



SESIÓN DE LA COMISIÓN DE INNOVACIÓN, INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

(Comienza la sesión a las diez horas y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Hola buenos días a todos.

Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Innovación, Industria, Turismo y Comercio, dando la bienvenida al Sr. Consejero y a los Altos Cargos que le acompañan en esta sesión.

Tal y como se ha informado a los miembros de la Comisión y al Gobierno junto con la comunicación del aplazamiento de la sesión inicialmente prevista para el pasado 15 de marzo, esta Presidencia de conformidad con la facultad prevista por el artículo 77.2 del Reglamento y previa consulta con la Diputada autora de las iniciativas incluidas en el Orden del Día, ha resuelto agrupar a efectos del debate las preguntas número 43 a 46 y 49; 41, 42 y 50 y 47 y 48.

En consecuencia al amparo de lo establecido por el artículo 71.2 del Reglamento esta Presidencia propone la alteración del Orden del Día, de forma que se traten en primer lugar los puntos tercero, cuarto, quinto, sexto y noveno y a continuación los puntos 1, 2 y 10 y finalmente los puntos 7 y 8.

¿Se puede aprobar por asentimiento.?

Bien por favor Sr. Secretario dé lectura ya al primer grupo de preguntas.

- 3.- Pregunta N.º 43, relativa a situación de las relaciones entre la Consejería y la Compañía Aérea Air Nostrum, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/5200-0043]**
- 4.- Pregunta N.º 44, relativa a previsión de modificación o denuncia del convenio en vigor con la Compañía Aérea Air Nostrum, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista.. [8L/5200-0044]**
- 5.- Pregunta N.º 45, relativa a situación de las relaciones entre la Consejería y la Compañía Aérea Ryanair, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/5200-0045]**
- 6.- Pregunta N.º 46, relativa a previsión de modificación o denuncia del convenio en vigor con la Compañía Aérea Ryanair, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/5200-0046]**
- 9.- Pregunta N.º 49, relativa a coste total, si lo ha habido, de las nuevas rutas que operará la Compañía Ryanair con Palma de Mallorca y Valencia, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/5200-0049]**

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Primer grupo de preguntas, puntos 3, 4, 5, 6 y 9 del Orden del Día.

Pregunta n.º 43 relativa a situación de las relaciones entre la Consejería y la compañía aéreas Air Nostrum, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega del Grupo Parlamentario Regionalista.

Pregunta n.º 44, relativa a previsión de modificación o denuncia del convenio en vigor con la compañía aérea Air Nostrum presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista.

Pregunta n.º 45, relativa a situación de las relaciones entre la Consejería y la compañía aérea Ryanair, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista.

Pregunta n.º 46, relativa a previsión de modificar o denuncia del convenio en vigor con la compañía aérea Ryanair presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista.

Y por último, pregunta n.º 49, relativa a coste real, si lo ha habido, de las nuevas rutas que operará la compañía Ryanair con Palma de Mallorca y Valencia, presentada por D.ª Luisa Eva Bartolomé Arciniega, del Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Es un debate del artículo 171.2, en relación con el artículo 169.1 del Reglamento.



De acuerdo con el baremo establecido para la agrupación de preguntas en Comisión, corresponde un debate de 27 minutos distribuidos de la siguiente forma: en primer lugar la formulación por parte de la autora de la iniciativa durante nueve minutos, la contestación por parte del Consejero de nueve minutos y una réplica y una dúplica en cada caso de cuatro minutos.

Tiene la palabra la Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista.

LA SRA. BARTOLOMÉ ARCINIEGA: Muchas gracias Sr. Presidente.

Antes que nada reiterar por mi parte el agradecimiento al Consejero y a los Altos Cargos que le acompañan. Su presencia hoy en esta comparecencia que hemos solicitado para responder las preguntas que nos ha leído el Secretario.

Bien, antes que nada quería hacer un pequeño preámbulo, hacer un poco de historia de cómo hemos llegado al día de hoy en la cuestión del aeropuerto de Parayas y porqué hemos realizado estas preguntas al Consejero.

