso, no entraré en detalles de actividad) por el tiempo transcurrido y porque actualmente no existe en el organigrama del CNI.

La División ET se constituyó con dos áreas de inteligencia y contrainteligencia: “Tecnología e Industria” y “Empresas y Comercio” y una tercera de “Seguridad Industrial”. Especialmente en relación con el armamento y material de defensa

Asimismo, se organizó una estructura abierta, que servía de apoyo y cobertura a las actividades de la División ET y a sus agentes; la “Comisión Asesora de la Defensa para Armamento y Material” (CADAM), conectada también con la Dirección General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa. Estaba inspirada en la extinguida CAE, con misiones y capacidades ampliadas. Asumí el cargo de Secretario General de la CADAM y como tal establecía mis relaciones “oficiales” con empresas y organismos nacionales y extranjeros. Los jefes de área y la mayor parte de los agentes de ET utilizaban igualmente “nombramientos” de la CADAM o de alguna de las subcomisiones. Los locales de la CADAM, situados a pocos metros de la sede discreta de la División ET permitían establecer reuniones y encuentros seguros.

Sin entrar en detalles sobre las actividades de inteligencia y contrainteligencia, basta recordar que, en aquella época, en plena “Guerra Fría” entre los dos grandes bloques mundiales y con el conflicto entre los países árabes e Israel en plena actividad, el espionaje tecnológico movilizaba toda clase de medios y procedimientos en pos de las tecnologías de vanguardia. El comercio y tráfico de armas y materias estratégicas se desarrollaba con intensidad y con escasa transparencia en todos los aspectos. Todo ello se producía en conexión con ocultos intereses económicos, no siempre legítimos. Un panorama muy complejo a nivel nacional e internacional.

Desde el punto de vista de la seguridad física de la industria de defensa y de los centros estratégicos, la amenaza de ETA significaba un riesgo cierto añadido.

El largo periodo de permanencia en el CESID resultó apasionante para mí y completó aún más mi bagaje de conocimiento de la industria y material de defensa; pero no supone ningún hecho personal relevante en mi actividad profesional como ingeniero aeronáutico.

Sin embargo, la actividad abierta de la CADAM pudo proporcionar resultados útiles para la industria. Concretamente, en la CADAM se negociaron las compensaciones para el programa FACA, que concluyó con la adquisición del EF-18 y posteriormente el seguimiento y control de las

mismas. También se desarrollaron allí los estudios y negociaciones para el resto de los grandes programas de armamento y material.

Mi vocación seguía siendo aeronáutica y el nombramiento, en 1988, como Director del INTA me proporcionó una oportunidad idónea para regresar a los orígenes. En el INTA me había formado como ayudante de ingeniero.

Mi permanencia en el INTA fue relativamente corta. Como hecho más destacado debo reseñar la negociación del acuerdo con el Ministerio de Transportes Turismo y Comunicaciones que concluyó con la puesta en marcha del programa Hispasat.

En efecto, este Ministerio había solicitado del INTA un segundo estudio de viabilidad, después de otro anterior en el que se presentaban las dificultades para desarrollar un satélite de comunicaciones en España, en las condiciones que se planteaban. En este nuevo informe se presentaron propuestas para hacer viable el propósito del Ministerio, dirigido a disponer de la más moderna tecnología en las telecomunicaciones españolas y proporcionar servicios para Hispanoamérica, incorporando además una novedosa antena orientable.

Se celebraron diversas reuniones en la Subdirección de Comunicaciones, en las que también participaron RTVE y Telefónica. El resultado fue positivo y se llegó a conformar la predefinición técnica del satélite, como un ingenio multimisión; para servicios de telefonía, televisión y aplicaciones gubernamentales diversas. Me apuntaré aquí el detalle anecdótico de haber sido quien propuso el nombre de Hispasat.

Quedaba por delante un trabajo técnico especializado muy complicado e importante, que correspondía al INTA; desarrollar la definición de detalle y el correspondiente pliego de condiciones para convocar un concurso internacional. La fabricación del satélite se realizaría en España con la colaboración tecnológica exterior que pudiera ser conveniente. Para esta colaboración resultó seleccionada la empresa francesa MATRA. El Ministerio de Transporte, Comercio y Comunicaciones requería la mayor urgencia para todos estos trámites.

Se hacía necesario constituir un equipo de ingeniería potente para llevar a cabo estos trabajos. Para ello, consideré conveniente recuperar para el Instituto diversos ingenieros que se encontraban trabajando en otras empresas. En este sentido, conseguí la importante reincorporación de dos compañeros idóneos, que habían participado de forma destacada, años antes, en el desarrollo del satélite Intasat: José María Dorado y Pedro Pintó, entre otros. En pocos meses se cubrió esta etapa y la adjudicación correspondiente. El Programa Hispasat ya quedaba lanzado y el 23 de enero de 1990 se firmó el contrato para la construcción del satélite.

