DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 gennaio 2000

relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro)

[notificata con il numero C(1999) 5196]

(Il testo in lingua portoghese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/124/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità [1], in particolare l'articolo 9, paragrafo 5,

vista la decisione delle autorità portoghesi notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999 e dopo aver consultato le predette autorità,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

1. **Il campo di applicazione della deroga notificata dal governo del Portogallo**

1.1. *La notifica inviata dalle autorità portoghesi*

(1) Con lettera protocollata dalla Commissione l'11 ottobre 1999, le autorità portoghesi hanno notificato una domanda di approvazione della decisione del governo portoghese, che prevede una deroga a favore dell'aeroporto di Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro) intesa a limitare a quattro il numero di utenti autorizzati a praticare l'autoassistenza per le categorie di servizi indicati al punto 2 dell'allegato alla direttiva.

Tale deroga è accordata ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), della direttiva fino al 31 agosto 2001.

(2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, la Commissione ha pubblicato un estratto della decisione notificata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2] del 25 novembre 1999, invitando i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

(3) A norma dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, la Commissione ha consultato il governo portoghese sul progetto di valutazione della Commissione in data 3 dicembre 1999.

Fondamento della deroga

(4) Le norme generali relative all'accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite agli articoli 6 e 7 della direttiva. Esse affermano il principio della più ampia liberalizzazione possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza a terra. Per un aeroporto con il volume di traffico di quello di Porto, la direttiva prevede, dal 1º gennaio 1998, il riconoscimento del diritto all'autoassistenza.

(5) L'articolo 9 della direttiva 96/67/CE ha tenuto conto anche del fatto che, in alcuni casi specifici, gravi problemi di spazio e di capacità possono impedire l'apertura del mercato al livello previsto. In tali casi, è ammessa l'introduzione di deroghe per un tempo limitato al fine di consentire all'aeroporto di risolvere tali difficoltà. Tali deroghe rivestono comunque un carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo generale di garantire agli aeroporti un periodo di adeguamento supplementare oltre a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.

(6) Una deroga può essere concessa esclusivamente in presenza di limiti specifici di spazio e di capacità. È in base a tale motivazione che le autorità portoghesi hanno introdotto la suddetta deroga, conformemente all'articolo 23 del testo portoghese «Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999» [3], che recepisce la direttiva 96/67/CE nel diritto nazionale.

1.2. *Descrizione dell'aeroporto*

(7) L'aeroporto di Porto, che si estende su una superficie di 319 ettari, è dotato di un terminal passeggeri situato all'estremità sud e di una pista di lunghezza pari a 3 480 metri, orientata in direzione nord/sud. Il terminal ha una capacità annua massima di 3 milioni di passeg-

[1] GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.
[2] GU C 337 del 25.10.1999, pag. 5.
[3] Diário da República — 23.07.99–I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

geri e non consente le posizioni a contatto. Il terminal cargo ha, da parte sua, una capacità di 40 000 tonnellate, una superficie operativa di 8 700 m^2 e uffici con una superficie di 2 200 m^2.

(8) Nel 1997, l'aeroporto ha registrato un traffico di 2,3 milioni di passeggeri (2,7 nel 1998), principalmente su voli di linea (87 %) e internazionali (78 %). Le previsioni sul traffico indicano un incremento medio annuo di circa il 6 % per i prossimi cinque anni.

1.3. *La situazione dell'assistenza presso l'aeroporto di Porto*

(9) Poiché il numero di passeggeri è compreso tra 2 e 3 milioni e le merci a 75 000 tonnellate, l'apertura del mercato non interesserà le operazioni di assistenza a terzi prima del 1º gennaio 2001. Tale assistenza è prestata da TAP per la maggior parte delle operazioni, fatta eccezione per quelle relative all'assistenza merci che vedono la presenza di un secondo operatore. Le operazioni merci in questione corrispondono tuttavia solo all'1 % dei movimenti sull'aeroporto.

(10) La direttiva prevede tuttavia il diritto di praticare l'autoassistenza dal 1º gennaio 1998.