Hasta el año 2003, las instalaciones del aeropuerto de Parayas estaban infrautilizadas, debido a los escasos vuelos y sus elevadas tarifas lo que hacía que los potenciales pasajeros se desplazasen hasta el aeropuerto de Bilbao a más de 100 kilómetros de aquí.

En este momento, en el año 2003 el nuevo Gobierno de coalición PRC-PSOE se propuso como uno de los objetivos de Legislatura revitalizar esta infraestructura. Era este un empeño contrario a la opinión de muchos que consideraban inviable conseguir que nuestro aeropuerto pasara de ser un aeródromo marginal. Era una infraestructura que estaba ahí y que no necesitaba ni tiempo ni inversión sino determinación y voluntad política para conseguir desarrollarla.

A partir de esta fecha y a raíz de un acuerdo firmado entre el Gobierno de Cantabria y la aerolínea de bajo coste Ryanair, y la ampliación de los compromisos con la que ya operaba Air Nostrum, se consiguió el incremento del número de rutas y de vuelos; lo que tuvo como consecuencia el aumento considerable del tránsito de pasajeros tanto nacionales como internacionales.

En los nueve meses que lleva el Grupo Popular en el Gobierno, los miembros de la oposición hemos preguntado en varias ocasiones por el aeropuerto de Parayas, su postura respecto a las compañías que operan, y sus previsiones de cara al futuro. Hoy volvemos a hacerlo, esta vez en Comisión.

Allá por el mes de septiembre el Consejero ponía en tela de juicio la rentabilidad de las colaboraciones que había desarrollado el anterior Gobierno y que habían permitido que el aeropuerto experimentara una transformación como nunca antes.

Decía entonces que Parayas era un aeropuerto de tránsito; que los viajeros no consumían, no pernoctaban. Y ya entonces le demostramos que no era así. El número de pasajeros que transitaron por Parayas pasó de 253.756, en 2003, a 761.780, en 2010. Y más de 1.100.000, en 2011. El número de turistas extranjeros entre 2003 y 2010 se incrementó en 36,84 por ciento. Y las pernoctaciones un 32 por ciento.

Pero además de estas ventajas hay otro tipo de rentabilidad diferente a la turística. Una rentabilidad tangible como son las inversiones que Fomento, el Ministerio de Fomento realizó en el aeropuerto cercanas a los 40 millones de euros. Y la creación efectiva de empleo, tanto directo como indirecto, dentro del mismo servicio del aeropuerto y en servicios auxiliares, como coches de alquiler, taxis, hostelería.

Y después hay otra rentabilidad más intangible; es la rentabilidad social, también importante en nuestra opinión como la anterior. Y es que los cántabros dejemos de ser ciudadanos de segunda y podamos ir a Roma o Sevilla, saliendo desde nuestra misma capital.

Eso tiene un valor social muy importante que, en nuestra opinión, no debemos menospreciar. Y hay más, la promoción que supone ver a Santander en las pantallas de aeropuertos de Londres o de Milán o de Alicante.

Además, los convenios con las compañías aéreas contemplan otro tipo de contraprestaciones, como jornadas de promoción, publicidad en cabina, etc. Y eso también es considerado por nosotros rentabilidad.

La víspera de la primera fecha prevista para esta comparecencia, el responsable de Turismo y Transporte hizo unas declaraciones a este respecto que nos llamaron la atención. Dijo entonces que la conexión con Barcelona beneficia al turismo de la Comunidad, dado que los viajeros de Cataluña junto con los de Madrid son los que mayor gasto total aportan a esta región.

Por tanto, me alegro mucho de que haya llegado a esta conclusión, el Sr. Consejero. Parece que ha encontrado la rentabilidad de la que primero dudaba y por suerte parece que empezamos a entendernos, Sr. Consejero.



Pero ahora, sentada esta premisa, me gustaría que nos contestara a estas preguntas que le hemos planteado respecto a las dos compañías que están operando actualmente en Parayas: Air Nostrum y Ryanair. Porque no lo tenemos muy claro.

