

Máster Título Propio

Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias

Aval/Membresía





Máster Título Propio Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias

- » Modalidad: **online**
- » Duración: **12 meses**
- » Titulación: **TECH Global University**
- » Acreditación: **60 ECTS**
- » Horario: **a tu ritmo**
- » Exámenes: **online**

Acceso web: www.techtitute.com/ingenieria/master/master-diseno-construccion-explotacion-infraestructuras-aeroportuarias

Índice

01

Presentación del programa

pág. 4

02

¿Por qué estudiar en TECH?

pág. 8

03

Plan de estudios

pág. 12

04

Objetivos docentes

pág. 24

05

Licencias de software incluidas

pág. 30

06

Metodología de estudio

pág. 34

07

Cuadro docente

pág. 44

08

Titulación

pág.48

01

Presentación del programa

Los aeropuertos son infraestructuras complejas diseñadas para facilitar conexiones globales. Incluyen elementos como el campo de vuelo, torre de control, central eléctrica, balizamiento, instalaciones de comunicaciones y ayudas de aproximación y navegación. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en 2040 se prevé que el tráfico aéreo global supere los 8.000 millones de pasajeros, lo que resalta la creciente necesidad de expertos en Infraestructuras Aeroportuarias. De esta manera, el programa explica en profundidad cada componente aeroportuaria y su interdependencia para garantizar la operatividad. De igual manera, la modalidad 100% online permite compaginar el estudio con otros proyectos personales o profesionales.





“

*Un programa exhaustivo y 100% online,
exclusivo de TECH y con una perspectiva
internacional respaldada por nuestra afiliación
con American Society for Engineering Education”*

En un contexto marcado por el constante crecimiento del transporte aéreo, la modernización de aeropuertos y la expansión de nuevas rutas, el Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias se ha convertido en un campo estratégico para el desarrollo económico, la conectividad internacional y la competitividad de los territorios. Además, los desafíos ambientales, tecnológicos y normativos actuales exigen una visión integral e interdisciplinaria capaz de garantizar infraestructuras seguras, resilientes y alineadas con los objetivos de sostenibilidad y digitalización del sector.

El Máster Título Propio en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias es un completo programa académico que profundiza en las distintas áreas vinculadas a la construcción y gestión de todos los espacios que conforman la actividad cotidiana de un aeropuerto. En una primera etapa, el itinerario se centra en el estudio detallado de las Infraestructuras Aeroportuarias. Se analizan inicialmente los elementos del lado aire, como pistas, calles de rodaje y plataformas, para posteriormente abordar el lado tierra, abarcando accesos, organización y diseño de las áreas funcionales del aeropuerto.

En cuanto a las operaciones y sistemas de gestión, el programa universitario ofrece un análisis técnico de las Operaciones Aeroportuarias, el desarrollo del manual del aeropuerto y el estudio de la multigestión aplicada a distintos contextos. Todo ello se imparte en un formato 100% online, con acceso permanente a recursos multimedia, materiales especializados y una metodología práctica basada en re-learning, ideal para quienes desean compaginar sus estudios con su vida profesional o personal.

Gracias a que TECH es miembro de la **American Society for Engineering Education (ASEE)**, sus estudiantes acceden gratuitamente a conferencias anuales y talleres regionales que enriquecen su formación en ingeniería. Además, disfrutan de acceso en línea a publicaciones especializadas como Prism y el Journal of Engineering Education, fortaleciendo su desarrollo académico y ampliando su red profesional en el ámbito internacional.

Este **Máster Título Propio en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias** contiene el programa universitario más completo y actualizado del mercado. Sus características más destacadas son:

- ♦ El desarrollo de casos prácticos presentados por expertos en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias
- ♦ Los contenidos gráficos, esquemáticos y eminentemente prácticos con los que están concebidos recogen una información científica y práctica sobre aquellas disciplinas indispensables para el ejercicio profesional
- ♦ Los ejercicios prácticos donde realizar el proceso de autoevaluación para mejorar el aprendizaje
- ♦ Su especial hincapié en metodologías innovadoras
- ♦ Las lecciones teóricas, preguntas al experto, foros de discusión de temas controvertidos y trabajos de reflexión individual
- ♦ La disponibilidad de acceso a los contenidos desde cualquier dispositivo fijo o portátil con conexión a internet



Diseña espacios eficientes que reduzcan costos y mejoren la operatividad en vuelos domésticos e internacionales”

“

Gracias a este completo programa educativo podrás ahondar en las infraestructuras tanto de aire como de tierra que forman para de un aeropuerto”

Incluye en su cuadro docente a profesionales pertenecientes al ámbito del Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias, que vierten en este programa la experiencia de su trabajo, además de reconocidos especialistas de sociedades de referencia y universidades de prestigio.

Su contenido multimedia, elaborado con la última tecnología educativa, permitirá al profesional un aprendizaje situado y contextual, es decir, un entorno simulado que proporcionará un estudio inmersivo programado para entrenarse ante situaciones reales.

El diseño de este programa se centra en el Aprendizaje Basado en Problemas, mediante el cual el alumno deberá tratar de resolver las distintas situaciones de práctica profesional que se le planteen a lo largo del curso académico. Para ello, el profesional contará con la ayuda de un novedoso sistema de vídeo interactivo realizado por reconocidos expertos.

Domina el uso del software ARTport y aplica sus utilidades en la explotación y funcionamiento diario de un aeropuerto.

Comprende las vicisitudes de las Operaciones Aeroportuarias y los sistemas de gestión que atañen a las mismas.



02

¿Por qué estudiar en TECH?

TECH es la mayor Universidad digital del mundo. Con un impresionante catálogo de más de 14.000 programas universitarios, disponibles en 11 idiomas, se posiciona como líder en empleabilidad, con una tasa de inserción laboral del 99%. Además, cuenta con un enorme claustro de más de 6.000 profesores de máximo prestigio internacional.



“

Estudia en la mayor universidad digital del mundo y asegura tu éxito profesional. El futuro empieza en TECH”

La mejor universidad online del mundo según FORBES

La prestigiosa revista Forbes, especializada en negocios y finanzas, ha destacado a TECH como «la mejor universidad online del mundo». Así lo han hecho constar recientemente en un artículo de su edición digital en el que se hacen eco del caso de éxito de esta institución, «gracias a la oferta académica que ofrece, la selección de su personal docente, y un método de aprendizaje innovador orientado a formar a los profesionales del futuro».

Forbes
Mejor universidad
online del mundo

Plan
de estudios
más completo

Los planes de estudio más completos del panorama universitario

TECH ofrece los planes de estudio más completos del panorama universitario, con temarios que abarcan conceptos fundamentales y, al mismo tiempo, los principales avances científicos en sus áreas científicas específicas. Asimismo, estos programas son actualizados continuamente para garantizar al alumnado la vanguardia académica y las competencias profesionales más demandadas. De esta forma, los títulos de la universidad proporcionan a sus egresados una significativa ventaja para impulsar sus carreras hacia el éxito.

El mejor claustro docente top internacional

El claustro docente de TECH está integrado por más de 6.000 profesores de máximo prestigio internacional. Catedráticos, investigadores y altos ejecutivos de multinacionales, entre los cuales se destacan Isaiah Covington, entrenador de rendimiento de los Boston Celtics; Magda Romanska, investigadora principal de MetaLAB de Harvard; Ignacio Wistuba, presidente del departamento de patología molecular traslacional del MD Anderson Cancer Center; o D.W Pine, director creativo de la revista TIME, entre otros.

Profesorado
TOP
Internacional

La metodología
más eficaz

Un método de aprendizaje único

TECH es la primera universidad que emplea el *Relearning* en todas sus titulaciones. Se trata de la mejor metodología de aprendizaje online, acreditada con certificaciones internacionales de calidad docente, dispuestas por agencias educativas de prestigio. Además, este disruptivo modelo académico se complementa con el "Método del Caso", configurando así una estrategia de docencia online única. También en ella se implementan recursos didácticos innovadores entre los que destacan vídeos en detalle, infografías y resúmenes interactivos.