(11) L'autoassistenza è autorizzata in pista per due utenti (TAP e Portugalia). Per quanto riguarda l'assistenza nell'aerostazione e più particolarmente l'assistenza «passeggeri», oggetto della presente decisione, essa è effettivamente praticata da quattro compagnie aeree, TAP, Portugalia, KLM et GB Air. Tuttavia, per i servizi in questione, la direttiva prevede generalmente il riconoscimento senza limiti del diritto all'autoassistenza.

2. **Le difficoltà addotte dalle autorità portoghesi**

(12) La documentazione presentata dalle autorità portoghesi mette in luce una considerevole mancanza di spazio per i passeggeri che effettuano le operazioni di imbarco. Il traffico sull'aeroporto non è infatti regolare e la hall destinata alle operazioni in questione presenta una superficie di 500 m^2 con solo 18 banchi per il check-in. Per questo motivo, in periodi di traffico intenso, in particolare durante i periodi di festa classici come Natale, Pasqua e l'estate, la hall è completamente occupata dai viaggiatori in attesa di fare check-in. Inoltre, la maggior parte dei passeggeri viaggia con diversi bagagli ed è accompagnata da una parte di familiari e amici, situazione che determina un ulteriore congestionamento.

(13) Secondo la documentazione prodotta dalle autorità portoghesi, per garantire una buona qualità delle operazioni di check-in sarebbe necessaria una media di tre banchi per volo, compreso un banco destinato ai viaggiatori della business class. Secondo le autorità portoghesi, risulta pertanto difficile mantenere un buon livello di qualità durante i periodi di punta.

(14) Gli studi eseguiti dall'aeroporto hanno dimostrato che, sulla base dei livelli di traffico, sarebbero stati necessari 24 banchi per il check-in a partire dal 1998 e 26 nel 1999. Queste cifre si basano su un tempo medio di apertura di 90 minuti, su una crescita effettiva annua del 6 % e sulla stima che siano necessari due banchi check-in per un aereo di categoria A (160 passeggeri), tre per uno di categoria B (tra 161 e 300 passeggeri) e quattro per uno di categoria C (più di 300 passeggeri).

(15) Secondo le autorità portoghesi, la ricerca di un'impostazione equilibrata tra la crescita del traffico sull'aeroporto e il mantenimento di un buon livello di qualità dei servizi di assistenza prestati impedisce per il momento l'ammissione di altri operatori per la categoria di servizi in questione.

3. **Le osservazioni dei soggetti interessati**

(16) A seguito della pubblicazione, da parte della Commissione, di un estratto della notifica delle autorità portoghesi e a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, i soggetti interessati sono stati invitati a presentare le loro osservazioni.

Un vettore ha fatto rilevare l'impossibilità di un'apertura completa a breve termine dei servizi oggetto della deroga.

4. **Valutazione della deroga in base alle disposizioni della direttiva 96/67/CE**

4.1. *Le norme vigenti in materia di assistenza*

4.1.1. ***Le possibilità di limitare l'accesso al mercato***

(17) La direttiva 96/67/CE del Consiglio prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.

(18) Le norme generali sull'esercizio dell'assistenza per la categoria di servizi indicata nella notifica delle autorità portoghesi sono definite all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva. Tali principi sono stati inclusi nelle disposizioni del Decreto-Lei [4] che recepisce la direttiva nel diritto portoghese. In base alle disposizioni della diretti-

[4] Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

va, le operazioni di assistenza ai passeggeri sono aperte senza restrizioni all'esercizio dell'autoassistenza da parte dei vettori che operano sull'aeroporto.

(19) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), riservare l'esercizio dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti; e tali utenti devono essere scelti sulla base di criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. È su questa base, e in conformità dell'articolo 23 del regolamento portoghese che recepisce la direttiva ([5]), che le autorità portoghesi hanno deciso di limitare all'aeroporto di Porto l'esercizio dell'autoassistenza a quattro utenti.

(20) Tuttavia, a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, una simile deroga deve:

— specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

— essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

Inoltre, sempre a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, la deroga non deve:

— pregiudicare indebitamente gli obiettivi della direttiva;

— dar luogo a distorsioni della concorrenza;

— essere più ampia del necessario.

