

TRES AEROPUERTOS ESPAÑOLES ENTRE LOS 10 EUROPEOS CON MÁS TRÁFICO EN OCTUBRE

20/10/2021



Eurocontrol, la agencia europea para la seguridad de la navegación aérea, ha emitido un flash informativo con el ranking de los 10 aeropuertos del continente con más tráfico en la última semana, entre el 12 y el 18 de octubre de 2021 en comparación con las cifras del mismo período de 2019, entre los que figuran los tres principales de España en volumen de pasajeros, Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, convirtiéndola en el país con mayor número de infraestructuras en el top 10 de Europa.

[HOSTELTUR](#)

El director general del organismo europeo rector de la navegación aérea en el continente, Eamonn Brennan, ha informado de que el aeropuerto más transitado durante la última semana fue Amsterdam-Schiphol con 1.081 vuelos diarios, cifra que aún supone una caída del -28% frente a las cifras en el mismo período de 2019.

Le siguen en 2ª posición, el nuevo Aeropuerto de Estambul, Turquía, con 989 vuelos diarios, un -19% en comparación con 2019; en 3ª posición, Frankfurt, Alemania, con 973 vuelos al día, un -35% frente a 2019; en 4ª posición, París Charles de Gaulle, Francia, con 848 vuelos diarios, un -41% frente a 2019; y en 5ª posición Londres Heathrow, el Reino Unido, con 786 vuelos al día, un -42% frente a 2019.

Completan el ranking, en 6ª posición, Madrid-Barajas, España, con 758 vuelos diarios, un -37% en comparación con el mismo período de 2019; en 7ª posición, Antalya, Turquía, con 716 vuelos al día, un -6% frente a 2019; en 8ª posición, Munich, Alemania, con 673 vuelos diarios, un -44% en comparación con 2019; en 9ª posición, Barcelona-El Prat, España, con 650 vuelos al día, un -35% frente a 2019; y cierra en 10ª posición, Palma de Mallorca, España, con 622 vuelos diarios, un -15% en comparación con 2019.

España supera al resto de países por número de aeropuertos con tres en el ranking. Los aeropuertos que presentan los mejores datos de recuperación, con las menores caídas de operaciones frente a 2019, son los turcos Antalya (-6%) y Estambul (-19%) y, entre ambos, Palma de Mallorca (-15%).

USCA DA 30 DÍAS A ENAIRE PARA PONER FIN A LAS JUBILACIONES FORZOSAS A LOS 65 AÑOS

20/10/2021



La solución a la polémica de la jubilación forzosa de controladores aéreos al cumplir los 65 años de edad se ha convertido en una línea roja para el sindicato USCA: si no llega, podría haber acciones sindicales en puertas de las Navidades.

CINCO DÍAS

El colectivo, que celebra en estos días su congreso anual en Barcelona, asegura que la estatal Enaire ha reconocido que se trata de un asunto a reconducir. "Un grave error que ha irritado a la plantilla", explican los representantes de los trabajadores. El plazo ofrecido por el sindicato es de 30 a 45 días, pero si no hay pasos decididos en busca de encauzar la situación de los jubilados de forma forzosa, se someterán a la asamblea las citadas medidas de presión.

Así lo han explicado esta mañana Susana Romero y Daniel Zamit, secretaria de comunicación y portavoz de USCA, respectivamente, en rueda de prensa. Este conflicto entre Enaire y su plantilla se remonta a muchos años atrás, pero se ha visto agravado desde el pasado mes de agosto. En pleno verano fueron extinguidos nueve contratos entre controladores que no habían alcanzado los años de cotización requeridos por la Seguridad Social para cobrar la pensión máxima. Enaire ya había recibido demandas por esta cuestión, que habían llegado al Supremo en 2018, 2020 y 2021, al entender los afectados que la extinción de un contrato por razón de edad resulta discriminatoria.

Zamit ha señalado que los trabajadores que llegan a los 65 años en Enaire se encuentran "en un limbo jurídico y salen en ocasiones forzosamente, en lo que consideramos un despido, sin pensión ni indemnización".