La mayor universidad digital del mundo

TECH es la mayor universidad digital del mundo. Somos la mayor institución educativa, con el mejor y más amplio catálogo educativo digital, cien por cien online y abarcando la gran mayoría de áreas de conocimiento. Ofrecemos el mayor número de titulaciones propias, titulaciones oficiales de posgrado y de grado universitario del mundo. En total, más de 14.000 títulos universitarios, en once idiomas distintos, que nos convierten en la mayor institución educativa del mundo.

nº1
Mundial
Mayor universidad
online del mundo

La universidad online oficial de la NBA

TECH es la universidad online oficial de la NBA. Gracias a un acuerdo con la mayor liga de baloncesto, ofrece a sus alumnos programas universitarios exclusivos, así como una gran variedad de recursos educativos centrados en el negocio de la liga y otras áreas de la industria del deporte. Cada programa tiene un currículo de diseño único y cuenta con oradores invitados de excepción: profesionales con una distinguida trayectoria deportiva que ofrecerán su experiencia en los temas más relevantes.

Líderes en empleabilidad

TECH ha conseguido convertirse en la universidad líder en empleabilidad. El 99% de sus alumnos obtienen trabajo en el campo académico que ha estudiado, antes de completar un año luego de finalizar cualquiera de los programas de la universidad. Una cifra similar consigue mejorar su carrera profesional de forma inmediata. Todo ello gracias a una metodología de estudio que basa su eficacia en la adquisición de competencias prácticas, totalmente necesarias para el desarrollo profesional.



Google Partner Premier

El gigante tecnológico norteamericano ha otorgado a TECH la insignia Google Partner Premier. Este galardón, solo al alcance del 3% de las empresas del mundo, pone en valor la experiencia eficaz, flexible y adaptada que esta universidad proporciona al alumno. El reconocimiento no solo acredita el máximo rigor, rendimiento e inversión en las infraestructuras digitales de TECH, sino que también sitúa a esta universidad como una de las compañías tecnológicas más punteras del mundo.



La universidad mejor valorada por sus alumnos

Los alumnos han posicionado a TECH como la universidad mejor valorada del mundo en los principales portales de opinión, destacando su calificación más alta de 4,9 sobre 5, obtenida a partir de más de 1.000 reseñas. Estos resultados consolidan a TECH como la institución universitaria de referencia a nivel internacional, reflejando la excelencia y el impacto positivo de su modelo educativo.



03

Plan de estudios

El contenido de este Máster Título Propio ha sido diseñado y distinguido en dos grandes ámbitos de manera que el primero se centra en las Infraestructuras Aéreas y terrestres, con varias secciones que profundizan en estas áreas, mientras que el área de gestión de operaciones y sistemas de aeropuertos está contenida en otros apartados más específicos sobre cuestiones de documentación, multigestión y sistemas de gestión implementados en los mismos. El alumno obtendrá una visión sistémica del aeropuerto como un engranaje vivo, cambiante y con infinidad de interdependencias en un último módulo que aúna los planteamientos más importantes que se sustraen del programa.



“

Aprende las claves fundamentales en cuanto a gestión de infraestructuras terrestres y aéreas, así como la gestión de las operaciones que suceden diariamente en un aeropuerto”

Módulo 1. Infraestructuras Aeroportuarias lado aire

- 1.1. Planificación aeroportuaria
 - 1.1.1. Ubicación de un aeropuerto
 - 1.1.2. Requisitos meteorológicos
 - 1.1.3. Plan director. Reservas de suelo
 - 1.1.4. El certificado del aeropuerto
- 1.2. La pista
 - 1.2.1. Diseño. Tipologías
 - 1.2.2. Construcción
 - 1.2.3. Explotación de la pista de vuelo
- 1.3. Calle de rodaje
 - 1.3.1. Diseño de calles de rodaje
 - 1.3.2. Explotación. Tráficos. Apartaderos
 - 1.3.3. Calles de rodajes en plataforma
- 1.4. Plataformas
 - 1.4.1. Diseño de estacionamientos
 - 1.4.2. Dimensionamiento de áreas de servicios
 - 1.4.3. Tipos de plataformas
 - 1.4.4. Construcción. Losas. Juntas
 - 1.4.5. Explotación de la plataforma
- 1.5. Áreas de seguridad de aeronaves
 - 1.5.1. Diseño de franjas, RESAs, *Clearways* y *Stopways*
 - 1.5.2. Construcción. Pendientes. Resistencias
 - 1.5.3. Explotación
- 1.6. Drenajes
 - 1.6.1. Drenajes en zonas pavimentadas
 - 1.6.2. Drenajes en zonas no pavimentadas
 - 1.6.3. Plantas Separadoras de Hidrocarburos (PSH)
 - 1.6.4. Problemas constructivos

- 1.7. Superficies limitadoras de obstáculos
 - 1.7.1. Declaración de superficies limitadoras
 - 1.7.2. Limitaciones de obstáculos en municipios
 - 1.7.3. Vigilancia y vulneración
- 1.8. Helipuertos
 - 1.8.1. Diseño. FATO y TLOF
 - 1.8.2. Construcción
 - 1.8.3. Explotación
- 1.9. Torre de control
 - 1.9.1. Diseño funcional
 - 1.9.2. Construcción
 - 1.9.3. Explotación
- 1.10. Patios de carrillos
 - 1.10.1. Diseño y funcionalidad
 - 1.10.2. Construcción. Pavimentos
 - 1.10.3. Explotación

Módulo 2. Infraestructuras no aeronáuticas lado aire

- 2.1. Vías de servicio para vehículos
 - 2.1.1. Diseño
 - 2.1.2. Construcción
 - 2.1.3. Explotación
- 2.2. Plataforma de deshielo
 - 2.2.1. Dimensionamiento
 - 2.2.2. Diseño saneamiento
 - 2.2.3. Explotación
- 2.3. Parque de bomberos
 - 2.3.1. Diseño y ubicación
 - 2.3.2. Construcción
 - 2.3.3. Explotación

- 2.4. Central eléctrica
 - 2.4.1. Diseño
 - 2.4.2. Construcción
 - 2.4.3. Explotación
- 2.5. Otras edificaciones aeroportuarias (hangares, señaleros, halconera, parque de maquinaria, pabellón de estado)
 - 2.5.1. Necesidades operativas
 - 2.5.2. Requisitos funcionales
 - 2.5.3. Diseño y construcción
 - 2.5.4. Explotación
- 2.6. Vallado
 - 2.6.1. Exigencias normativas de diseño
 - 2.6.2. Construcción
 - 2.6.3. Vigilancia y explotación
- 2.7. Zonas de pruebas de motores
 - 2.7.1. Diseño funcional
 - 2.7.2. Construcción
 - 2.7.3. Explotación. Autorizaciones
- 2.8. Túneles de servicios aeroportuarios
 - 2.8.1. Diseño funcional
 - 2.8.2. Explotación
 - 2.8.3. Caso particular de galerías de servicio
- 2.9. Pasarelas y equipos de asistencia a la aeronave
 - 2.9.1. Necesidades funcionales
 - 2.9.2. Expedientes de suministro
 - 2.9.3. Explotación
- 2.10. Software aeroportuario
 - 2.10.1. Aviplan. Utilidades
 - 2.10.2. Aviplan. Funcionamiento
 - 2.10.3. Aviplan. Caso práctico