El 23 de abril de 1990 se produce mi nombramiento como Subdirector General de Adquisiciones de la Dirección General de Armamento y Material. Esta subdirección desarrollaba una función de asesoramiento al Director General, mediante el análisis e informe de los planes de material de los ejércitos y de los correspondientes programas de adquisiciones. Era preceptivo para la ejecución de cualquier programa contar con el llamado "informe previo a la orden de proceder" emitido por

esta subdirección, que, en una reorganización de la Dirección General, pasó a designarse como Subdirección General de Planificación y Análisis Estratégico, que resultaba más adecuado a su función orgánica.

Con independencia de esta función específica de la Subdirección, hube de hacerme cargo de diversas misiones puntuales:

Fui nombrado vocal de la CADAM y presidente del Grupo de Trabajo de Análisis Estratégico de esta Comisión; presidente del Grupo de Trabajo Tecnológico Industrial de la primera reunión plenaria de la Comisión Mixta Hispano-Checoslovaca, celebrada en Praga; representante de la Dirección General de Armamento y Material en las reuniones previas a la constitución de la Comisión Mixta Hispano-Húngara y presidente del Grupo de Trabajo Tecnológico Industrial para la reunión plenaria de la misma, celebrada en Budapest; representante permanente de la Dirección General de Armamento y Material como miembro del Comité Director de NEFMA, asistiendo como tal a las reuniones periódicas de dicho comité en Munich, Londres y Turín; por delegación expresa del Ministro de Defensa, asistí en Munich a las negociaciones para la redacción final del MOU nº 5 relativo al Programa EF-2.000 y procedí a la firma del mismo.

El importante bagaje de conocimientos acumulado en mi trayectoria profesional, resultaba de especial utilidad para llevar a cabo la función específica de la Subdirección y todas estas responsabilidades.

Por aplicación de la normativa de personal militar, pasé a la situación de reserva en 1996, por haber cumplido el máximo tiempo en el empleo de general. Tenía 59 años y debería organizar el futuro de mi actividad profesional en el ámbito civil.

En razón de mi trayectoria, a partir de este punto, el principal interés de las empresas radicaba en mi capacidad de gestión y de relaciones. Por ello, me encontré frente a diversas ofertas para mi incorporación en puestos directivos, de asesoría y de representación en las principales empresas relacionadas con armamento y material de defensa.

Este tipo de trabajo apenas podía entrar en el desarrollo de programas concretos. Quizá, por ello, fui pasando por diversas empresas, tratando de encontrar algo con más contenido profesional. En Indra mi cometido resultó simplemente de representación y asesor en temas de defensa. Sin embargo, en el Grupo Guascor pude profundizar en tecnologías de energías alternativas, principalmente en las de cogeneración; que presentan planteamientos económicos interesantes; pero basados en principios y técnicas convencionales. Permanecí una temporada en EADS-CASA, trabajando en el desarrollo de redes cerradas de comunicaciones para seguridad y defensa, con tecnologías de MATRA. En el Grupo Avanzit, iniciamos una línea de trabajo dirigida a instalaciones de protección y seguridad, en plena evolución tecnológica en esa época.

Cuando me incorporé a los puestos de decano del Colegio y de presidente de la Asociación, consideré oportuno dedicar toda mi actividad a los asuntos de nuestras organizaciones profesionales y por ello renuncié al cargo de Director General de Defensa y Seguridad del Grupo

Avanzit, que ocupaba en ese momento. Esto me permitió llevar adelante las diversas iniciativas del programa que me había planteado para el Colegio.

La sede que venían ocupando el COIAE y la AIAE, en la esquina de las calles Hermosilla y Velázquez, era muy digna; pero tenía una cuota de alquiler muy elevada. Encontramos una oportunidad que nos pareció favorable y se decidió adquirir la sede actual, con un precio que se pudo cubrir con toda facilidad, debido a la situación en que se encontraba la tesorería y a la evolución positiva de los visados. Consideramos que esta operación significó una inversión muy acertada.

Ante el riesgo de que gran volumen de documentación histórica de todo tipo de la Aeronáutica y especialmente de ingeniería, incluyendo originales de proyectos, trabajos técnicos y certificaciones, pudiera perderse, se constituyó la Fundación Aeroespacio, promovida por nuestra Asociación y Colegio y la Asociación y el Colegio de Ingenieros Técnicos y con la participación, como patronos, del INTA y de varias empresas del sector aeroespacial.