El punto 3 de la Disposición Adicional cuarta de la Ley 9/2010, que regula los servicios de tránsito aéreo, fija que la jubilación de los controladores es obligatoria, sin excepción alguna, a los 65 años. Posteriormente, un laudo sobre el convenio colectivo dejó negro sobre blanco que la edad de jubilación sería la de 65 o cualquier otra que permitiera al trabajador alcanzar el mínimo de años cotizados que requiere la Seguridad Social. La reforma laboral, por último, complicó el asunto al elevar gradualmente la edad de jubilación.

Ante este escenario, Enaire pidió el pasado mes de julio la opinión de la Abogacía General del Estado, que el 5 de agosto emitió un informe que justifica la finalización de la relación laboral conforme a la citada Ley 9/2010. Tras ello vinieron las rescisiones contractuales y surgió el conato

de conflicto laboral.

La solución, para equiparar el colectivo de controladores con otros especiales, podría venir a través de una disposición adicional al anteproyecto de Ley de Reforma de la Seguridad Social. El objetivo de la empresa de control aéreo es evitar un choque con el sindicato mayoritario en plena recuperación del tráfico.

Zamit ha reconocido que el colectivo está “mucho más tranquilo cuando hay paz social que en conflicto, pero la de las jubilaciones es una línea roja”. Durante el tiempo que va de los 65 años, en que el profesional es desvinculado de las tareas de control aéreo, y la edad de salida efectiva de la empresa, USCA ya puso sobre la mesa la posibilidad de que este personal pueda ir destinado a puestos de formación, inspección, participación en proyectos de I+D, etcétera.

Falta de efectivos

Enaire cuenta con una plantilla de 2.200 controladores, cuya edad media se acerca a los 50 años. Desde USCA se llama la atención sobre la jubilación de unos 70 efectivos al año, ante lo que urge la reactivación del plan de incorporaciones pactado en octubre de 2018 y que está vigente hasta 2025.

El sindicato advierte de posibles problemas en el control aéreo en 2022, que se traducirían en retrasos en los vuelos, a la vista del ritmo de recuperación del tráfico tras la pandemia. El pacto que firmaron el entonces secretario de Estado de Infraestructuras Pedro Saura y el sindicato USCA implicaba un incremento neto de la plantilla en 420 controladores hasta 2025 (471 por tasa de reposición y 196 adicionales). Este refuerzo suponía un alza del 21% y llegar a una nómina de 2.394 efectivos.

USCA denuncia el incumplimiento en 2020, probablemente por el efecto de la pandemia, y llama a la inmediata convocatoria de plazas a la vista de que el periodo de selección y formación del nuevo personal puede llevarse hasta 30 meses, según ha explicado Susana Romero.

IBERIA EXPRESS VUELE A APOYAR A CANARIAS

20/10/2021



Iberia Express está bautizando de nuevo sus aviones con los nombres de islas Canarias.

[FLYNEWS](#)

Lanzarote y Fuerteventura son los nombres que Iberia Express ya ha aplicado a dos de sus Airbus A321neo (los EC-NIA y EC-NGP respectivamente), estando pendiente de que los otros dos ejemplares de este modelo en su flota reciban también el nombre de otras dos islas del archipiélago canario.

Hace ya cuatro años, Iberia Express bautizó también cuatro de sus A320 con los nombres de Fuerteventura (EC-ILQ), Gran Canaria (EC-JEJ), Lanzarote (EC-JSK), y La Palma (EC-LKG).

Esta campaña se ha organizado junto a los patronatos de turismo de las diferentes islas para promocionar las islas como destinos turísticos coincidiendo con el cambio de temporada.