Módulo 3. Lado tierra y terminal

- 3.1. Accesos ferroviarios
 - 3.1.1. Metro
 - 3.1.2. AVE
 - 3.1.3. Cercanías
 - 3.1.4. Tranvías
- 3.2. Accesos para vehículos y servicios municipales
 - 3.2.1. Accesos vehículo privado
 - 3.2.2. Bolsa de taxi y plataformas VTC
 - 3.2.3. Estaciones de autobuses
 - 3.2.4. Policía municipal y grúa
- 3.3. Aparcamientos públicos y de personal
 - 3.3.1. Diseño
 - 3.3.2. Construcción
 - 3.3.3. Explotación
- 3.4. La terminal. Área de facturación
 - 3.4.1. Dimensionamiento
 - 3.4.2. Funcionalidad
 - 3.4.3. Explotación
- 3.5. La terminal. Área de embarque
 - 3.5.1. Dimensionamiento
 - 3.5.2. Funcionalidad
 - 3.5.3. Explotación
- 3.6. Área de recogida de equipajes
 - 3.6.1. Dimensionamiento
 - 3.6.2. Hipódromos
 - 3.6.3. Explotación
- 3.7. La terminal. Áreas comerciales
 - 3.7.1. Flujos de pasajeros. Vuelos domésticos e internacionales
 - 3.7.2. Áreas comerciales. Ubicación
 - 3.7.3. Gestión de filtros de seguridad

- 3.8. Accesibilidad y señalización
 - 3.8.1. Accesibilidad
 - 3.8.2. Señalética
 - 3.8.3. *Wayfinding* inteligente
- 3.9. Servicios aeroportuarios al pasajero
 - 3.9.1. Información
 - 3.9.2. PMRs
 - 3.9.3. *Facilities*
- 3.10. Software aeroportuario
 - 3.10.1. ARTport. Utilidades
 - 3.10.2. ARTport. Funcionamiento

Módulo 4. AAVV y no VV en el aeropuerto

- 4.1. Señalización horizontal de pista
 - 4.1.1. Señal de umbral
 - 4.1.2. Señal designadora de pista
 - 4.1.3. Eje de pista
 - 4.1.4. Faja lateral
 - 4.1.5. Zona de toma de contacto
 - 4.1.6. Señales de punto de espera
 - 4.1.7. Otras señales en pista
- 4.2. Señalización horizontal en rodajes
 - 4.2.1. Señal de eje de calle de rodaje TCL
 - 4.2.2. Señal mejorada
 - 4.2.3. Señal de borde
 - 4.2.4. Señal de punto de espera intermedio
 - 4.2.5. Otras señales en rodajes
- 4.3. Señalización horizontal en plataforma
 - 4.3.1. Señal de borde
 - 4.3.2. Línea de seguridad ABL
 - 4.3.3. Señal de área de restricción de equipos
 - 4.3.4. Señal de área de espera de equipos
 - 4.3.5. Señales de puesto de estacionamiento
 - 4.3.6. Señal de entrada a puesto
 - 4.3.7. Señal de senda peatonal
 - 4.3.8. Otras señales en rodajes
- 4.4. Letreros
 - 4.4.1. Letreros para aeronaves. Información
 - 4.4.2. Letreros para aeronaves. Obligación
 - 4.4.3. Letreros para vehículos y peatones
- 4.5. Señales y letreros en helipuertos
 - 4.5.1. Señales en helipuertos elevados
 - 4.5.2. Señales en helipuertos de superficie
 - 4.5.3. Señal de estacionamiento de helicópteros
- 4.6. Ayudas visuales en pista. Luces
 - 4.6.1. Luces de eje
 - 4.6.2. Luces de umbral y extremo
 - 4.6.3. PAPIs
 - 4.6.4. Sistema de iluminación de aproximación
 - 4.6.5. Mangas de viento
 - 4.6.6. Otras ayudas visuales
- 4.7. Ayudas visuales en rodajes. Luces
 - 4.7.1. Luces de eje
 - 4.7.2. Luces de borde
 - 4.7.3. Otras ayudas visuales

- 4.8. Ayudas no visuales. Radioayudas
 - 4.8.1. ILS
 - 4.8.2. VOR DME
 - 4.8.3. Otras ayudas no visuales
- 4.9. Iluminación
 - 4.9.1. Necesidades lumínicas
 - 4.9.2. Torres mega
 - 4.9.3. Estudios de iluminación
- 4.10. Puntos de espera
 - 4.10.1. Puntos de espera de entrada a pista
 - 4.10.2. Puntos de espera intermedios
 - 4.10.3. Luces de protección de pista
 - 4.10.4. Barras de parada

Módulo 5. El manual de aeropuerto

- 5.1. Estructura y mantenimiento del manual de aeropuerto
 - 5.1.1. Estructura y contenidos del manual
 - 5.1.2. Documento de usos operacionales
 - 5.1.3. Actualizaciones del manual. Gestión del cambio
- 5.2. Control de accesos al área de movimiento
 - 5.2.1. Controles obligatorios. Alcance
 - 5.2.2. Controles aleatorios
 - 5.2.3. Registros
- 5.3. Inspecciones del área de movimientos
 - 5.3.1. Inspecciones de pista. Metodología. Frecuencia
 - 5.3.2. Otras inspecciones
 - 5.3.3. Registros
- 5.4. Trabajos en el aeródromo
 - 5.4.1. Instrucciones para la ejecución de obras en aeropuertos
 - 5.4.2. Permisos de trabajo
 - 5.4.3. Registros
- 5.5. Gestión de la plataforma
 - 5.5.1. Gestión ordinaria de la plataforma
 - 5.5.2. Saturación de plataforma
 - 5.5.3. Software de gestión de plataforma. Restricciones e incompatibilidades
 - 5.5.4. Otras situaciones
 - 5.5.5. Registros
- 5.6. Gestión del peligro de fauna
 - 5.6.1. El coordinador de fauna
 - 5.6.2. Ahuyentadores de aves
 - 5.6.3. Programa de control de fauna
 - 5.6.4. Obligaciones
 - 5.6.5. Registros
- 5.7. Control de las áreas y superficies de protección del aeropuerto
 - 5.7.1. Vigilancia dentro del aeropuerto
 - 5.7.2. Frangibilidad
 - 5.7.3. Vigilancia fuera del aeropuerto
 - 5.7.4. Registros
- 5.8. Traslado de aeronaves inutilizadas
 - 5.8.1. Marco legal
 - 5.8.2. Medios necesarios. Acuerdos
 - 5.8.3. Registros
- 5.9. Nexos planos
 - 5.9.1. Planos infraestructuras lado aire
 - 5.9.2. Planos operacionales
 - 5.9.3. Mantenimiento y actualización de planos
- 5.10. Otros procedimientos operacionales
 - 5.10.1. Planes de mantenimiento
 - 5.10.2. Operaciones en condiciones climatológicas no estándar
 - 5.10.3. Operaciones de aeronaves de clave superior. Afecciones a pavimentos

Módulo 6. Operaciones Aeroportuarias

- 6.1. Categorías de operación en pista
 - 6.1.1. Operaciones visuales
 - 6.1.2. Instrumental de NP
 - 6.1.3. Instrumental de precisión
 - 6.1.4. Requisitos mínimos para cada categoría
- 6.2. Operaciones de helicópteros
 - 6.2.1. El rodaje aéreo
 - 6.2.2. Interferencias
 - 6.2.3. Performances de helicópteros
- 6.3. Operaciones especiales
 - 6.3.1. Drones
 - 6.3.2. Helicópteros
 - 6.3.3. Vuelos con carta de exención
 - 6.3.4. Vuelos hospital
- 6.4. Normativa de seguridad en plataforma
 - 6.4.1. Contenido de la NSP
 - 6.4.2. El PCP y el PCP R
 - 6.4.3. ERA; EPA
 - 6.4.4. Inspecciones y régimen sancionador
- 6.5. El SSEI
 - 6.5.1. Servicio contra incendios
 - 6.5.2. Categorías por operaciones
 - 6.5.3. Degradación servicio SSEI
 - 6.5.4. Simulacros. Tiempo de respuesta
- 6.6. El plan de autoprotección
 - 6.6.1. Estructura y alcance del plan
 - 6.6.2. Involucrados y obligaciones
 - 6.6.3. Coordinación con planes de rango superior
 - 6.6.4. Programa de simulacros
 - 6.6.5. Gestión de crisis