Si bien, compartimos con usted que debe mantenerse un lógico equilibrio entre las compañías para que sean complementarias y no generen competencia entre ellas, las declaraciones del Sr. Presidente, el Sr. Diego, diciendo que se buscarían alternativas a Air Nostrum, más allá de la ruta con Barcelona, nos suscitan cierto recelo.

Todos los estudios referentes al mercado aeronáutico consideran necesaria la pervivencia de dos modelos de negocio: las aerolíneas de red y las aerolíneas de bajo coste.

El desarrollo regional que han conseguido las low cost con la actividad punto a punto y sus beneficios económicos y de conectividad son absolutamente indudables. La accesibilidad social a los nuevos destinos para los cántabros, la ampliación de fronteras de su movilidad a menores costes y en menor tiempo es solo parte de sus ventajas.

La llegada de viajeros de nuevos mercados que han incrementado las posibilidades y las expectativas de consumo de ocio, comercio, y sobre todo de turismo ha sido un enorme logro que en nuestra región pensamos los Regionalistas que se debe mantener como sea.

Pero eso no nos debe hacer olvidar la importancia de las aerolíneas en red; las de bandera, que son empresas integradas en alianzas intercontinentales que explotan un tráfico de interconexión a los grandes aeropuertos hub. Además cubren las necesidades y las demandas de un determinado tipo de cliente que prefiere este tipo de compañías, son los clientes por negocios, con programas de viaje frecuente, más espacio entre asiento y atenciones a bordo, entre otros servicios diferenciales.

En nuestra opinión sería un enorme error poner todas nuestras expectativas de crecimiento en compañías de bajo coste y abandonar este segmento del mercado aeronáutico tan necesitado para la interconectividad. Por tanto, esperamos que como dice usted mismo, su estrategia sea la de la complementariedad.

Por eso formulamos estas preguntas. Nos gustaría saber: cuál va a ser la postura del Gobierno respecto a estas dos compañías, Ryanair y Air Nostrum, con las que existe un convenio en vigor y que han contribuido estos años al desarrollo de nuestro aeropuerto.

También le preguntamos por las nuevas rutas de Ryanair con Valencia y Palma de Mallorca y las previsiones de continuidad de las mismas. Es decir, si serán conexiones meramente estacionales, o no así. Si van a continuar a lo largo del año; es decir, con el reparto de slots en octubre.

Y también le preguntamos por su coste, si le ha habido, para Cantabria. si ha habido un anexo en el convenio, o no. Dado que han comentado en los medios de comunicación que mantienen permanentes contactos con la compañía, nos gustaría también saber si existe previsión de nuevos enlaces de carácter internacional, ya que los slots, es decir, los horarios que se reparten en los aeropuertos para la temporada de verano ya están asignados y no se ha anunciado ninguna nueva ruta.

Y también si se mantiene el objetivo del anterior Gobierno de lograr que Santander sea la base de Ryanair en el norte. Nosotros pensamos que sería un objetivo alcanzable y deseable por muchas razones.

En primer lugar, porque supondría que los aviones hiciera noche en Parayas, con la consiguiente creación de empleos de mantenimiento, de handling entre otras.

Y en segundo lugar, porque habiéndose iniciado operaciones en las Comunidades vecinas de País Vasco y Asturias, sería una buena fórmula para garantizar la continuidad de la apuesta de esta compañía irlandesa por Cantabria,.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Gracias Sra. Portavoz.

Tiene la palabra el Sr. Consejero por un tiempo de nueve minutos.

EL SR. CONSEJERO (Arasti Barca): Muchas gracias.

Bien. En primer lugar, Sra. Eva Bartolomé, decir que yo siempre tengo el máximo respeto por el trabajo de los demás, sea quien sea. Y en vez de cómo usted dice que yo he puesto en tela de juicio determinadas cuestiones, decirle que siempre procuro en vez de dar una opinión que por ser personal siempre considero que es partidista, siempre intento dar datos.



En ese sentido me acuerdo que cité un estudio de la Cámara de Comercio y también un informe del estudio Monitour, en el que nos situaba a la Comunidad Autónoma de Cantabria en los últimos lugares en cuanto a rentabilidad.