En la de invierno, *que se inicia el próximo 31 de octubre*, Iberia Express aumentará en más de 200.000 plazas su oferta desde Madrid a Canarias, *destacando “el incremento de vuelos entre Madrid y Fuerteventura, llegando a un promedio de 12 frecuencias semanales, y la ruta Madrid-La Palma que se operará con una frecuencia media de 10 vuelos por sentido a la semana. Adicionalmente, Lanzarote contará con 14 frecuencias semanales de media, Gran Canaria con 38 y Tenerife con 44 (34 en Tenerife Norte y 10 en Tenerife Sur)”*.

Esta ampliación de rutas se produce también en otros destinos de Iberia Express, tanto retomando rutas como aumentando frecuencias o número de plazas (usando los A321 en lugar de los A320).

¿CÓMO VOLAR MÁS SIN SEGUIR CONTAMINANDO?

20/10/2021



Un avión de la compañía ITA despegando del aeropuerto romano de Fiumicino el 15 de octubre de 2021. Fuente: AFP

[SWISSINFO](#)

¿Cómo aumentar el volumen de pasajeros en el sector aéreo al mismo tiempo que se reducen drásticamente las emisiones de gas de efecto invernadero de los aviones?

Estos son los principales elementos de la cuestión.

- ¿Qué representa el tráfico aéreo? -

El sector aéreo transportó 4.500 millones de pasajeros en 2019, lo que significó una producción de 900 millones de toneladas de CO₂, es decir aproximadamente el 2% de las emisiones mundiales. Para 2050 se calcula que se duplicará el número de pasajeros, lo que en principio significaría duplicar también la emisión de CO₂.

Esta predicción provocó la movilización ecologista, con campañas como "Flygskam" ("vergüenza de tomar el avión"), en Suecia en 2018.

Entre 2009 y 2019 las aerolíneas mejoraron en un 21,4% su eficacia energética, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Algo que no impide que sigan aumentando las emisiones del sector.

- ¿Cuáles son los compromisos?

La IATA se comprometió a principios de octubre a tener "cero emisiones netas" de CO₂ en 2050. Cuando el objetivo inicial era simplemente dividirlos por dos.

A nivel de estados, la Unión Europea quiere reducir sus emisiones en un 55% de aquí a 2030, respecto a 1990. Lo que incluye al sector aéreo. Estados Unidos por su parte desea bajar las

emisiones de la aviación comercial en un 20% en comparación con la trayectoria actual.

- ¿Cuáles son los instrumentos para lograrlo?

Los europeos esperan que las mejoras de tecnología e infraestructuras, ya sea con nuevos materiales, motores más económicos, una mejor gestión del tráfico aéreo, aviones con combustible a base de hidrógeno o un mayor papel de la energía eléctrica, contribuyan a reducir a la mitad las emisiones.

La IATA sin embargo cree que solamente se logrará el 14% del objetivo.

Para alcanzar las "cero emisiones netas", los planes del sector pasan por mecanismos de compensación de carbono (como plantar árboles), algo criticado por las ONG ecologistas, que consideran que lo único que se consigue es desplazar el problema.

- ¿Cuál es el papel de los carburantes sostenibles? -

"La única solución milagrosa para descarbonizar la aviación son los carburantes sostenibles", explica Brian Moran, a cargo del desarrollo sostenible en Boeing.

Un avión de pasajeros de Qatar Airways se prepara para aterrizar en el aeropuerto de Changi, en Singapur, el 9 de octubre de 2021 Roslan Rahman AFP/Archivos

La IATA calcula que dos tercios del esfuerzo de descarbonización deberá recaer en los carburantes de aviación sostenibles (CAS), producidos a partir de aceite de cocina, algas, residuos de madera o productos de "biomasa".

La Comisión Europea planea establecer una obligación de incorporación del 2% de CAS en el queroseno de aviación en 2025, del 5% en 2030 y del 63% en 2050. Boeing y Airbus prevén que sus aviones podrán volar con 100% de CAS a finales de esa década.

Los CAS cuestan en la actualidad cuatro veces más que el queroseno y, lo que es más delicado, no es fácil conseguirlos. Representan menos del 0,1% de los 360.000 millones de litros de carburante utilizados por la aviación en 2019.