- 6.7. Servicios aeroportuarios a las compañías
 - 6.7.1. Repostajes
 - 6.7.2. Deshuelos
 - 6.7.3. Aprovisionamientos
- 6.8. El *Handling*
 - 6.8.1. Alcance del *Handling*
 - 6.8.2. Clasificación de agentes *Handling*
 - 6.8.3. Contratos de servicios *Handling*
- 6.9. Programas *Safety*
 - 6.9.1. Programa de prevención de FOD
 - 6.9.2. Programa de seguridad en pista
 - 6.9.3. Programa de seguridad en plataforma
- 6.10. El control de obstáculos
 - 6.10.1. Documentos de identificación y evaluación de obstáculos
 - 6.10.2. Obstáculos interiores al aeropuerto
 - 6.10.3. Obstáculos exteriores al aeropuerto

Módulo 7. La multigestión

- 7.1. El marco regulatorio aeroportuario. AESA
 - 7.1.1. Marco jurídico
 - 7.1.2. Líneas de actuación de AESA y EASA
 - 7.1.3. Actividad inspectora de AESA
- 7.2. Dora
 - 7.2.1. Obligaciones de inversión
 - 7.2.2. Capacidad aeroportuaria prevista
 - 7.2.3. Tarifación
 - 7.2.4. Seguimiento ministerial
- 7.3. SGSO
 - 7.3.1. Estructura del SGSO
 - 7.3.2. La gestión de riesgos
 - 7.3.3. Programa anual de seguridad operacional



- 7.4. Seguridad
 - 7.4.1. Responsables de la seguridad. FFCCSSEE
 - 7.4.2. Gestión de la seguridad en el aeropuerto
 - 7.4.3. Seguridad frente a comodidad
- 7.5. Sistema de gestión medioambiental
 - 7.5.1. El sistema de gestión medioambiental
 - 7.5.2. Actuaciones en materia de ruido
 - 7.5.3. Actuaciones en materia de contaminación lumínica
 - 7.5.4. Otras líneas de actuación
- 7.6. Calidad
 - 7.6.1. El sistema de gestión de la calidad
 - 7.6.2. La calidad de los datos aeronáuticos
 - 7.6.3. Calidad requerida a proveedores
 - 7.6.4. Auditorías internas y otras actuaciones
- 7.7. El CGA y el CEOPS
 - 7.7.1. CEOPS. Gestión aeronáutica
 - 7.7.2. CGA. Gestión aeroportuaria
 - 7.7.3. La coordinación con navegación aérea
- 7.8. Gestión de red y gestión de RR.HH.
 - 7.8.1. Concepto de red
 - 7.8.2. Aeropuerto alternativo
 - 7.8.3. Gestión de RR.HH. H24; H12
 - 7.8.4. Convenios
- 7.9. Presupuesto anual operativo
 - 7.9.1. Ingresos aeronáuticos
 - 7.9.2. Ingresos no aeronáuticos
 - 7.9.3. Presupuesto anual operativo. Seguimiento y cumplimiento
 - 7.9.4. Restricciones y obligaciones económicas
- 7.10. La gestión del cambio para el mantenimiento del certificado
 - 7.10.1. Información y autorización de AESA
 - 7.10.2. Expediente de solicitud de cambio
 - 7.10.3. La formación de los RR.HH para el cambio

Módulo 8. Pavimentos aeroportuarios

- 8.1. Tipología de pavimentos aeroportuarios
 - 8.1.1. Los pavimentos en la vida del aeropuerto
 - 8.1.2. Tipos de pavimento y parámetros de diseño
 - 8.1.3. La gestión económica de pavimentos
- 8.2. Materiales para la construcción de pavimentos
 - 8.2.1. Mezclas bituminosas
 - 8.2.2. Hormigones
 - 8.2.3. Bases granulares
- 8.3. Diseño y preparación de la explanada
 - 8.3.1. Tipos de suelos
 - 8.3.2. Parámetros que determinan la resistencia de una explanada
 - 8.3.3. Mejoramientos de terrenos
- 8.4. Diseño de pavimentos flexibles aeroportuarios
 - 8.4.1. Secciones estándar de pavimentos flexibles y sección mínima
 - 8.4.2. Diseño de pavimentos flexibles. Normativa aeroportuaria
 - 8.4.3. Diseño de pavimentos flexibles no resistentes. Normativa aeroportuaria
- 8.5. Diseño de pavimentos rígidos aeroportuarios
 - 8.5.1. Secciones típicas de pavimentos rígidos resistentes y sección mínima
 - 8.5.2. Diseño de pavimentos rígidos resistentes bajo normativa aeroportuaria
 - 8.5.3. Diseño de pavimentos rígidos no resistentes bajo normativa aeroportuaria
 - 8.5.4. Caso práctico con FAARFIELD
- 8.6. Evaluación de parámetros superficiales
 - 8.6.1. Coeficiente de rozamiento
 - 8.6.2. Textura superficial
 - 8.6.3. Regularidad superficial
 - 8.6.4. Índice de Condición del Pavimento (PCI)
- 8.7. Evaluación de parámetros estructurales
 - 8.7.1. Ensayos no destructivos para determinar la capacidad estructural
 - 8.7.2. Ensayos destructivos para determinar la capacidad estructural
 - 8.7.3. Procedimientos de notificación y actuación

- 8.8. Evaluación de las explanadas
 - 8.8.1. Tipo de explanadas
 - 8.8.2. Resistencia de suelos compactados (ensayo de CBR)
 - 8.8.3. Resistencia de suelos compactados (placa de carga)
- 8.9. Catálogo de defectos en pavimentos
 - 8.9.1. Defectos en pavimentos flexibles
 - 8.9.2. Defectos en pavimentos rígidos
 - 8.9.3. Defectos en explanadas
- 8.10. Recrecidos, refuerzos o saneos profundos
 - 8.10.1. Análisis de la vida útil del pavimento
 - 8.10.2. Recrecidos para mejorar la condición superficial del pavimento
 - 8.10.3. Refuerzos y saneos profundos para mejorar la condición estructural del pavimento

Módulo 9. El mantenimiento aeroportuario

- 9.1. Marco normativo. Instrucciones de mantenimiento
 - 9.1.1. Normativa: española y Europea
 - 9.1.2. Normativa Internacional (FAA y OACI)
 - 9.1.3. Tipos de mantenimiento. Correctivo, predictivo, modificativo
- 9.2. Programa de mantenimiento
 - 9.2.1. Definiciones, especificaciones e implicados
 - 9.2.2. Alcance de un programa de mantenimiento. La mejora continua
 - 9.2.3. Indicadores de cumplimiento
 - 9.2.4. Registros auditables de mantenimiento
- 9.3. Mantenimiento de ayudas visuales
 - 9.3.1. Mantenimiento de luces elevadas
 - 9.3.2. Mantenimiento de luces empotradas
 - 9.3.3. Mantenimiento de torres mega
- 9.4. Mantenimiento de señalización
 - 9.4.1. Señalización horizontal en pista
 - 9.4.2. Señalización horizontal en plataforma y rodajes
 - 9.4.3. Letreros
- 9.5. Mantenimiento de sistemas eléctricos de baja tensión
 - 9.5.1. Cuadros
 - 9.5.2. Líneas de distribución
 - 9.5.3. Termografías
- 9.6. Mantenimiento de sistemas eléctricos de alta tensión
 - 9.6.1. Cabinas
 - 9.6.2. Líneas de distribución
 - 9.6.3. Máquinas eléctricas
- 9.7. Protocolos de pruebas
 - 9.7.1. Pruebas de corte de la fuente de alimentación
 - 9.7.2. SMP B
 - 9.7.3. SMP E
- 9.8. Mantenimiento de superficies del área de movimiento
 - 9.8.1. Áreas pavimentadas
 - 9.8.2. Áreas no pavimentadas
 - 9.8.3. Sistema de drenaje
- 9.9. Mantenimiento de vallados de seguridad y otros dispositivos de control
 - 9.9.1. Mantenimiento de vallados
 - 9.9.2. Mantenimiento de edificios relacionados con la explotación aeronáutica
 - 9.9.3. Mantenimiento de edificios no vinculados a la operación aeronáutica
 - 9.9.4. Mantenimiento de otras instalaciones
- 9.10. Mantenimiento de equipos
 - 9.10.1. Mantenimiento de vehículos aeroportuarios. ITV aeroportuaría
 - 9.10.2. Maquinaria
 - 9.10.3. Sistemas informáticos y de comunicación relacionados con la explotación del lado aire