Por lo tanto, no es una opinión personal sino es la constatación de sendos informes, uno de la Cámara de Comercio y otro de un informe prestigioso, el Informe Monitour, que además fue presentado en la Universidad Internacional de Verano Menéndez Pelayo.

Y para responder lo mejor posible a sus preguntas, me va a permitir que le de una serie de datos en aras de clarificar lo más posible mis respuestas.

Decirle que en febrero, el pasado febrero el aeropuerto de Parayas ha batido el récord de incremento de pasajeros con relación al año previo, con un incremento del 21,7 por ciento según los datos publicados por el Ministerio de Fomento. Un incremento mucho más alto que el que han experimentado, por ejemplo, el aeropuerto que está en segundo lugar, La Palma, que es el 11,7 por ciento o San Javier en Murcia o Tenerife Sur tanto solo el 6,5 por ciento.

Lo que es un hecho es que opera en el aeropuerto, yo creo que ya se puede considerar que operan en el aeropuerto tres compañías, dado que Vueling ya está vendiendo billetes con vuelo regulares. Ryanair, Vueling y Air Nostrum, lo que sinceramente lo considero un hito, una buena noticia y que además nos proporciona al aeropuerto de Santander y por tanto a los ciudadanos de la Comunidad Autónoma, muchas más posibilidades de las que había hasta entonces.

El número de pasajeros en el año 2011 ha aumentado un 21,4 por ciento con respecto al año anterior, cuando precisamente en el año 2010 experimentó un descenso del 4 por ciento respecto del año anterior.

El número de operaciones en el año 2011 ha experimentado también un aumento del 2,4 por ciento con respecto a 2010, año en el que precisamente cayeron las operaciones en un 11,1 por ciento.

Y en cuanto a los vuelos chárter, en el mes de febrero, en el que habitualmente comienzan las campañas de vuelos chárter, en la región se han realizado 26 operaciones frente a las 12 del año anterior, lo que supone un importantísimo crecimiento del 116 por ciento.

Específicamente nos preguntan por las relaciones con Air Nostrum. Las relaciones de esta Consejería, del Gobierno de Cantabria con esta compañía son estables, continuas, y yo diría que de lo más normal, con un objetivo, que es dotar a nuestro aeropuerto de las mejores conexiones teniendo en cuenta evidentemente siempre la lógica del mercado.

Como usted sabe, Air Nostrum está inmersa en un plan de reestructuración ante la caída de su negocio. Ha informado que ha tenido pérdidas de un 26 por ciento en el año 2011 y que contempla la aplicación de un ERE para la totalidad de la plantilla compuesta por 1.800 trabajadores durante un periodo de dos años.

En el marco de este proceso de reestructuración Air Nostrum ha cancelado la línea operada entre Santander y Barcelona, además de otras muchas líneas de este operador, concretamente por ponerle algunos ejemplos, la línea Santiago-Sevilla; la línea Santiago-Valencia; la línea Asturias-Sevilla; Badajoz-Madrid, Badajoz-Barcelona, por ponerle tan solo algunos ejemplos.

En relación con la cuestión planteada, con la modificación del convenio en vigor con Air Nostrum, decirle que naturalmente el Servicio Jurídico está estudiando las posibles modificaciones que se pueden llevar a cabo sobre el acuerdo en vigor.

Por último, nos pregunta también por las relaciones con Ryanair. Decirle que el Gobierno de Cantabria y Ryanair han trabajado conjuntamente y fruto de ese trabajo ya podemos poner dos realidades encima de la mesa, dos nuevos destinos desde Parayas, el destino Santander-Palma de Mallorca y el destino Santander-Valencia.

En cuanto al primero, precisamente esta ruta Santander-Palma de Mallorca se opera desde el día de ayer, tendrá una frecuencia de cinco vuelos semanales, al que es el tercer aeropuerto de España, con un mercado emisor de 850.000 potenciales turistas.

En cuanto a la ruta Santander-Valencia, que se une al logro de la ruta anterior a Palma, ésta va a empezar a operarse el próximo 4 de abril, con cuatro vuelos semanales, los lunes, miércoles, viernes y domingo.