Todo un nuevo sector debe surgir, para aumentar la producción y que el precio baje.

La UE considera que se puede lograr mediante nuevos impuestos sobre el queroseno para los vuelos interiores, mientras que Estados Unidos propone desgravaciones fiscales.

- ¿Es posible lograrlo?

El patrón de Airbus, Guillaume Faury, piensa que las innovaciones tecnológicas en los aviones, y en particular el avión de hidrógeno, estarán listas "pero no se trata solamente de crear el avión, sino de agencias reguladoras del sector energético".

Pero la biomasa es un recurso limitado. Como explica Jo Dardenne, de la Federación Europea Transporte y Medio Ambiente (T&E, en inglés) a la AFP: "Consideramos que de aquí a 2050, los biocarburantes avanzados que a partir de residuos cubrirán el 11% de las necesidades del sector aéreo".

El sector apuesta, por lo tanto, por los futuros carburantes sintéticos, o electrocombustibles, fabricados con hidrógeno producido con electricidad renovable y con CO2 captado en la atmósfera.

Sin embargo, para producir electrocombustibles que sumen el 10% del consumo actual de queroseno de aviación equivale a la producción total de electricidad de España y Francia juntas, explica Timur Gül, responsable de la Agencia Internacional de la Energía (IAE).

"Las tecnologías que se quieren desarrollar para reducir las emisiones del sector aéreo serán extremadamente energívoras", añade Dardenne, para quien no hay otro remedio que "cambiar de paradigma", es decir, volar menos.

LA INFRAESTRUCTURA Y LA CONFIANZA, CLAVES PARA LA AVIACIÓN DEL FUTURO

20/10/2021



Los líderes de cuatro aerolíneas cuentan los retos para su sector en la pospandemia.

[PORTAFOLIO.ES](https://www.portafolio.es)

El sector de la aviación comercial fue uno de los más golpeados por las restricciones que trajo la pandemia de la covid-19. Por más de cinco meses los aeropuertos del país estuvieron repletos de aviones en tierra.

Luego de millonarias pérdidas económicas y desde hace un año, la aviación comercial volvió surcar los cielos del país y lentamente a recuperar sus operaciones y la confianza de los ciudadanos entre protocolos de bioseguridad para prevenir el contagio. En diálogo con Portafolio, los líderes de las aerolíneas Avianca, Latam, EasyFly y Viva conversaron sobre los retos más difíciles que enfrentó su sector por causa de la covid-19.

Asimismo, los altos ejecutivos de la aviación comercial resaltaron la importancia del sector para la reactivación económica del país y destacaron que, de cara al futuro de la pospandemia, será necesario mejorar la infraestructura aérea en Bogotá y en las regiones, y retomar la confianza de los pasajeros.

Adrian Neuhauser

Presidente y CEO de Avianca Holdings

1 - Durante casi seis meses tuvimos que enfocarnos en movilizar carga y operar vuelos humanitarios. En ese tiempo, la operación de pasajeros fue mínima. Y luego, desde que el sector se empezó a reactivar, pusimos a prueba la capacidad de volver en un entorno volátil, con una demanda muy limitada.

2- La industria aérea es fundamental para Colombia. Además de procurar la conectividad de los viajeros y garantizar el transporte de carga, uno de los factores claves de esta industria es el encadenamiento que genera.

3- . Diría que el más urgente y el de mayor impacto es la implementación de manera eficiente de las inversiones del Estado en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en El Dorado y las demás terminales nacionales. Entre algunas de las consideraciones que se han hecho desde el sector tienen que ver con controlar la aviación no regular y tener muelles de embarque en buenas condiciones, entre otros. Respecto a los aeropuertos en regiones, si bien Colombia ha hecho inversiones importantes en infraestructura en los últimos años, este es un esfuerzo debe

profundizarse.

Santiago Álvarez

Director ejecutivo de Latam Colombia

1-La dificultad más grande y clarísima que hubo fue el cierre total de fronteras para toda la aviación que ocurrió en Colombia. Toda la operación comercial fue suspendida por más de cinco meses. También la pérdida de confianza que hubo por parte del consumidor de subirse al avión porque pensaba que era un foco de contagio al ser un espacio cerrado. También otra de las dificultades más grandes fue esa pérdida de ingresos que nos obligó a tomar decisiones muy complicadas.

2- Este es un sector estratégico para el país teniendo en cuenta que Colombia tiene esa gran cantidad de ciudades para conectarse porque la economía es muy descentralizada. En ese sentido, la aviación juega un papel fundamental en el flujo del comercio en el marco de la reactivación. Obviamente para el turismo también es clave.

3- El reto número 1 es salir de la profunda crisis financiera en la que estamos. Un segundo reto tiene que ver con reacomodar nuestro negocio a las nuevas tendencias de los consumidores donde veremos menos viajeros corporativos y más turísticos.

Alfonso Ávila

Presidente de EasyFly

1- El cese total de las operaciones aéreas durante 6 meses fue un reto enorme para la sobrevivencia de las aerolíneas ya que los costos fijos se mantuvieron en un contexto donde era imposible recibir ingresos.

2- La conectividad aérea brinda competitividad a las regiones para impulsar sus actividades económicas y promover el turismo. El sector aéreo es reconocido como un sector "impulsor" de la economía, porque contribuye no solo con la generación directa e indirecta de empleos, sino que también estimula sectores que son proveedores de las aerolíneas y sectores que son comercializadores, como viajes y turismo.

3- Una mayor disponibilidad de la infraestructura de los aeropuertos permitirá a los operadores regresar más pronto a niveles de operación rentable, esto es importante en los aeropuertos regionales donde las aerolíneas podrían usar más sus aeronaves y ofrecer un mejor servicio. Por otra parte y como es de público conocimiento la operación en El Dorado es un gran reto en el cual todos los operadores esperamos que se pueda optimizar el uso de este terminal

Felix Antelo

Presidente y CEO del Grupo Viva

1- La pandemia por la covid-19 ha sido la mayor crisis que ha enfrentado la industria aérea en la historia. La crisis sanitaria cambió la forma de viajar en avión, y en Viva logramos anticiparnos y adaptarnos rápidamente a esta nueva realidad. El viajero colombiano ha recuperado su confianza a la hora de viajar.

2- El sector de la aviación juega un papel fundamental y protagónico en la reactivación económica del país, pues gracias a nuestro quehacer conectamos negocios, familias, personas, ciudades. En general, dinamizamos el mercado y permitimos la inclusión aérea para que más personas tengan la oportunidad de volar.

3- Creemos que el viajero y la sociedad en general son más conscientes de la importancia del autocuidado. Nuestro objetivo es seguir retomando la confianza de los usuarios frente a los viajes en avión y continuar conectando a Colombia con más destinos dentro y fuera del país. Así mismo, vemos que los viajeros hoy prestan más atención al dinero y cómo lo invierten. Quieren personalizar sus viajes, pagar solo por lo que necesitan y le dan más valor a cada peso.

AIR FRANCE: MÁS OFERTA EN ESPAÑA Y VUELOS EN NUEVE AEROPUERTOS

20/10/2021



En total, Air France operará este invierno desde nueve aeropuertos españoles, lo que supone tres rutas adicionales -desde Sevilla, Tenerife y Las Palmas- con respecto a la oferta de 2019.

[HOSTELTUR](#)

Estas nuevas rutas se suman a las que opera desde Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga y Valencia a París-Charles de Gaulle.

A esta oferta se suma a la de su socia KLM hacia Ámsterdam, además de los vuelos que ofrecerá en código compartido con su socia de *joint venture* Delta Airlines desde Madrid y Barcelona al Aeropuerto de Nueva York JFK.

Laurent Perrier, director general de Air France KLM para España y Portugal, ha destacado que “esta temporada la compañía incrementará su oferta en España un +170% con respecto a 2020, acercándose a la oferta que tenía en 2019. Además, estamos muy orgullosos de poder ofrecer, a partir del 31 de octubre, a nuestros clientes en el mercado español nuestro avión de última generación que acabamos de incorporar a la flota, el Airbus A220-300, que operará a Barcelona y a Madrid”.

El nuevo avión

La temporada de invierno estará marcada por la entrada en servicio comercial del Airbus A220 de Air France, que será el nuevo buque insignia de la flota de corto y medio radio de la compañía.

Este nuevo avión, más respetuoso con el medio ambiente, con un 20% menos de emisiones de CO2 y una huella acústica reducida en un 34%, comenzará a volar el 31 de octubre a Berlín, Madrid, Barcelona, Milán, Venecia, Bolonia, Roma, Lisboa y Copenhague.

Cambios y reembolsos

Air France ha establecido, asimismo, una nueva política comercial que ofrece billetes 100% modificables para viajar hasta el 31 de marzo de 2022. Los pasajeros pueden hacer cambios en su reserva de forma gratuita, con la posibilidad de modificar la fecha y/o el destino del billete, independientemente de las condiciones tarifarias hasta el día de la salida del primer vuelo. Si el precio del nuevo billete es superior, la diferencia de precio deberá asumirla el cliente.

Además, contempla la posibilidad, si ya no desean viajar, de obtener un bono reembolsable que puede ser solicitado hasta el día de la salida del primer vuelo. Si las condiciones tarifarias del billete no permiten el reembolso, se emitirá un bono válido durante un año, cuyo reembolso se podrá solicitar en cualquier momento.

Air France ha incorporado desde el pasado mes de julio el servicio *ready to fly*, un servicio gratuito y opcional que permite a los clientes confirmar que tienen todos los documentos y pruebas de salud necesarios para su viaje antes de ir al aeropuerto. Está disponible en más de 130 rutas desde 65 aeropuertos de la red de Air France.

ESPAÑA RECUPERA LA MITAD DE LOS PASAJEROS AÉREOS INTERNACIONALES PREVIOS A LA PANDEMIA

20/10/2021



España recibió en septiembre cinco millones de pasajeros procedentes de aeropuertos internacionales, lo que supone más de la mitad de las llegadas que hubo en septiembre del 2019 (9,7 millones) y un aumento del 437% en comparación con el mismo mes de 2020, según los datos difundidos este martes por Turespaña.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Por aeropuertos, Adolfo Suárez Madrid-Barajas fue el que recibió un volumen mayor de pasajeros internacionales (19% del total), seguido por el de Palma de Mallorca (17,1%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (16,9%), Málaga (11,3%), Alicante (8%), Ibiza (4,9%), Tenerife Sur (4,7%),

Valencia (3,8%), Gran Canaria (3%) y Fuerteventura (2,2%).

En el acumulado del año, el volumen de llegadas alcanza los 20,7 millones de pasajeros, un 12,7% más que en 2020. Para la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, estos datos “reflejan que vamos en la buena dirección y que la recuperación del sector turístico español es sólida, consolidándose mes a mes con los datos oficiales que vamos conociendo”.

Para la titular de Turismo, el aumento de llegadas desde los principales países emisores demuestra que “España es percibida como un destino seguro y de calidad donde disfrutar de unos días de descanso. Y esto ha sido posible gracias al buen ritmo alcanzado en el proceso de vacunación, que ha permitido trasladar certezas al viajero internacional, unido al uso del certificado digital UE-Covid, que ha facilitado los viajes dentro de la UE, junto al esfuerzo de nuestro sector turístico y al éxito de la campaña de promoción desplegada por Turespaña y nuestras oficinas en el exterior para reforzar el posicionamiento de nuestro país como primer destino vacacional”, ha manifestado Maroto.

Del total de pasajeros internacionales que viajaron a España en septiembre, la mayoría (59,8%) se desplazó en una compañía de bajo coste, mientras que el 40,2% restante optó por aerolíneas tradicionales. El incremento de pasajeros internacionales se registró en todos los principales países emisores, con Alemania (18,5% y 934.338 personas) como primer mercado registrando un avance del 688% interanual, unas llegadas que se han dirigido principalmente a las Islas Baleares y Canarias.