Módulo 10. La gestión sistémica del aeropuerto

- 10.1. El transporte aéreo
 - 10.1.1. Elementos del transporte aéreo
 - 10.1.2. Instituciones del transporte aéreo
 - 10.1.3. Incidencia en el desarrollo socioeconómico
 - 10.1.4. Relación del transporte aéreo con otros sistemas de transporte
- 10.2. Oficina técnica aeroportuaria
 - 10.2.1. Planos lado aire
 - 10.2.2. Planos lado tierra
 - 10.2.3. *As Built* y DFO
 - 10.2.4. Otras funcionalidades
- 10.3. La infraestructura
 - 10.3.1. Interrelación entre pista y rodajes
 - 10.3.2. Interrelación entre pista y plataforma
 - 10.3.3. Interrelación entre pista y sistemas eléctricos
 - 10.3.4. Ampliaciones de pista
 - 10.3.5. Reducciones de pista
 - 10.3.6. Modificaciones de plataforma
- 10.4. RR.HH en los aeropuertos
 - 10.4.1. Colectivos aeroportuarios
 - 10.4.2. Servicio público
 - 10.4.3. Convenios
- 10.5. Gestión financiera
 - 10.5.1. Ingresos aeronáuticos
 - 10.5.2. Ingresos no aeronáuticos
 - 10.5.3. Rentabilidad de proyectos
- 10.6. El servicio público del aeropuerto
 - 10.6.1. Cohesión territorial
 - 10.6.2. Vuelos no comerciales
 - 10.6.3. Vuelos de servicios públicos



- 10.7. Tipos de expedientes
 - 10.7.1. Ley de contratos del estado
 - 10.7.2. Concursos
 - 10.7.3. Concesiones
- 10.8. Gestión de proyectos aeroportuarios
 - 10.8.1. El *Project Manager* aeroportuario
 - 10.8.2. Alcance
 - 10.8.3. Estimación y control de costes
 - 10.8.4. Gestión de la calidad del proyecto
 - 10.8.5. Plazo contractual. Planificación del proyecto
 - 10.8.6. Transición y formación
- 10.9. El cuadro de mando en el aeropuerto
 - 10.9.1. Cuadros de mando descriptivos
 - 10.9.2. Cuadros de mando predictivos
 - 10.9.3. Implantación del cuadro de mando en la gestión aeroportuaria
 - 10.9.4. Caso práctico
- 10.10. El enfoque sistémico del aeropuerto
 - 10.10.1. Relaciones entre infraestructuras y operaciones
 - 10.10.2. Relaciones entre infraestructuras y RR.HH
 - 10.10.3. Relaciones entre operaciones y RR.HH

“Especialízate en señalización horizontal de pista y conoce a fondo señales de umbral, eje de pista y zonas de contacto”



04

Objetivos docentes

Los objetivos de este programa universitario están destinados a que el alumnado sea capaz de desarrollar el criterio profesional y capacidad para dirigir cualquier fase de Planificación, Diseño, Construcción o Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias. El alumno estará perfectamente habilitado para lograr analizar problemas en las infraestructuras tanto de tierra como de aire en los aeropuertos, adquirir un enfoque especializado y estar en condiciones de monitorizar la gestión de cualquier departamento aeroportuario, así como esbozar nuevas tendencias pautadas en la era post-Covid.





“

Diseña la mejor señalización para rodajes y domina puntos de espera, ejes de calle y bordes operativos”



Objetivos generales

- ♦ Dotar al profesional de los conocimientos específicos y necesarios para desempeñarse con opinión crítica y formada en cualquier fase de Planificación, Diseño, Construcción o Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias
- ♦ Determinar la problemática del diseño aeroportuario y buscar soluciones ajustadas a las necesidades del aeropuerto
- ♦ Dominar los principales condicionantes que conlleva una obra aeroportuaria
- ♦ Adquirir un enfoque especializado y estar en condiciones de monitorizar la gestión de cualquier departamento aeroportuario
- ♦ Aplicar las últimas técnicas empleadas en el sector aeroportuario en la actualidad
- ♦ Esbozar las nuevas tendencias que los aeropuertos prevén implantar en la era post Covid





Objetivos específicos

Módulo 1. Infraestructuras Aeroportuarias lado aire

- ♦ Identificar la ubicación óptima de un aeropuerto
- ♦ Detallar el contenido y redactar un plan director
- ♦ Dominar el manual del aeropuerto como punto de partida de un aeropuerto
- ♦ Ahondar en los tipos de pista, así como en sus diseños

Módulo 2. Infraestructuras no aeronáuticas lado aire

- ♦ Abordar la problemática de explotación de una plataforma de deshielo
- ♦ Identificar los requerimientos de ubicación de un SSEI
- ♦ Conocer las partes de un parque de bomberos
- ♦ Desarrollar la capacidad de diseño funcional de una central eléctrica

Módulo 3. Lado tierra y terminal

- ♦ Identificar el estado del arte en lo referente a conexiones ferroviarias con los aeropuertos
- ♦ Detallar la problemática funcional de los accesos al aeropuerto
- ♦ Conocer los accesos al aeropuerto y de aparcamientos aeroportuarios
- ♦ Dominar los requisitos funcionales de cada área de la terminal

Módulo 4. AAVV y no VV en el aeropuerto

- ♦ Ahondar en la profundidad de señalización horizontal de pista, calles de rodaje, señalización horizontal de plataforma, de cualquier parte del campo de vuelo
- ♦ Identificar con profundidad los sistemas de luces para pista, calles de rodaje, luces para plataforma, campo de vuelo
- ♦ Detallar los tipos de letreros utilizables en un campo de vuelo
- ♦ Diseñar el sistema de información por letreros del campo de vuelo

Módulo 5. El manual de aeropuerto

- ♦ Dominar el contenido del manual de aeropuerto
- ♦ Ahondar en el contenido del procedimiento de control de accesos
- ♦ Conocer el contenido del procedimiento de trabajos en el aeródromo
- ♦ Identificar el contenido del procedimiento de gestión de la plataforma