(21) Come ricordato dalla Commissione, in particolare nelle sue decisioni del 14 gennaio 1998 relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf ([6]), l'obiettivo principale della direttiva è la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Le limitazioni imposte a terzi costituiscono restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di tali soggetti o al loro diritto di esercitare l'autoassistenza. Per analogia con le misure statali che limitano la libera prestazione di servizi, le misure suscettibili di limitare, precludere o vietare la libera iniziativa dei prestatori di servizi ([7]) — o, come nel caso di specie, quella degli utenti che intendono praticare per conto proprio i servizi in questione — anche se si applicano indistintamente ai prestatori o utenti nazionali e a quelli di altri Stati membri, devono essere giustificate da esigenze imperative di interesse pubblico che non siano di natura economica e devono inoltre essere proporzionate agli obiettivi perseguiti.

4.1.2. ***La procedura***

(22) Come nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf ([8]), la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:

— la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;

— un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte;

— la conformità ai criteri indicati nell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

(23) L'introduzione di una deroga non ha quindi l'obiettivo generale di concedere agli aeroporti un periodo di adeguamento più lungo di quello già previsto dall'articolo 1 della direttiva, ma deve consentire agli aeroporti di superare le difficoltà particolari che possono emergere al momento dell'apertura del mercato. Ogni deroga deve pertanto essere esaminata in funzione delle particolari difficoltà addotte a motivazione dell'impossibilità di aprire il mercato entro i termini previsti. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, qualsiasi eccezione deve essere interpretata restrittivamente e la portata di una deroga deve essere determinata tenendo conto delle finalità della misura in questione ([9]).

(24) La presente deroga deve essere dunque esaminata alla luce delle considerazioni sopra esposte.

(25) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame minuzioso delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza della decisione adottata dalle autorità portoghesi rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione presentata dalle autorità portoghesi come pure su un sopralluogo che ha potuto effettuare all'aeroporto di Porto il 5 novembre 1999, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha tenuto conto infine delle osservazioni presentate dall'amministrazione dell'aeroporto e dalle autorità portoghesi in merito all'analisi effettuata dalla Commissione.

([5]) Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

([6]) Decisioni della Commissione del 14 gennaio 1998, GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32.

([7]) Sentenze del 25 luglio 1991, C-288/89, Mediawet, Racc. 1991, pag. I-4007, e C-76/90, Säger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. I-4221.

([8]) Cfr. nota 6.

([9]) Cfr. nota 7.

4.2. *L'esame delle difficoltà addotte dalle autorità portoghesi*

(26) L'aeroporto di Porto dispone attualmente di un terminal a forma rettangolare con una capacità dichiarata di 3 milioni di passeggeri. Con un traffico di 2,7 milioni di passeggeri nel 1997, il limite di capacità dovrebbe essere presto raggiunto. L'aeroporto in questione si trova in una fase di sviluppo rilevante, che imporrà di avviare un ambizioso piano di ampliamento. Poiché l'aeroporto serve diverse località turistiche, deve sostenere un traffico particolarmente concentrato nei periodi di punta. Il terminal è dotato di 18 banchi per il check-in, di cui 6 sono assegnati in via permanente alla compagnia TAP e 2 a Portugalia; le due compagnie in questione utilizzano inoltre banchi supplementari in funzione delle loro esigenze. Inoltre, le compagnie KLM e GB Air affittano per determinati periodi banchi per il check-in nel quadro dell'autoassistenza da loro praticata e per far fronte alle necessità dei voli da loro operati. Le operazioni di autoassistenza effettuate dai quattro vettori menzionati corrispondono a circa il 70 % del traffico. Infine, l'aeroporto non è dotato di passerelle e l'imbarco dei passeggeri avviene quindi sull'area di stazionamento.

(27) Le operazioni di assistenza passeggeri effettuate per conto terzi sono, dal canto loro, gestite unicamente dalla compagnia TAP. Questa compagnia, come del resto Portugalia, utilizza innanzitutto i banchi che le sono assegnati in via permanente e si serve di banchi supplementari in caso di bisogno. Ne consegue che l'ingresso di un nuovo operatore inciderebbe solo sulle operazioni menzionate e gestite da TAP, il solo prestatore di servizi a terzi. Secondo le autorità portoghesi, le operazioni in questione si effettuano in condizioni poco soddisfacenti nei periodi di punta e non vi è dubbio che in certi periodi l'aeroporto arrivi alla saturazione. Tuttavia, il problema riguarda la sala per le operazioni di check-in che, con una superficie di 500 m^2, ha dimensioni troppo esigue per ospitare nelle ore di punta i passeggeri in attesa di registrazione, come pure il numero di banchi per il check-in, ma non è imputabile alla compagnia che gestisce le operazioni di check-in, sia essa uno degli utenti che praticano attualmente l'autoassistenza o un nuovo operatore.

