

# Salarios de pilotos y compañías aéreas ¿Están relacionados?



Autores: Matías Ginieis, Fernando Campa-Planas y M. Victoria Sánchez-Rebull de la Universidad Rovira i Virgili

Investigadores del Departamento de Gestión de Empresas de la *Universitat Rovira i Virgili* han realizado un estudio para determinar si el tipo de aerolínea (de bandera, de bajo coste y regionales y chárteres) condiciona el nivel de salario de sus pilotos. Se ha trabajado con una muestra de 176 compañías aéreas europeas y se han analizado cuatro categorías salariales.

El sector del transporte aéreo constituye uno de los sectores más significativos para el progreso económico y social de un país y, a su vez, las modificaciones que se producen en el mismo suelen comportar importantes y rápidas repercusiones en la

economía. Este sector se liberalizó en Europa en 1992, lo cual provocó un aumento de la oferta y una disminución de precios, dando lugar a nuevos patrones en la industria de las aerolíneas. Las compañías de bajo coste se expandieron causando un gran impacto en el panorama competitivo en los mercados de transporte aéreo de todo el mundo.

Estas compañías han logrado costes bajos mediante la simplificación de su organización y del proceso de prestación de servicios. Su entrada en el mercado aéreo comportó para el resto de aerolíneas el reto de encontrar nuevas formas de atraer a los pasajeros y de recortar costes, mediante estrategias como ofrecer flexibilidad y descuentos de tarifas, aumentar la frecuencia y mejorar los horarios de los vuelos, redefinir el servicio a bordo, entre otras. No obstante, el resto de compañías aún

conservan ventajas competitivas que las diferencian de las aerolíneas de bajo coste al mantener determinados servicios valorados por el cliente y una estructura de oferta en red que no ofrecen los operadores de bajo coste.

Teniendo en cuenta estas diferencias, en este estudio se pretende demostrar si los salarios de los pilotos (primera variable), clasificados en pilotos y copilotos (y a su vez, en las categorías Top y Base), difieren en función del tipo de aerolínea para la que trabajan (segunda variable), clasificadas en aerolíneas de bajo coste, de bandera, y regionales y chárteres.

Para ello, se han determinado los valores promedios de salarios (Tabla 1) de 2008, a partir de los datos obtenidos de la base de datos Amadeus. De ahí se observa que un piloto Top cobraba una media de 116.000 euros en una aero-



línea de bandera, un 33% más que en una compañía regional o chárter). Una diferencia parecida se reproduce en la categoría de copilotos top. En cambio, no ocurre lo mismo en las categorías base. En promedio, donde más cobran es en las aerolíneas de bajo coste.

Tras observar estas diferencias se han aplicado dos pruebas estadísticas: la prueba de *Chi-cuadrado de Pearson*

para probar estadísticamente la independencia (o relación) entre las dos variables analizadas (salarios y aerolíneas) y el *test de Haberman* para interpretar con precisión el significado de la asociación, en caso de ser detectada. Los datos correspondientes al importe salarial se dividieron en cuartiles (muy altos, altos, medios y bajos) para obtener resultados más detallados.

En el estudio se observa que en tres de las cuatro categorías (pilotos Top y Base, y copilotos Base) sí existe relación entre las variables (nivel de salarios y tipo de aerolínea), tal y como cabía esperar:

- En la categoría de pilotos Top, la asociación estadística significativa (o sea, no se origina al azar), se produce en el nivel de salario alto y muy alto en los tres tipos de aerolíneas.
- En los pilotos Base, la relación es explicada por dos tipos de aerolíneas, las de bajo coste y las regionales y chárteres, y se produce solamente en los salarios bajos o muy altos.
- Finalmente, en los copilotos Base la asociación se explica en los cuatro niveles de salarios para los tipos de aerolíneas de bajos costes y las regionales y chárteres.

En resumen, en nuestro estudio se ha comprobado que, en promedio, los salarios de los pilotos y copilotos Top de compañías de bandera son los que cobran un salario mayor, a pesar de que estas aerolíneas sean las que poseen una mayor dispersión en los salarios de los pilotos. Sin embargo, los pilotos y copilotos Base de las aerolíneas bajo

coste son los que más cobran, mientras que. A su vez, las aerolíneas regionales y chárteres siempre son las que menos retribuyen a sus pilotos.

Estos resultados contrastan con estudios anteriores, como en el informe presentado por la *European Cockpit Association* (2006) en el que se indica que los niveles salariales de la tripulación de vuelo difieren considerablemente en toda la industria europea y que estas diferencias no están relacionadas con el tipo de aerolínea. En el informe, también se indica que los salarios de los pilotos de una compañía de bajo coste varían considerablemente, mientras que nuestros resultados muestran que la desviación de los salarios en estas compañías es la menor de todas. Incluso, señala que en alguna aerolínea de bajo coste europea, el mayor salario de un piloto puede llegar a ser superior que en algunas compañías de vuelos chárter y estar cerca de los niveles de sueldo de algunas aerolíneas de bandera.

Como conclusión, los resultados manifiestan que sí existe asociación entre las variables, es decir, las retribuciones de los pilotos dependen del tipo de aerolínea para la que trabajan aunque puedan estar también afectados por otros factores sociales y económicos propios de cada país europeo.

## PARA SABER MÁS

European Cockpit Association "Upheaval in the European Skies. Low Cost Carriers in Europe: Economic Data, Market and Pilot Demand Forecast". *ECA Industrial Sub Group*, Brussels, Belgium, 2006. ■

| Variables     | Tipo de aerolíneas |       |            |       |                        |       |
|---------------|--------------------|-------|------------|-------|------------------------|-------|
|               | Bandera            |       | Bajo coste |       | Regionales y chárteres |       |
|               | Media              | Desv. | Media      | Desv. | Media                  | Desv. |
| Piloto Top    | 116.355,72         | 59,44 | 110.783,86 | 37,63 | 87.438,95              | 35,98 |
| Piloto Base   | 70.377,83          | 31,91 | 76.603,43  | 20,17 | 60.409,25              | 24,26 |
| Copiloto Top  | 81.131,16          | 45,73 | 64.269,32  | 25,24 | 52.302,26              | 24,01 |
| Copiloto Base | 40.978,02          | 13,22 | 42.446,49  | 12,98 | 34.373,59              | 14,45 |

Tabla 1: Salario medio por categorías de pilotos (en euros, 2008)  
Fuente: Elaboración propia