Módulo 6. Operaciones Aeroportuarias

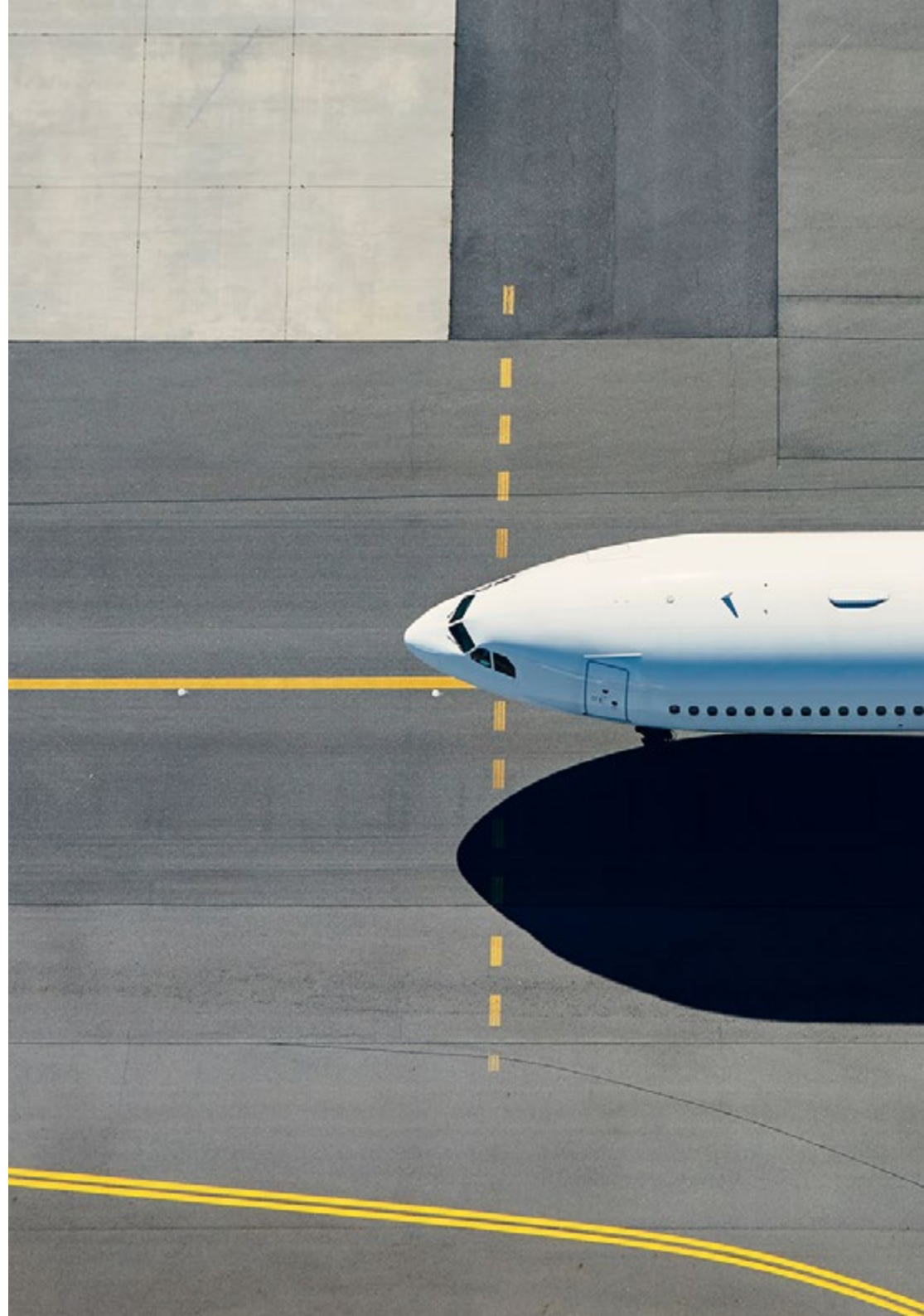
- ♦ Profundizar la categorización de las operaciones que se producen en el aeropuerto
- ♦ Conocer la singularidad de la operación de helicópteros
- ♦ Ahondar en la problemática de la existencia de operaciones especiales
- ♦ Examinar la normativa de seguridad en plataforma que rige la actividad en tierra

Módulo 7. La multigestión

- ♦ Profundizar en la existencia de los centros de gestión CGA y CEOPS, y sus funciones
- ♦ Conocer las particularidades de la operación en red y su afección a los RRHH involucrados
- ♦ Detallar los presupuestos anuales
- ♦ Identificar las particularidades del proceso de gestión del cambio para el mantenimiento del certificado del aeropuerto

Módulo 8. pavimentos aeroportuarios

- ♦ Identificar la importancia de los pavimentos en la vida del aeropuerto
- ♦ Conocer los materiales constitutivos de los pavimentos
- ♦ Estudiar los parámetros de diseño de una plataforma
- ♦ Ahondar en la dimensión de pavimentos rígidos, dimensionar pavimentos flexibles





Módulo 9. El mantenimiento aeroportuario

- ♦ Dominar los requisitos normativos al plan de mantenimiento aeroportuario
- ♦ Determinar la estructura, alcance y revisión periódica del plan de mantenimiento
- ♦ Abordar los requisitos de mantenimiento de las ayudas visuales
- ♦ Identificar los requisitos de mantenimiento de la señalización

Módulo 10. La gestión sistémica del aeropuerto

- ♦ Identificar las relaciones de cada parte interviniente en la gestión de un aeropuerto
- ♦ Ahondar en los cuadros de mando como herramienta de toma de decisiones

“

Aplica criterios de explotación en Infraestructuras Aeroportuarias y lleva la operación a su máximo rendimiento”

05

Licencias de software incluidas

TECH es referencia en el mundo universitario por combinar la última tecnología con las metodologías docentes para potenciar el proceso de enseñanza-aprendizaje. Para ello, ha establecido una red de alianzas que le permite tener acceso a las herramientas de software más avanzadas del mundo profesional.



“

Al matricularte recibirás, de forma completamente gratuita, las credenciales de uso académico de las siguientes aplicaciones de software profesional”

TECH ha establecido una red de alianzas profesionales en la que se encuentran los principales proveedores de software aplicado a las diferentes áreas profesionales. Estas alianzas permiten a TECH tener acceso al uso de centenares de aplicaciones informáticas y licencias de software para acercarlas a sus estudiantes.

Las licencias de software para uso académico permitirán a los estudiantes utilizar las aplicaciones informáticas más avanzadas en su área profesional, de modo que podrán conocerlas y aprender su dominio sin tener que incurrir en costes. TECH se hará cargo del procedimiento de contratación para que los alumnos puedan utilizarlas de modo ilimitado durante el tiempo que estén estudiando el programa de Máster Título Propio en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias, y además lo podrán hacer de forma completamente gratuita.

TECH te dará acceso gratuito al uso de las siguientes aplicaciones de software:



Alias AutoStudio

Alias AutoStudio es una herramienta de referencia en el diseño industrial y automotriz. Con un valor aproximado de **22.500 euros**, TECH ofrecerá este *software* sin coste adicional durante el programa académico. En este ámbito, dicha plataforma permitirá desarrollar proyectos completos, desde el boceto inicial, hasta el modelado final para fabricación.

El enfoque de esta Licencia facilitará la elaboración de diseños detallados, controlados y visualmente refinados. Gracias a su compatibilidad con el ecosistema Autodesk, **Alias AutoStudio** mejorará la colaboración entre los departamentos de diseño e ingeniería. De hecho, esto es fundamental para acelerar los tiempos de entrega en los proyectos de alta complejidad.

Funciones destacadas:

- ♦ **Modelado avanzado con NURBS:** permite diseñar superficies complejas de alta precisión
- ♦ **Sketching digital:** facilita la creación y ajuste de conceptos desde cero
- ♦ **Renderizado en tiempo real:** valida estéticamente el modelo en cada etapa
- ♦ **Edición de geometrías:** manipula curvas, vértices y estructuras con gran control
- ♦ **Integración Autodesk:** conecta fácilmente con herramientas como Inventor o Revit

En resumen, **Alias AutoStudio** ofrecerá a los especialistas de TECH una experiencia práctica avanzada, impulsándolos tanto a consolidar habilidades técnicas clave **sin coste adicional**, como a alinearse con las exigencias del sector global.



Google Career Launchpad

Google Career Launchpad es una solución para desarrollar habilidades digitales en tecnología y análisis de datos. Con un valor estimado de **5.000 dólares**, se incluye de forma **gratuita** en el programa universitario de TECH, brindando acceso a laboratorios interactivos y certificaciones reconocidas en el sector.

Esta plataforma combina capacitación técnica con casos prácticos, usando tecnologías como BigQuery y Google AI. Ofrece entornos simulados para experimentar con datos reales, junto a una red de expertos para orientación personalizada.

Funciones destacadas:

- ♦ **Cursos especializados:** contenido actualizado en cloud computing, machine learning y análisis de datos
- ♦ **Laboratorios en vivo:** prácticas con herramientas reales de Google Cloud sin configuración adicional
- ♦ **Certificaciones integradas:** preparación para exámenes oficiales con validez internacional
- ♦ **Mentorías profesionales:** sesiones con expertos de Google y partners tecnológicos
- ♦ **Proyectos colaborativos:** retos basados en problemas reales de empresas líderes

En conclusión, **Google Career Launchpad** conecta a los usuarios con las últimas tecnologías del mercado, facilitando su inserción en áreas como inteligencia artificial y ciencia de datos con credenciales respaldadas por la industria.