Nel caso dell'aeroporto di Porto, i voli serviti dalla compagnia TAP, sia in forma di autoassistenza che nel quadro della sua assistenza a terzi, non sono oggetto di una procedura di registrazione comune, ovvero non vengono trattati in uno qualsiasi dei banchi check-in della compagnia, come invece avviene in taluni aeroporti. I banchi vengono aperti singolarmente per ciascuno dei voli in questione, con due o tre ore di anticipo per i voli charter, e i passeggeri devono servirsi unicamente dei banchi indicati, con l'unica eccezione del banco business class della compagnia TAP. La compagnia inizia a trattare il volo seguente soltanto una volta terminate le operazioni di registrazione di quello precedente. I check-in dell'ultimo minuto possono sempre essere effettuati al banco riservato alla business class. Se i banchi del check-in sono aperti in funzione dei voli, come avviene attualmente, non è in linea di principio rilevante chi siano gli operatori che vi prestano servizio, in quanto ciò non incide sul livello di saturazione della sala. La saturazione è infatti dovuta al numero di voli e non a quello degli operatori. Non è dunque necessario assegnare in via permanente i banchi a talune compagnie invece che ad altre.

(28) È opportuno esaminare se, in pratica, la sovrapposizione di alcuni voli possa determinare difficoltà particolari dovute alla presenza di nuovi operatori. Ciò non può essere escluso, in quanto, al momento, tutti i voli per i quali è praticata l'assistenza a terzi sono gestiti da TAP. Tuttavia, anche in caso di sovrapposizione dei voli, la compagnia in questione fornisce prestazioni a terzi e gestisce i propri voli allo stesso tempo su banchi differenti. L'utilizzo degli stessi banchi per gli stessi voli da parte delle compagnie che praticano l'autoassistenza non comporta, dunque, in pratica alcun problema particolare.

(29) La qualità dei servizi, d'altro canto, può essere presa in considerazione solo se incide sugli altri clienti o sugli altri operatori. Il problema delle dimensioni ridotte dei locali risulta qui indipendente dal numero di operatori che effettuano le operazioni di check-in. Per quanto riguarda i servizi della compagnia che desidera praticare l'autoassistenza, il problema interessa solo la compagnia, in quanto essa assiste esclusivamente i propri aerei.

(30) Nel quadro della sua perizia, la Commissione ha preso in considerazione la situazione di maggiore difficoltà per l'aeroporto, ovvero il giorno di maggior traffico nel mese di maggior traffico dell'anno. Nella fattispecie, si è trattato del giorno 19 dicembre 1998, in cui sono stati registrati 16 369 passeggeri. Va ricordato a questo proposito che, nel 1998, solo cinque giorni hanno visto un'affluenza di più di 10 000 passeggeri. L'esame del calendario dei voli ha dimostrato che lo scarso numero di banchi per il check-in crea problemi nel giorno più trafficato dell'anno verso le ore 9 e verso mezzogiorno. Ma, da un lato, questo problema esiste già oggi e l'ingresso di un nuovo operatore non dovrebbe avere un'incidenza diretta nelle ore di punta in questione, in quanto la procedura di registrazione non è comune, e, dall'altro, la situazione deriva direttamente dal trattamento dei voli charter nei due periodi indicati. Quindi, come previsto dalle norme di attribuzione, se l'aeroporto è tenuto a garantire il trattamento dei voli di linea entro tempi prefissati, è tuttavia libero di stabilire gli orari per le operazioni di check-in dei voli charter al fine di garantire un migliore utilizzo dei banchi di registrazione. Tutti i voli charter sono in effetti voli «ad hoc» e sono ammessi dall'aeroporto su base individuale e le autorità aeroportuali sono libere di imporre determinate condizioni, in particolare per quanto attiene agli orari per il check-in. L'analisi del calendario dei voli dimostra in effetti che certe fasce del giorno possono accogliere voli supplementari e che lo spostamento dei voli charter in tali fasce permetterebbe di evitare il problema in questione. L'aeroporto non può dunque richiamarsi a un problema che esso stesso è in grado di risolvere.