Valencia es un mercado emisor de más de 2.500.000 de potenciales turistas. Y esta conexión asegura la presencia en nuestra región en un destino que consideramos clave en el Mediterráneo, tanto desde el punto de vista económico, como desde el punto de vista turístico.



En relación con la cuestión planteada, con respecto al convenio con Ryanair, recordarle que está actualmente en vigor.

Y eso es todo por mi parte.

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Gracias, Sr. Consejero.

Tiene la palabra la Portavoz del Grupo Regionalista.

LA SRA. BARTOLOMÉ ARCINIEGA: Bien, Sr. Consejero.

Le agradezco las no respuestas, porque en realidad no me ha contestado a lo que me ha preguntado. Le he preguntado expresa y explícitamente cuál es el coste de las nuevas rutas con Palma de Mallorca y con Valencia y salvo que haya tenido un lapsus, no me ha respondido.

En cualquier caso, según las condiciones del convenio suscrito con Ryanair, desde 2004, que ha sido prorrogado y como usted bien ha dicho, actualmente sigue el último en vigor, pues tiene unas condiciones que usted, como yo, las conocemos y es que establece colaboración con carácter de promoción, por rutas internacionales.

Por rutas nacionales en el anterior Gobierno no se abonaba ni un solo euro, por eso era nuestra pregunta. Si se ha modificado el convenio en el sentido de haber una contraprestación económica, por estas dos nuevas rutas. Porque si ha sido así, tendríamos que decir que no ha negociado muy bien, porque el convenio lo que contempla es una contraprestación económica por las rutas internacionales y además condicionada al número de pasajeros, si no se llega a un mínimo de pasajeros no se abona la contraprestación económica y con un número de frecuencias que se reduce de manera proporcional, si se reduce el número de frecuencias. Repito, por las rutas nacionales no había ninguna contraprestación económica.

Y eso ¿qué quiere decir? Pues que la implantación de las rutas nacionales por parte de Ryanair, no se deben a las negociaciones con el Gobierno, es una mera estrategia comercial de la compañía. Porque la compañía Ryanair no es muy dada a pedir consentimiento, no mediando ninguna contraprestación económica. Y si lo han hecho con ustedes, será el único caso, el único caso en toda Europa, en toda Europa. Porque para la implantación de las rutas nacionales la compañía se mueve, como digo, por estrategia única y exclusivamente de expansión comercial de la compañía, y solo se rigen por esos criterios comerciales de rentabilidad de la ruta y de competencia con otras compañías.

Las negociaciones las realizan con la compañía aérea para el establecimiento de los slots en los distintos aeropuertos y prueba de ello es la sucesiva implantación de rutas en los mismos destinos que en principio operaban por Air Nostrum, en un mapa de vuelos transversales, Sevilla, Málaga, Gran Canaria, Tenerife y ahora Valencia y Palma de Mallorca que empezaron a operarse por Ryanair y la competencia obligó a retirarse a la compañía Air Nostrum de estas mismas rutas.

Y otra prueba evidente de ello es el inicio de operaciones en Asturias y País Vasco que cubre el vacío dejado por Spanair, que fue objeto de una pregunta en un Pleno parlamentario por mi compañero aquí presente, Juan Guimerans del Grupo Socialista, y que además usted calificó precisamente de que era no podía hacer usted nada respecto a eso y que solamente correspondía a una política de expansión comercial de la compañía, y que cubría precisamente las necesidades de enlace de esas rutas que había dejado la compañía Spanair.

Respecto a Air Nostrum, buenos también nos deja unas cuantas lagunas, tampoco nos ha explicado, por lo menos yo no me he sentido respondida a la pregunta, espero que ahora en la réplica me conteste a todas estas preguntas conocemos de sobra la situación de Air Nostrum, con el ERE y su replanteamiento del mapa de rutas, que tiene mucho que ver con la competencia de las low cost, además de la gran subida del combustible y la imposibilidad de repercutir esas subidas de costes en las tarifas de los billetes, pues la causa fundamental se encuentra en la dificultad de competir en estas mismas rutas con las compañías de bajo coste. Y ésta es una de las razones, de los argumentos que también apoyan lo que he dicho antes, que la guerra ahora incluso en las rutas nacionales va a estar en las low cost.