06

Metodología de estudio

TECH es la primera universidad en el mundo que combina la metodología de los **case studies** con el **Relearning**, un sistema de aprendizaje 100% online basado en la reiteración dirigida.

Esta disruptiva estrategia pedagógica ha sido concebida para ofrecer a los profesionales la oportunidad de actualizar conocimientos y desarrollar competencias de un modo intensivo y riguroso. Un modelo de aprendizaje que coloca al estudiante en el centro del proceso académico y le otorga todo el protagonismo, adaptándose a sus necesidades y dejando de lado las metodologías más convencionales.



“

TECH te prepara para afrontar nuevos retos en entornos inciertos y lograr el éxito en tu carrera”

El alumno: la prioridad de todos los programas de TECH

En la metodología de estudios de TECH el alumno es el protagonista absoluto. Las herramientas pedagógicas de cada programa han sido seleccionadas teniendo en cuenta las demandas de tiempo, disponibilidad y rigor académico que, a día de hoy, no solo exigen los estudiantes sino los puestos más competitivos del mercado.

Con el modelo educativo asincrónico de TECH, es el alumno quien elige el tiempo que destina al estudio, cómo decide establecer sus rutinas y todo ello desde la comodidad del dispositivo electrónico de su preferencia. El alumno no tendrá que asistir a clases en vivo, a las que muchas veces no podrá acudir. Las actividades de aprendizaje las realizará cuando le venga bien. Siempre podrá decidir cuándo y desde dónde estudiar.

“

*En TECH NO tendrás clases en directo
(a las que luego nunca puedes asistir)”*



Los planes de estudios más exhaustivos a nivel internacional

TECH se caracteriza por ofrecer los itinerarios académicos más completos del entorno universitario. Esta exhaustividad se logra a través de la creación de temarios que no solo abarcan los conocimientos esenciales, sino también las innovaciones más recientes en cada área.

Al estar en constante actualización, estos programas permiten que los estudiantes se mantengan al día con los cambios del mercado y adquieran las habilidades más valoradas por los empleadores. De esta manera, quienes finalizan sus estudios en TECH reciben una preparación integral que les proporciona una ventaja competitiva notable para avanzar en sus carreras.

Y además, podrán hacerlo desde cualquier dispositivo, pc, tableta o smartphone.

“

El modelo de TECH es asincrónico, de modo que te permite estudiar con tu pc, tableta o tu smartphone donde quieras, cuando quieras y durante el tiempo que quieras”

Case studies o Método del caso

El método del caso ha sido el sistema de aprendizaje más utilizado por las mejores escuelas de negocios del mundo. Desarrollado en 1912 para que los estudiantes de Derecho no solo aprendiesen las leyes a base de contenidos teóricos, su función era también presentarles situaciones complejas reales. Así, podían tomar decisiones y emitir juicios de valor fundamentados sobre cómo resolverlas. En 1924 se estableció como método estándar de enseñanza en Harvard.

Con este modelo de enseñanza es el propio alumno quien va construyendo su competencia profesional a través de estrategias como el *Learning by doing* o el *Design Thinking*, utilizadas por otras instituciones de renombre como Yale o Stanford.

Este método, orientado a la acción, será aplicado a lo largo de todo el itinerario académico que el alumno emprenda junto a TECH. De ese modo se enfrentará a múltiples situaciones reales y deberá integrar conocimientos, investigar, argumentar y defender sus ideas y decisiones. Todo ello con la premisa de responder al cuestionamiento de cómo actuaría al posicionarse frente a eventos específicos de complejidad en su labor cotidiana.



Método Relearning

En TECH los *case studies* son potenciados con el mejor método de enseñanza 100% online: el *Relearning*.

Este método rompe con las técnicas tradicionales de enseñanza para poner al alumno en el centro de la ecuación, proveyéndole del mejor contenido en diferentes formatos. De esta forma, consigue repasar y reiterar los conceptos clave de cada materia y aprender a aplicarlos en un entorno real.

En esta misma línea, y de acuerdo a múltiples investigaciones científicas, la reiteración es la mejor manera de aprender. Por eso, TECH ofrece entre 8 y 16 repeticiones de cada concepto clave dentro de una misma lección, presentada de una manera diferente, con el objetivo de asegurar que el conocimiento sea completamente afianzado durante el proceso de estudio.

El Relearning te permitirá aprender con menos esfuerzo y más rendimiento, implicándote más en tu especialización, desarrollando el espíritu crítico, la defensa de argumentos y el contraste de opiniones: una ecuación directa al éxito.



Un Campus Virtual 100% online con los mejores recursos didácticos

Para aplicar su metodología de forma eficaz, TECH se centra en proveer a los egresados de materiales didácticos en diferentes formatos: textos, vídeos interactivos, ilustraciones y mapas de conocimiento, entre otros. Todos ellos, diseñados por profesores cualificados que centran el trabajo en combinar casos reales con la resolución de situaciones complejas mediante simulación, el estudio de contextos aplicados a cada carrera profesional y el aprendizaje basado en la reiteración, a través de audios, presentaciones, animaciones, imágenes, etc.

Y es que las últimas evidencias científicas en el ámbito de las Neurociencias apuntan a la importancia de tener en cuenta el lugar y el contexto donde se accede a los contenidos antes de iniciar un nuevo aprendizaje. Poder ajustar esas variables de una manera personalizada favorece que las personas puedan recordar y almacenar en el hipocampo los conocimientos para retenerlos a largo plazo. Se trata de un modelo denominado *Neurocognitive context-dependent e-learning* que es aplicado de manera consciente en esta titulación universitaria.

Por otro lado, también en aras de favorecer al máximo el contacto mentor-alumno, se proporciona un amplio abanico de posibilidades de comunicación, tanto en tiempo real como en diferido (mensajería interna, foros de discusión, servicio de atención telefónica, email de contacto con secretaría técnica, chat y videoconferencia).

Asimismo, este completísimo Campus Virtual permitirá que el alumnado de TECH organice sus horarios de estudio de acuerdo con su disponibilidad personal o sus obligaciones laborales. De esa manera tendrá un control global de los contenidos académicos y sus herramientas didácticas, puestas en función de su acelerada actualización profesional.



La modalidad de estudios online de este programa te permitirá organizar tu tiempo y tu ritmo de aprendizaje, adaptándolo a tus horarios”

La eficacia del método se justifica con cuatro logros fundamentales:

1. Los alumnos que siguen este método no solo consiguen la asimilación de conceptos, sino un desarrollo de su capacidad mental, mediante ejercicios de evaluación de situaciones reales y aplicación de conocimientos.
2. El aprendizaje se concreta de una manera sólida en capacidades prácticas que permiten al alumno una mejor integración en el mundo real.
3. Se consigue una asimilación más sencilla y eficiente de las ideas y conceptos, gracias al planteamiento de situaciones que han surgido de la realidad.
4. La sensación de eficiencia del esfuerzo invertido se convierte en un estímulo muy importante para el alumnado, que se traduce en un interés mayor en los aprendizajes y un incremento del tiempo dedicado a trabajar en el curso.

La metodología universitaria mejor valorada por sus alumnos

Los resultados de este innovador modelo académico son constatables en los niveles de satisfacción global de los egresados de TECH.

La valoración de los estudiantes sobre la calidad docente, calidad de los materiales, estructura del curso y sus objetivos es excelente. No en valde, la institución se convirtió en la universidad mejor valorada por sus alumnos según el índice global score, obteniendo un 4,9 de 5.

Accede a los contenidos de estudio desde cualquier dispositivo con conexión a Internet (ordenador, tablet, smartphone) gracias a que TECH está al día de la vanguardia tecnológica y pedagógica.

Podrás aprender con las ventajas del acceso a entornos simulados de aprendizaje y el planteamiento de aprendizaje por observación, esto es, Learning from an expert.



Así, en este programa estarán disponibles los mejores materiales educativos, preparados a conciencia:



Material de estudio

Todos los contenidos didácticos son creados por los especialistas que van a impartir el curso, específicamente para él, de manera que el desarrollo didáctico sea realmente específico y concreto.