(31) Per quanto riguarda i banchi per il check-in, la perizia ha messo in evidenza che, dei 18 banchi, 6 sono attribuiti in via permanente a TAP e 2 a Portugalia e che queste due compagnie utilizzano, come GB Air e KLM,

altri banchi in funzione delle loro esigenze. La mobilità nell'utilizzo dei banchi dimostra che non sussistono problemi particolari di contabilità a livello del sistema informatico utilizzato e che l'ingresso di un nuovo operatore non porrebbe problemi in questo senso.

(32) La documentazione presentata dal governo portoghese non fa menzione peraltro di problemi particolari relativi agli uffici e alle sale di riposo per il personale. Un sopralluogo in loco ha confermato che è possibile recuperare spazio nella sala di smistamento bagagli, proprio dietro i banchi per il check-in, a fianco di quello occupato da altri operatori.

(33) Infine, le autorità portoghesi hanno dichiarato che i lavori previsti per l'ampliamento del terminal non dovrebbero incidere sullo svolgimento delle operazioni di registrazione.

(34) Le autorità portoghesi non hanno dunque dimostrato l'impossibilità di aprire il mercato nella misura prevista dalla direttiva.

4.3. *Il piano di misure*

(35) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, le autorità portoghesi hanno presentato un piano di misure intese a superare le difficoltà addotte.

(36) Le misure in questione si iscrivono in un piano generale — e di grande rilevanza — per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aeroporto, che permetterà a quest'ultimo di far fronte all'aumento del traffico, in particolare mediante la costruzione di una nuova corsia di circolazione (taxiway) e di nuove aree di stazionamento per gli aerei, come pure l'aggiunta di un nuovo livello al terminal che dovrebbe così permettere di separare le zone di partenza e di arrivo.

(37) Per quanto riguarda le operazioni di assistenza a terra interessate dalla deroga in questione, sono previsti il raddoppio dei banchi per il check-in e l'ampliamento della zona riservata alla registrazione dei passeggeri, la creazione di un nuovo terminal partenze per i bagagli che permetterà di effettuare uno «screening» completo dei bagagli e l'apertura di cinque porte a passerella adattabili a tutti i tipi di aerei. Secondo le autorità portoghesi, tali misure dovrebbero permettere di far fronte all'aumento del traffico e di superare le difficoltà addotte a motivazione della deroga. Ciò dovrebbe inoltre rendere possibile, a partire dal 2001, l'apertura del mercato dell'assistenza a terra secondo le modalità previste dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva.

(38) Tuttavia, poiché le difficoltà addotte dalle autorità portoghesi non risultano fondate ai sensi dell'articolo 9 della direttiva e non giustificano la concessione di una deroga, non appare necessario esaminare nel dettaglio le misure presentate dall'aeroporto per superare tali difficoltà.

(39) Allo stesso modo, l'assenza di difficoltà reali rende inutile la valutazione sulla proporzionalità della misura come previsto dall'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

5. **Conclusione**

(40) La Commissione riconosce che l'aeroporto di Porto deve affrontare una situazione di congestionamento in certi periodi e che è stato messo a punto un piano di sviluppo per porre rimedio a tale situazione. In particolare, deve essere riconosciuto che le dimensioni dell'area riservata al check-in risultano eccessivamente ridotte nei periodi di punta e che permettono a stento di smaltire l'elevato numero di passeggeri che effettuano contemporaneamente il check-in per voli di linea e voli charter. Tuttavia, poiché il problema riguarda la sala e non i banchi del check-in, e una migliore pianificazione dei voli potrebbe risolvere in parte questi problemi, non è stato dimostrato che l'aumento del numero di utenti che praticano l'autoassistenza inciderebbe negativamente sulle operazioni di registrazione e che l'apertura ad altri utenti sia impossibile ai sensi dell'articolo 9 della direttiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione di deroga a favore dell'aeroporto Francisco Sa Cameiro di Porto, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 96/67/CE, notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999, non è conforme alle disposizioni dell'articolo 9 della citata direttiva. Di conseguenza, il Portogallo non può applicare la decisione in questione.

Articolo 2

La Repubblica del Portogallo è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 gennaio 2000.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente