

Un título antiguo obstaculiza a los ingenieros el trabajo fuera de España

- Educación no ha equiparado las carreras con los nuevos planes de estudio
- Las empresas denuncian que la competencia impugna licitaciones públicas

ELISA SILIÓ
 Madrid

Algo que parece tan simple como ajustar los tradicionales títulos de ingeniería al marco de Bolonia está obstaculizando el trabajo de las constructoras y empresas de ingeniería españolas en las licitaciones internacionales, pues sus equipos técnicos están valorados por debajo de lo que deberían. El Metro de Bogotá, por ejemplo, ha terminado no reconociendo los títulos superiores de un grupo de ingenieros de Caminos de la compañía española Saitec —el Ministerio de Educación de Colombia los etiqueta como “diplomas pregrado”— tras la reclamación cursada por una de las empresas concursantes, Ayesa, también española asociada a un consorcio local. “Para ningún efecto un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos tiene un título de maestría, pues jamás lo obtuvo, ni puede acreditarlo así”, sostienen en el texto la reclamante Ayesa.

En las universidades antes se cursaban diplomaturas, de tres años, y licenciaturas, de cinco. Ingenierías, Arquitectura y Medicina tenían un curso más. Pero con el plan Bolonia las titulaciones se han quedado en España en cuatro años más uno de máster. Mientras que en Europa se ha optado por tres años de grado y dos de máster. El resultado es que resulta muy difícil encontrarle una equivalencia a cada título antiguo, porque no todos tienen la misma duración y características. Así que existe por el momento un limbo legal del que solo se escapan Veterinaria, Medicina, Odontología, Farmacia y Arquitectura, que tienen una normativa europea específica para su ejercicio profesional.

Al Ministerio de Educación solo le constan problemas con los ingenieros superiores, que con sus carreras de seis años han superado con margen los créditos y horas lectivas suficientes para ser poseedores de la maestría. Sin embargo, se les considera grado (el antiguo perito). Con el plan actual de Bolonia serán ingenieros los que cursen cuatro años de carrera y máster ingenieros si tienen el máster —de uno o dos años—, imprescindible para firmar proyectos.

“Somos conscientes del problema ante el que se encuentran los ingenieros españoles”, explican fuentes de Educación “y estamos trabajando en la búsqueda de una solución, que debe afectar no solamente a los colectivos de ingenieros, sino a todas las titulaciones” anteriores al plan Bolonia. “Resolver esta casuística es complejo, de ahí que queramos resolverlo de modo adecuado para todos”. El problema se arrastra desde 2011, aunque hasta abril del año pasado no acaba la moratoria para adaptar los títulos.

En España hay 201.000 ingenieros colegiados —hay muchos titulados que no lo están— y los más afectados son los colegios de Industriales, Minas, Caminos y Telecomunicaciones. “Bastaba con que en el BOE se publicasen tres líneas en las que constase que se equiparan las ingenierías al nivel EQF-7, el de máster. ¿Por qué no se hace? No tiene ningún coste para el Gobierno, no perjudica a nadie”, se indigna Luis-Manuel Tomás, presidente de las asociaciones de industriales de España, que reclama una solución al menos para los ingenieros.

En 2012, con las primeras reclamaciones, los ingenieros pidieron una solución a Educación. “Lo que empezó siendo

una anécdota ha terminado convirtiéndose en algo cada vez más habitual. Hay cientos de casos de problemas y más desde después de verano. En cada vez más

El embrollo condiciona la movilidad y la competitividad

El 85% de las obras civiles y energéticas se facturan en el extranjero

sitos —de toda Latinoamérica— ponen barreras con los títulos. La competencia internacional es salvaje, porque no se encuentran muchas obras, el sector no solo está parado en España”, cuenta Ángel Zarabozo, director general de Tecniberia, la asociación de empresas de ingeniería. Según sus cálculos, entre el 90% y el 95% de las obras energéticas se facturan fuera de España y el 80% de las civiles.

Ayer, la European Federation Engineering Consultancy Association mostró su apoyo a los ingenieros españoles por carta. “La no equiparación de las cualificaciones condiciona la movilidad y la competitividad de las compañías de arquitectura e ingeniería

en el mercado internacional”, sostienen en la misiva.

“Nosotros por ahora no hemos tenido problemas, pero sí muchas empresas de la competencia. Por eso nos interesa mucho que este embrollo se solucione”, explican fuentes de Ferrovial, empresa con presencia en más de 25 países y 60.000 empleados en todo el mundo.

Latinoamérica es el principal escenario del problema burocrático, pero no solo. También en Estados Unidos, Canadá u Oriente Medio. José María, un ingeniero industrial que quiso concurrir a una licitación del Banco Europeo de Inversiones para energías renovables en Latinoamérica, no lo hizo porque en conversación telefónica le explicaron que era imprescindible presentar el título de máster ingeniero para pasar el primer corte. “A partir de entonces, cuando piden un máster ingeniero no nos presentamos. Suele ocurrir con concursos muy técnicos, por ejemplo de paneles solares. Aunque lo que se suele valorar son los años de experiencia, no la titulación”, cuenta aliviado.



Construcción de la nueva terminal 2 del aeropuerto de Heathrow, en Londres, proyecto de Ferrovial. / CHRIS RATCLIFFE (BLOOMBERG)

Chapuzas exprés para no perder el contrato

E. S., Madrid

Ángel Zarabozo, director general de Tecniberia, relata que se repiten “chapuzas que no habría que hacer”, como presentar a los concursos a ingenieros locales aunque dirijan españoles, a ingenieros que en su día leyeron la tesis o a peritos que han hecho un máster deprisa y corriendo en una universidad privada que les habilita como ingenieros con maestría con muy pocas horas lectivas. “Eso conlleva tiempo y dinero y no debería ser así. Somos gente con una sólida formación. Es malo para la marca España que se ganen grandes concursos de

ingeniería y que no puedan estar al frente sus ingenieros”.

“Los estudiantes que terminan una ingeniería ahora solo tienen futuro fuera de España y con esta equiparación de su título están en clara desventaja para conseguir un puesto de trabajo respecto a jóvenes de países europeos donde han hecho bien las cosas”, subraya Luis-Manuel Tomás, presidente de las asociaciones de industriales de España. Uno de ellos es el gallego Diego Álvarez, a punto de graduarse con el plan antiguo como ingeniero de Caminos, que ha lanzado una campaña en la plataforma de protesta change.org exigiendo un arre-

glo a este error. Ya le han respaldado con su firma casi 15.000 personas, lo que pone de manifiesto la inquietud que provoca este limbo burocrático.

“Los que están más preocupados son los estudiantes que están de Erasmus y planean quedarse fuera”, explica Álvarez, que ha aprobado a curso por año en la Universidad de Vigo y al que le queda una asignatura y el proyecto. “Cuando me enteré del problema lo comenté en un foro de alumnos y cuando vi el apoyo, decidí contactar con los colegios, contarlos en change.org...”, cuenta este estudiante, convencido de que la modificación “beneficiaria a

la economía española”. Los ingenieros de Caminos —que han expresado su preocupación a la ministra de Fomento, Ana Pastor— consiguieron un certificado en 2013 de Educación firmado por un subdirector para demostrar en el extranjero la homologación de sus títulos, pero se ha demostrado papel mojado en Bogotá porque no tiene ninguna validez jurídica. “Como los colegiados de industriales me preguntaban, yo también pedí el certificado para nosotros y no lo he conseguido”, prosigue Tomás. El paro en estas titulaciones es bajo. Del 14% en ingenieros de Caminos y de un 7,6% en Telecomunicaciones.