Las llegadas de pasajeros desde aeropuertos británicos (17,3%) se mantienen en segunda posición con un aumento de un 387% con respecto al mismo mes de 2020, alcanzado las 877.108 personas.

Como tercer país emisor de pasajeros internacionales se situó Italia, con 428.661 pasajeros que tuvieron como destino prioritario Cataluña y Madrid. Seguido de Francia (394.856) y Países Bajos (379.636) que es el país que muestra un mayor grado de recuperación (85%) respecto a los datos previos a la pandemia, septiembre del 2019.

INAUGURADA EN ORENSE EL AULA NEWTON DE BOEING Y FIRST SCANDINAVIA

20/10/2021



Boeing y First Scandinavia han inaugurado el Aula Newton permanente de Orense, ubicada en Tecnópole, el parque tecnológico gallego situado a 12 kilómetros de la ciudad de Ourense, en el municipio de San Cibrao das Viñas.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Junto con Boeing, la organización sin ánimo de lucro noruega First Scandinavia ha traído la experiencia de aprendizaje Newton a España, justo dos años después del estreno de este concepto en la ciudad de Lugo. Esta vez se ha modificado y equipado un gran espacio de aprendizaje permanente, que acogerá a estudiantes de entre 14 y 16 años para ofrecerles una experiencia de aprendizaje de alta calidad en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (materias STEM).

“Nos enorgullece que Galicia sea la primera región española en contar con un Aula Newton permanente”, comentó Angela Natale, directora general de Boeing para el Sur de Europa. «Gracias a nuestra colaboración con la Xunta de Galicia y al apoyo de FIRST Scandinavia y tras el éxito del programa hace dos años, con la instalación del Aula Newton portátil en Lugo, reafirmamos nuestra colaboración con Galicia y nuestros socios locales, lo que atestigua nuestro fuerte compromiso con España y sus comunidades”, asegura la directora de Boeing.

Por su parte, Stian Elstad, director general de First Scandinavia, explica que “con el apoyo de nuestros colaboradores, hemos establecido un Aula Newton como recurso permanente para la comunidad, que complementa la oferta educativa de esta región. Estamos encantados con la oportunidad de proporcionar a estudiantes y profesores nuevos programas y métodos educativos que estimularán la curiosidad, la motivación y el gusto por las materias STEM. Esperamos que el sector industrial y los estamentos gubernamentales de toda España se fijen en Newton Galicia en Tecnópole y que podamos aprovechar su éxito para crear una red de Aulas Newton en todo el país”.

Francisco Conde, vicepresidente económico y consejero de Economía, Empresa e Innovación de la Xunta de Galicia, ha explicado que esta iniciativa “despertará en los más jóvenes el interés por actividades que tendrán una gran demanda en un futuro próximo. Así, hizo referencia al auge del sector aeroespacial, ya que fue en el que más empresas se crearon durante la pandemia en Galicia”. “Esta iniciativa viene a acrecentar el compromiso de este parque tecnológico con la divulgación científica, en un momento en el que es imprescindible educar en la innovación y el emprendimiento para estimular el talento en las futuras generaciones”, indicó Conde.

«El Aula Newton sitúa a Tecnópole en la vanguardia de la educación moderna. Con ese objetivo en mente hemos construido este espacio permanente donde los estudiantes de secundaria gallegos tendrán la oportunidad de vivir una experiencia educativa increíble y asombrosa. El Parque Tecnológico de Galicia aumenta su oferta en la promoción de materias STEM con un enfoque especial en las mujeres jóvenes. Comenzamos hace más de 15 años, con la creación de la feria científica Galiciencia, que reúne experimentos desarrollados por estudiantes de toda España, o nuestras Aulas Tecnópole, donde estudiantes de primaria y secundaria desarrollan sus proyectos científicos y tecnológicos», afirma Javier Taibo, director de Tecnópole.