Esta fundación se presenta con la “finalidad de fomentar y difundir la innovación, la investigación y el desarrollo de los diversos sectores tecnológicos de la Ingeniería Aeroespacial, así como Promover, fomentar y difundir la formación complementaria y específica, profesional o de postgrado, en las materias afines de la Ingeniería Aeroespacial y sus aplicaciones”.

La Fundación consiguió recopilar un fondo documental importante, a través de aportaciones de diverso origen, incluso donaciones de familiares de eminentes compañeros fallecidos. Con todo ello se constituyó el “Archivo Histórico de la Ingeniería Aeroespacial”, que se ubicó en un local anexo a la sede del COIAE. Se contrató una persona especializada para la organización del mismo en la forma adecuada para su mayor utilidad. Resultó fundamental para este objetivo la aportación y el empeño en esta tarea de nuestro compañero, recientemente fallecido, Jesús María Salas Larrazábal

La inauguración de la Nueva sede del Colegio y del Archivo se celebró el 7 de abril de 2003, en un acto con gran solemnidad, bajo la presidencia del entonces Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos. A este acto acudieron gran número de personalidades de la Administración, académicas y de las empresas del sector aeroespacial. Esta celebración significó asimismo el inicio de las actividades programadas para conmemorar el Centenario de la Aeronáutica y el 75 aniversario de la creación de la Escuela Superior Aerotécnica. Resultó muy amplio e interesante el discurso del Ministro, así como otras comunicaciones diversas que se produjeron, a cargo de insignes compañeros históricos, que constituían el Consejo Asesor, destacando el interés de la presentación del Archivo Histórico, a cargo de su director, Salas Larrazábal.

La actividad desarrollada durante el periodo de mi decanato, en cumplimiento de las funciones propias del cargo, resultó muy intensa, pero no parece oportuno detallarla aquí. Una de las tareas que me había impuesto fue potenciar la presencia de nuestras organizaciones profesionales ante las autoridades y organismos de las Administraciones Central y Autonómicas, presentando a

nuestros representantes corporativos y exponiendo los campos de competencias de nuestra profesión.

Después de mi salida del Colegio solamente he realizado trabajos puntuales como profesional autónomo. Siguiendo el tema de actualidad, en los últimos años he colaborado en desarrollos de Sistemas Aéreos Tripulados Remotamente (RPAS).

3.- ¿Cómo crees que han evolucionado las titulaciones de ingeniero aeronáutico en España?

Los primeros trabajos y desarrollos de ingeniería aeronáutica fueron realizados por profesionales de otras ramas de la ingeniería civil o militar.

La rápida evolución de la aeronáutica condujo a la necesidad de la creación, en 1928, de la Escuela Superior Aerotécnica, con el fin de impartir las enseñanzas adecuadas para la formación de profesionales cualificados y garantizar con una titulación específica su capacitación en esta especialidad de la ingeniería. Por un corto periodo fue la titulación de Ingeniero Aerotécnico, para establecerse más tarde la definitiva de Ingeniero Aeronáutico.

Esta titulación se ha mantenido sin ninguna perturbación, a pesar de la evolución tanto en el nombre como en la dependencia administrativa del único centro de formación que ha existido, hasta fecha muy reciente.

Fue la *Declaración de Bolonia*, en 1999, la que ha dado lugar a una situación de incertidumbre al establecer la llamada *"Convergencia en el Espacio Europeo de la Educación Superior y el Empleo"*.

Desde entonces este es un asunto que ha perturbado durante demasiado tiempo las enseñanzas universitarias y las titulaciones profesionales. Mi periodo de decano coincidió con una de las fases en que ha estado más activado en los organismos oficiales y universitarios.

En una amplia entrevista para el periódico AERONÁUTICOS a la que me sometí a mi llegada al Colegio como decano, una de las primeras cuestiones planteadas fue *¿Cómo contempla la posible irrupción de nuevas titulaciones de Ingeniería Aeronáutica por diversas universidades?*

Después de 15 años y cuando parece que el proceso puede considerarse concluido, aunque seguramente se producirán ajustes y se irá adaptando a una situación estable, mi respuesta sería la misma que dije en aquella ocasión: *"La preocupación más trascendente es mantener el prestigio y la capacidad de la profesión"*.

A este problema dediqué quizá el mayor tiempo y esfuerzo de mi decanato, porque siempre lo he considerado fundamental. Mantuve frecuentes entrevistas con los máximos responsables de los ministerios de Educación y de Fomento, reuniones con el Rectorado, con la Escuela, con otros colegios de la ingeniería, etc. En determinado momento estuvimos, en una situación muy

favorable, a punto de que se reconociera en el Ministerio de Educación una situación específica para nuestra profesión, en razón de las responsabilidades relacionadas con las certificaciones para la seguridad aérea, en aeropuertos, aeronaves y otras instalaciones. Se llegó a considerar un tratamiento especial para nuestra ingeniería. De todas estas gestiones fui dando conocimiento puntual cada mes a los colegiados, a través de la “comunicación del decano”, que incluía en la página 2 del periódico AERONÁUTICOS.

Considero que el largo periodo borrascoso pasado de la situación del Colegio ha podido resultar perjudicial para la continuidad de estas gestiones en momentos críticos.

Ciertamente, no me ofrece confianza la gran variedad de titulaciones que se presentan en el campo de la ingeniería aeronáutica y la proliferación de centros de enseñanza que se ha producido. En todo caso, lo fundamental es que cada titulación debe corresponder claramente a la materia de los conocimientos adquiridos por el titulado y a la profundidad de los mismos y significa la garantía de su formación, de la que debe hacerse responsable el centro que la ha impartido. Esta responsabilidad debería estar controlada y exigida por algún órgano regulador. A partir de ahí se pueden definir y delimitar las competencias profesionales inherentes a cada titulación. La seguridad aérea depende en gran medida de que esta situación se resuelva adecuadamente, al margen de cualquier otro tipo de consideraciones e intereses.

No dispongo de información actualizada sobre la situación en que se encuentran los colegios profesionales y sobre cómo está el tema de los visados. No obstante, tengo la sensación de que no se está considerando por la Administración el importante papel que podrían desarrollar los colegios oficiales como elementos de garantía.

Quizá ha quedado todo pendiente de lo que pueda llevarse a cabo a través de la AESA. En mi opinión esto resultaría demasiado concentrado y la AESA debería contar con otros instrumentos de apoyo específicos para cada uno de los diversos factores que intervienen en la seguridad aérea.

4.- ¿Qué crees que se podría mejorar en la relación universidad-empresa? ¿Has visto evolución en los últimos años?

Resulta pretencioso por mi parte responder a esta cuestión desde mi situación actual, ya que no me encuentro suficientemente informado.

Conozco algunos movimientos porque en la actualidad los medios de información proporcionan gran difusión de todo lo que ocurre. Parece que con la proliferación de estudios de postgrado y por algunas ventajas fiscales y laborales para las empresas existe cierta actividad en estos intercambios.

La actividad del CESEDEN, resulta bastante intensa para impulsar estas relaciones, principalmente en los campos relacionados con la Defensa.

Dentro de las limitaciones de mi criterio, que he señalado inicialmente, me permito opinar que, por lo que he podido conocer, el rendimiento de estas relaciones podría mejorarse, con alguna regulación y control. En algunos casos parece que se limitan a cubrir compromisos o condiciones, lo que podríamos llamar “vestir el muñeco” más que al rendimiento profesional y eficacia de la operación.

Se trata de un asunto recurrente que siempre ha estado presente, al menos, en declaraciones y propuestas tanto en el ámbito universitario como en el empresarial. En todo caso, seguro que siempre se puede mejorar y además cualquier avance racional en esta relación proporcionaría resultados positivos para ambos estamentos.

5.- ¿Qué recuerdas con más cariño de tu etapa como Decano?

Son muchas las cosas que recuerdo con cariño de esa etapa dedicada a específicamente al cuidado de nuestra profesión y a las relaciones con los compañeros de diversas épocas y actividades. Esto resulta especialmente notable en mi caso, porque la mayor parte de mi actividad profesional la he desarrollado en áreas no específicamente aeronáuticas.

Quizá lo que recuerdo con más cariño han sido los encuentros con las diferentes delegaciones territoriales de la Asociación, que procuré intensificar y debo señalar. Todos ellos han estado presididos por la máxima cordialidad y compañerismo y han proporcionado reencuentros entrañables entre los compañeros.

Quiero señalar también las dos celebraciones organizadas por nuestra delegación en Cataluña, con el nombre de “La Nit de la Àviació”, en los años 2003 y 2005. Los actos se celebraron en las Reales Atarazanas, asistencia de unas 800 personas. Destacan por el alto nivel en que se desarrollaron, con conferencias muy brillantes y mesas redondas de gran interés, adornadas con sendas exposiciones temáticas y culminadas con cena de gala y la entrega de premios Flyer a la actividad y prestigio profesional a personas y entidades del ámbito aeroespacial.

Este certamen se presentó con el ánimo de consolidarse, con periodicidad bianual, como un referente del sector aeroespacial. En la primera edición fue presidido por el presidente de la Generalitat, Jordi Pojol, que nos acompañó en todos los actos. No pudo asistir a la segunda, por motivos oficiales de última hora y estuvo representado por el Alcalde de Barcelona y el Consejero de Comercio de la Generalitat.

La segunda edición quedó enmarcada en un ámbito más amplio aún, de carácter aeroespacial, la I Semana de la Aeronáutica y del Espacio, organizada por el Ayuntamiento de Barcelona, con el apoyo del Gobierno de España, de la Generalitat de Cataluña y de todo el sector aeroespacial español. Se incluyó también un muy interesante Foro Aeronáutico y del Espacio, con exposiciones y jornadas profesionales, finalizando con la “Festa del Cel”, uno de los más importantes festivales aéreos europeos.

Desafortunadamente, a pesar de sus brillantes perspectivas, esta celebración no ha podido repetirse y parece impensable ya, en las circunstancias actuales.

6.- ¿Cuál crees que es la clave de la existencia de los colegios profesionales?

Para mí, la clave de la existencia de los colegios profesiones la resumo en el lema que marcó mi actuación desde mi llegada al decanato de nuestro colegio: mantener el prestigio y la capacidad de la profesión. Todas las funciones y funcionalidades que haya de asumir el colegio y las actividades desarrolladas deben estar presididas y justificadas por este lema clave.

Otras funciones y actividades sociales de los colectivos profesionales entran en el marco de las asociaciones.

7.- ¿Cómo crees que será el futuro de los Colegios? ¿Se mantendrán tal y como existen ahora?

Resulta imprevisible, en mi opinión, cómo evolucionarán los colegios profesionales ni si se mantendrán como tales. Si pierden sus capacidades esenciales para cumplir su misión clave, quedarán absolutamente desvirtuados y desaparecerán. Algunas ocurrencias de los gobiernos amenazan con que pueden presentarse esas circunstancias desfavorables.

Considero que los colegios deben luchar con el objetivo preferente de mantener su razón de ser. No parece recomendable tratar de subsistir vanamente y adaptarse, desarrollando actividades diversas secundarias, si falta su función competencial esencial. Todo el esfuerzo debe emplearse, individual y colectivamente, no solo para explicar y justificar en forma adecuada la necesidad de estos órganos oficiales. De ello depende, en gran medida, la calidad de las profesiones y constituye la garantía en todos los aspectos, para los servicios a los ciudadanos, la ordenación del empleo y la competitividad internacional de nuestros profesionales y empresas.

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

No estoy en condiciones, desde mi retiro, de interpretar las demandas de los ingenieros aeronáuticos en la actualidad. Considero, sin embargo, que, desde el punto de vista profesional, nuestra carrera es una de las más prestigiadas, lo que se pone de manifiesto por las preferencias de estudios universitarios cada año. Existirán, sin duda, demandas y algunas quizá importantes; pero las desconozco.

9.- ¿Qué crees que podría aportar el Colegio como valor añadido a los ingenieros que se colegian en la actualidad?

Siempre que el Colegio pueda ejercer su función esencial, aporta, por sí mismo, a los colegiados la garantía de defensa de su profesión y el respaldo oficial necesario. No se trata de un valor añadido, es el fundamento.

En relación con los cuerpos de ingenieros en la Administración, el Colegio aporta defensa colectiva de sus derechos e intereses profesionales, frente a cualquier disposición o iniciativa oficial. Defensa que resulta difícil ejercitar individualmente.

El Colegio puede colaborar en iniciativas de los colegiados para la organización de foros, encuentros profesionales y otras actividades, dirigidos a potenciar y difundir los desarrollos y las capacidades aeroespaciales; así como cursos de especialización o reciclaje más allá de las capacidades de los centros docentes habituales.

Realmente, creo que no puedo añadir nada a lo que viene realizando con regularidad el Colegio, en la medida de sus posibilidades.

Otro tipo de actividades, no específicamente profesionales, corresponden a la asociación.

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

No tengo conocimiento sobre si el Colegio ha podido continuar con el servicio que se inició con el Archivo Histórico, dentro de la Fundación Aeroespacio. Eso requería una disponibilidad económica que quizá ha fallado últimamente, incluso por la posible falta de colaboración de los que eran patronos de la Fundación.

No estoy en condiciones de opinar; pero sería una pena perder ese legado, que con tanto cariño ocupó a nuestro compañero Salas Larrazábal.