Estos contenidos son aplicados después al formato audiovisual que creará nuestra manera de trabajo online, con las técnicas más novedosas que nos permiten ofrecerte una gran calidad, en cada una de las piezas que pondremos a tu servicio.



Prácticas de habilidades y competencias

Realizarás actividades de desarrollo de competencias y habilidades específicas en cada área temática. Prácticas y dinámicas para adquirir y desarrollar las destrezas y habilidades que un especialista precisa desarrollar en el marco de la globalización que vivimos.



Resúmenes interactivos

Presentamos los contenidos de manera atractiva y dinámica en píldoras multimedia que incluyen audio, vídeos, imágenes, esquemas y mapas conceptuales con el fin de afianzar el conocimiento.

Este sistema exclusivo educativo para la presentación de contenidos multimedia fue premiado por Microsoft como "Caso de éxito en Europa".



Lecturas complementarias

Artículos recientes, documentos de consenso, guías internacionales... En nuestra biblioteca virtual tendrás acceso a todo lo que necesitas para completar tu capacitación.





Case Studies

Completarás una selección de los mejores *case studies* de la materia. Casos presentados, analizados y tutorizados por los mejores especialistas del panorama internacional.



Testing & Retesting

Evaluamos y reevaluamos periódicamente tu conocimiento a lo largo del programa. Lo hacemos sobre 3 de los 4 niveles de la Pirámide de Miller.



Clases magistrales

Existe evidencia científica sobre la utilidad de la observación de terceros expertos. El denominado *Learning from an expert* afianza el conocimiento y el recuerdo, y genera seguridad en nuestras futuras decisiones difíciles.



Guías rápidas de actuación

TECH ofrece los contenidos más relevantes del curso en forma de fichas o guías rápidas de actuación. Una manera sintética, práctica y eficaz de ayudar al estudiante a progresar en su aprendizaje.



07

Cuadro docente

Este Máster Título Propio cuenta con una dirección y cuerpo docente excepcional, como lo hacen todas las capacitaciones que ofrece TECH, profesionales de prestigio en su sector, con largas y consolidadas trayectorias que dan aún más valor al contenido que imparten. Desde TECH siempre se insiste en dotar al alumnado de unas nociones teóricas y prácticas, pero también de habilidades profesionales, que hagan al alumno un profesional con criterio en su campo de actuación. Los docentes de esta titulación universitaria son expertos con amplia trayectoria académica y diversos estudios de actualización en el área de trabajo.





“

El cuadro docente de este programa académico estará siempre disponible para resolver tus dudas y guiar tus aprendizajes”

Dirección



D. Moreno Merino, Rafael

- ♦ Técnico de Proyectos de Alta Velocidad y Experto Evaluador de Riesgos en INECO
- ♦ Jefe de Proyecto de Mantenimiento Aeroportuario en INECO
- ♦ Ingeniero en INECO
- ♦ Director del Máster en Proyecto, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias
- ♦ Jefe de Prevención de Riesgos Laborales y Producción en Acciona
- ♦ Máster of Business Administration por la Universidad Politécnica de Madrid
- ♦ Máster en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Católica San Antonio de Murcia
- ♦ Graduado en Ingeniería Civil por la Universidad Católica San Antonio de Murcia

Profesores

Dña. Blázquez del Rivero, Miriam

- ♦ Ingeniera Aeronáutica en Gesnaer Consulting
- ♦ Ingeniera de Aeropuertos para INECO
- ♦ Ingeniera Aeronáutica Junior para ALBEN 4000 Ingeniería y Consultoría
- ♦ Consultora para Altran y Alben 4000
- ♦ Ingeniera Técnica Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid

Dña. Fernández Espiniella, Inés

- ♦ Técnico de Operaciones y Servicios Aeroportuarios en Aena
- ♦ Jefe de Equipo en la División de Gestión de Operaciones en Aena
- ♦ Grado en Ingeniería Aeroespacial por la Universidad de León
- ♦ Ingeniería Técnica en Aeronáutica con Especialidad en Aeropuertos por la Universidad Politécnica de Madrid
- ♦ MBA Executive en Administración y Dirección de Empresas por la Escuela de Organización Industrial (EOI)



Dña. Redondo de la Mata, Elisa

- ♦ Ingeniera Aeroespacial, Experta en Seguridad y Aviación
- ♦ Ingeniera de Seguridad del Sistema en Plan Safe. Australia
- ♦ Experta en Operaciones y Seguridad Aeroportuaria en Aena
- ♦ Jefa de Equipo de Proyectos Aeroportuarios en Ineco
- ♦ Especialista en Capacitación ATCO y SAERCO (Servicios Aeronáuticos Control y Navegación SL)
- ♦ Especialista en Seguridad de Cajeros Automáticos en FerroNATS
- ♦ Grado en Ingeniería Aeroespacial, Navegación y Sistemas Aeroespaciales por la Universidad Politécnica de Madrid
- ♦ Maestría en Gestión Industrial, Gestión de Proyectos por la Universidad Politécnica de Madrid

D. Martín Ramos, Jorge

- ♦ Especialista en Pavimentos Aeroportuarios en aeropuertos de distintos continentes
- ♦ Formador para el Ministerio de Fomento en Asuntos Aeroportuarios
- ♦ Licenciado en Ciencias Físicas
- ♦ Máster en Sistemas Aeroportuarios por la Universidad Politécnica de Madrid
- ♦ Curso en Mezclas Bituminosas: Dosificación, Fabricación, Puesta en Obra y Control de Calidad por INTEVÍA
- ♦ Curso en Experto Profesional en Pavimentos de Obra Civil en la Asociación Técnica de la Carretera
- ♦ Curso en Pavement Evaluation Software Program ELMOD 6 por Dynatest

08

Titulación

El Máster Título Propio en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias garantiza, además de la capacitación más rigurosa y actualizada, el acceso a un título de Máster Propio expedido por TECH Global University.



“

Supera con éxito este programa y recibe tu titulación universitaria sin desplazamientos ni farragosos trámites”

Este programa te permitirá obtener el título propio de **Máster en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias** avalado por **TECH Global University**, la mayor Universidad digital del mundo.

TECH Global University, es una Universidad Oficial Europea reconocida públicamente por el Gobierno de Andorra (**boletín oficial**). Andorra forma parte del Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) desde 2003. El EEES es una iniciativa promovida por la Unión Europea que tiene como objetivo organizar el marco formativo internacional y armonizar los sistemas de educación superior de los países miembros de este espacio. El proyecto promueve unos valores comunes, la implementación de herramientas conjuntas y fortaleciendo sus mecanismos de garantía de calidad para potenciar la colaboración y movilidad entre estudiantes, investigadores y académicos.

Este título propio de **TECH Global University**, es un programa europeo de formación continua y actualización profesional que garantiza la adquisición de las competencias en su área de conocimiento, confiriendo un alto valor curricular al estudiante que supere el programa.

TECH es miembro de la **American Society for Engineering Education (ASEE)**, una sociedad integrada por los principales referentes internacionales en ingeniería. Esta distinción fortalece su liderazgo en el desarrollo académico y tecnológico en ingeniería.

Aval/Membresía



Título: **Máster Título Propio en Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias**

Modalidad: **online**

Duración: **12 meses**

Acreditación: **60 ECTS**



*Apostilla de La Haya. En caso de que el alumno solicite que su título en papel recabe la Apostilla de La Haya, TECH Global University realizará las gestiones oportunas para su obtención, con un coste adicional.



Máster Título Propio
Diseño, Construcción
y Explotación
de Infraestructuras
Aeroportuarias

- » Modalidad: online
- » Duración: 12 meses
- » Titulación: TECH Global University
- » Acreditación: 60 ECTS
- » Horario: a tu ritmo
- » Exámenes: online

Máster Título Propio

Diseño, Construcción y Explotación de Infraestructuras Aeroportuarias

Aval/Membresía



American Society for
Engineering Education



tech global
university