En nuestra opinión...

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Vaya finalizando por favor.

LA SRA. BARTOLOMÉ ARCINIEGA: Sí termino. En nuestra opinión sería importante y espero que nos lo ratifique ahora el Consejero, sería importante que el Gobierno pues nos ratifique esa postura de fomentar el modelo de complementariedad de los dos tipos de compañías, las compañías en red y las compañías bajo coste.

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Gracias Sra. Portavoz.



Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Arasti Barca): Sí, Sra. Bartolomé.

Yo creo que sí que le respondido y muy concretamente a sus preguntas. Le he dicho que los convenios que están en vigor, están en vigor. Por lo tanto si un convenio está en vigor, pues yo creo que la respuesta es bastante clara.

Que a mí me sorprende cuando habla usted de coste para la Comunidad de Cantabria, Sra. Bartolomé, usted debería saber perfectamente que las subvenciones no están permitidas. No sé que me está diciendo, si es que el Gobierno suyo ha tenido una política de dar subvenciones a determinadas líneas aéreas, cosa que yo desde luego desconozco y me sorprende.

Desde luego, en la nueva compañía que ha venido el otro día a la presentación, la compañía Vueling, su Director dejó bien claro que naturalmente que viene a Cantabria porque consideran que digamos esa conexión entre Santander y Barcelona es rentable; que es el único presupuesto por el que puede venir una compañía a operar a este aeropuerto, bajo supuestos de rentabilidad.

Desde luego con la compañía Vueling no ha habido ningún convenio firmado y también lo dije en la rueda de prensa y el Director de operaciones de Vueling también lo dijo que no había ninguna subvención, como no puede ser además de otra manera.

Por lo tanto, me imagino que sus declaraciones se deben a un lapsus, probablemente a que usted confunda los términos. En relación con Air Nostrum, pues mire le diré que donde ha surgido un problema, el Gobierno de Cantabria pues ha sabido crear una oportunidad. Es decir, un problema importante en una conexión concreta entre Santander y Barcelona no solamente se ha resuelto satisfactoriamente, sino que hemos creado una nueva oportunidad para nuestros, las personas que vivimos en Cantabria.

Y además hemos mejorado la situación anterior, porque le recuerdo por ejemplo que Air Nostrum operaba con un avión con 50 plazas y Vueling va a operar con un Airbus de 180 plazas.

A parte de esto, que es más que evidente, es también muy evidente que no es lo mismo que haya dos operadores en el aeropuerto de Parayas que haya tres operadores. Lógicamente las posibilidades se multiplican no solamente para el Gobierno de Cantabria sino también para los vecinos de nuestra Comunidad.

Mire, mañana viernes se va a producir un nuevo récord de operaciones por parte de Ryanair en Parayas, con 26 operaciones. La evolución de las operaciones programadas por Ryanair, por ejemplo en el mes de agosto, evidencian un claro incremento en este ejercicio.

En agosto de 2012 Ryanair tiene previstas 150 operaciones, frente a las 106 que tuvo en agosto de 2010. Parayas ocupará la posición número 11 en el ranking de operaciones programadas por Ryanair en agosto de 2012, por encima de aeropuertos tan importantes con Gran Canaria, Santiago de Compostela, Lanzarote, Fuerteventura, Bilbao, Asturias, Zaragoza, Valladolid, Jerez de la Frontera, entre muchos otros.

Mire, si esto es fruto de la casualidad o de la buena suerte de este Consejero y de su equipo y del Gobierno, pues yo se lo acepto Sra. Eva Bartolomé.

Usted afirma que el que haya por primera vez en la historia, en estos ocho meses que llevamos gobernando, que hayamos pasado por primera vez en la historia de dos operadores a tres. Que cuando una compañía tiene problemas lo resolvamos. Que Ryanair ponga dos nuevas conexiones. Y que se batan todos los récords usted dice que es buena suerte del Consejero, de su equipo y del Gobierno, pues mire probablemente esté usted en lo cierto. Y lo único que deseo es que esa buena suerte continúe.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Van den Eynde Ceruti): Gracias Sr. Consejero.