

## ACTA DE LA MESA DE LICITACIÓN

### Fecha de celebración

12 de enero de 2022

### Asistentes

Presidente:

Ramón Ignacio García Rodríguez, Director General.

Vocales:

Manuel Manrubia Gibert, Jefe de Departamento de Administración y Finanzas.

Carles Segura Ballesté, Jefe de Departamento de Infraestructuras y Conservación.

Genoveva Climent Dewitt, Jefa de Departamento de Comercial y Desarrollo del Negocio.

Secretario:

Josep Lluís Díez i Besora, Jefe de Departamento de Dominio Público y Protección Portuaria.

### Orden del día

Único. – Valoración de la propuesta técnica contenida en el sobre número 2 del concurso público para seleccionar una oferta para el otorgamiento de una concesión administrativa para la construcción y posterior explotación de una Terminal pública de pasajeros en el Puerto de Tarragona.

### Se expone:

En acto no público, y constituida la Mesa de Licitación por todos sus miembros a excepción de su secretario, haciéndolo en funciones el vocal Josep Lluís Díez i Besora, habiéndose abierto en acto público de esta mesa del pasado 4 de enero de 2021 el sobre número 2 a que se refiere la base décima del Pliego de Bases del citado concurso y habiéndose considerado la documentación apropiada y suficiente, se procede en este acto a valorar motivadamente la propuesta técnica conforme lo establecido en la base doceava.

## 1.- PROYECTO BÁSICO:

Conforme a lo establecido en el apartado 1 de la base décima, se aportó por el licitador el proyecto básico de las obras a ejecutar con el contenido que fue de ver en el acta de esta mesa del pasado 4 de enero de 2022 y que fue facilitada a los miembros de esta mesa para su análisis de valoración que en este momento se concreta.

Respecto al punto 1 (Proyecto básico) de la base doceava del Pliego de Bases que contiene los aspectos a valorar, se significa:

Que en relación a la valoración de los aspectos particulares del proyecto básico recogidos en el apartado 1.1 de la base doceava del Pliego de Bases, ordenados de mayor a menor importancia y en concreto en lo referente a la adecuación de las obras a las necesidades de gestión y explotación reflejadas en la oferta para el conjunto de las instalaciones, y calidad técnica de las actuaciones propuestas, tanto en sus características operativas como en el apartado estético, se puede indicar que analizada la antedicha documentación se verifica que la propuesta presenta un diseño singular, integrando el diseño eficiente en la solución arquitectónica del edificio con el objetivo de reducir las necesidades de climatización para lograr un buen grado de confort.

Además, el diseño propuesto a base de estructuras modulares permite construir la parte principal de la obra en taller, con los beneficios en la calidad y la gestión ambiental que supone, y, sobre todo, agilizando y minimizando los trabajos in situ. Esto permitirá contabilizar su montaje con la operativa de cruceros durante la temporada alta del segundo año de explotación.

Por su parte, el edificio habilita los espacios necesarios para los cruceristas, así como los servicios y otras funciones necesarias para la gestión de la terminal, a la vez que permite los flujos de pasajeros, equipaje y de provisiones.

Así mismo y con relación al plazo de finalización de las obras y planificación de las obras, se valora positivamente la minimización del plazo y la coherencia e impacto sobre las escalas de cruceros del plan de obra, analizada la antedicha documentación se verifica que se prevé que las obras tengan una duración de 16 meses desde la resolución del otorgamiento de la concesión.

Y ello atendiendo que dentro de los 16 meses se incluyen estudios previos, redacción del proyecto ejecutivo y licitación, y la propia obra tanto en taller como en el muelle, planificado de la siguiente manera, distinguiendo temporada alta (mayo-septiembre) de temporada baja (octubre-abril):

Fase 0: temporada baja 2022:

- Otorgamiento de la concesión.
- Realización de estudios previos (topográfico y geotécnico).
- Solicitud de licencia.
- Redacción proyecto ejecutivo y concurso de constructoras.

Fase 1: temporada alta 2022:

- Trabajo en taller para el desarrollo de la Terminal.
- Operativa en actual carpa provisional.

Fase 2: temporada baja 2022-2023:

- Trabajos de urbanización, marquesinas y paneles solares por parte de la APT.
- Trabajos de cimentación, estructuras y cubiertas en la Terminal.

Fase 3: temporada alta 2023:

- Puesta a punto de 2110,87 m<sup>2</sup> de Terminal el primer mes.
- Finalización de la obra.

Por su parte, la planificación de las obras es coherente, así como su compatibilidad con la operativa de cruceros.

Así mismo y con relación a la calidad y claridad de la memoria, planos e infografías, descripción de las obras e instalaciones a ejecutar, analizada la antedicha documentación se verifica que la documentación presentada permite una fácil comprensión del proyecto previsto ejecutar, incluyendo un proyecto básico, planos en PDF y en AutoCAD e imágenes generadas por ordenador que presentan la terminal finalizada en funcionamiento.

Así mismo y con relación a las medidas de protección ambiental que se pretende adoptar durante la ejecución de las obras para minimizar el impacto ambiental de éstas, analizada la antedicha documentación se verifica que el estudio medio ambiental del proyecto se ha realizado siguiendo un esquema similar a los de estudio de impacto ambiental, analizando posibles impactos sobre distintos vectores ambientales tanto en fase de obras como de explotación. Así pues, no se han centrado en lo que se pedía en el concurso, que era estrictamente sobre la ejecución de las obras. De haber hecho el análisis estrictamente de la obra, se hubieran enumerado las distintas actividades que conformaran la obra y detallar sus posibles impactos y medidas a tomar, por ejemplo, la instalación de un punto limpio, el control de la limpieza de las canales de los camiones hormigonera, control de polvo en movimientos de tierra, recogida de sobrantes durante montajes y soldaduras, u otros elementos muy específicos de la ejecución de las obras.

No obstante, sí que se ha añadido un anejo de gestión de residuos que entre otros incluye el punto limpio mencionado anteriormente.

Que con relación a la valoración de la inversión a realizar recogida en el apartado 1.2 de la base doceava del Pliego de Bases, se valora positivamente la verosimilitud, puntuándose, en su caso, a la baja, si las inversiones no resultaran proporcionadas a las actuaciones planteadas, o fuesen inviables o injustificados a juicio de los técnicos de la APT, analizada la antedicha documentación, se verifica que, la inversión, a falta de la redacción de un proyecto

constructivo, es coherente. No obstante, no se valoran la instalación contra incendios (que sí aparece en planos) ni la depuradora de aguas residuales que se menciona en la memoria.

Por otro lado, en el cálculo de inversión en obras que revierten al dominio público es posible que 110.000 € de equipamiento móvil del capítulo de arquitectura pudieran estar englobados en la inversión en medios materiales que no revierten al dominio público portuario.

## 2.- MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ACTIVIDAD:

Conforme a lo establecido en el apartado 1 de la base décima, se aportó por el licitador la memoria descriptiva de la actividad a desarrollar con el contenido que fue de ver en el acta de esta Mesa del pasado 4 de enero de 2022 y que fue facilitada a los miembros de esta Mesa para su análisis de valoración que en este momento se concreta.

Respecto al punto 2 (Memoria descriptiva de la actividad) de la base doceava del pliego de bases que contiene los aspectos a valorar, se significa:

Que con relación a la valoración de la descripción de la actividad recogido en el apartado 2.1 de la base doceava del Pliego de Bases, y en cuanto a la organización de la metodología y sistema de trabajo planteado, se pone a disposición de la terminal la prestación del servicio al pasaje, organización de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros, carga y descarga de los equipajes con todos los materiales humanos y materiales necesarios para llevarlo a cabo.

Asimismo, se propone una reunión semanal (miércoles) para coordinar los atraques y servicios de los cruceros del fin de semana. Coordinación con la APT para las peticiones de atraque.

Se presenta el detalle de los flujos de las operaciones de tránsito y embarque/ desembarque, con las diferentes casuísticas (hasta 4 cruceros en el muelle de Balears y prolongación del dique de Levante). Los flujos propuestos son coherentes con los requisitos de estas operativas, así como las diferentes actividades que pueden llevarse a cabo en la zona logística (aprovisionamiento, MARPOL recomiendan que sea por mar si es posible para evitar olores para el pasajero...).

En cuanto a los medios materiales, estiman una capacidad superior a 8.000 pasajeros por día (tránsito / embarque / desembarque), y un área de seguridad que cumple con los requisitos del pliego:

- 4 líneas de inspección de seguridad (8 máquinas de rayos X y 4 arcos de seguridad)
- 2 líneas de inspección para maletas (turna round)

Siendo que el Pliego indica un mínimo de 4 líneas de control de entrada, un arco detector de metales para personas, dos equipos de inspección de pertenencias de mano y equipajes, la oferta se encuentra por encima de los requisitos exigidos:

Así mismo utilizan una ratio de superficie mínimo para la gestión de maletas (área de recogida de equipajes desembarque) de 0,4m<sup>2</sup>/pasajeros, tal y como se solicita en el pliego, siendo deseables 0,5m<sup>2</sup>/pasajero

Del mismo modo ofrecen dos circuitos diferenciados para el desembarque (pasaje que requiera o no declarar).

Igualmente aportan la disponibilidad de los siguientes espacios y equipos, según solicitado en el pliego:

- Aseos públicos segregados para mujeres, hombres y PMR.
- Despacho de Policía y despacho de Guardia Civil (pliego: Despachos para Policía, Guardia Civil, Aduana, así como zonas habilitadas para facilitar el control e inspección por su parte en el embarque y desembarque)
- Oficina administrativa para la Autoridad Portuaria.
- Sala de espera con asientos, pero no se detalla la cantidad.
- Local para primeros auxilios.
- Sala de descanso para la tripulación.
- Oficina/stand de turismo.
- Cobertura wi-fi en toda la terminal. (entiendo que sí, pág. 52 pdf Sistema de Cableado estructurado)
- CCTV en toda la terminal y su perímetro, con cámaras orientadas hacia la zona logística y hacia los atraques.
- Pasarelas de embarque y desembarque para pasajeros PMR. En la propuesta además de las pasarelas especifican diferentes atenciones personalizadas para estos pasajeros (sillas de ruedas, rampas, cartelera, personal con formación adecuada).

Siendo que comprometen contar con los siguientes equipos y maquinaria según la demanda del pliego:

- Equipos de rayos X para equipaje de mano y objetos personales.
- Arcos de seguridad MDA para personas.
- Equipos de rayos X para equipaje no acompañado.
- Sistema de CCTV.
- Vehículos para transporte de personas.
- Rampas y plataformas para embarque/desembarque de pasajeros.
- Carretillas elevadoras eléctricas.
- Tren de equipaje.
- Cintas transportadoras de maletas (conveyor belt).
- Mobiliario y equipamiento en el interior de la terminal.

Por último, se detallan los equipos y mobiliario de la terminal (equipos audiovisuales para indicaciones, megafonía, cartelera informativa, mostradores móviles, bancos, mesas y sillas, postes separadores, paneles de separación para crear espacios privados, mobiliario para despachos y oficinas de la terminal, etc.), pero no se cuantifican. Sería recomendable poder saber el número de sillas, de mostradores, para saber que está correctamente dimensionado para poder dar el servicio óptimo a los pasajeros.

En cuanto a los medios humanos, se propone un esquema organizacional sujeto al proyecto de construcción y proyecciones de tráfico. Reducen el staff fijo al máximo y subcontratarán todos los servicios que están directamente relacionados con el volumen de tráfico.

La Dirección General, de Operaciones y Financiera se llevará a cabo por personal de GPH de la terminal de Barcelona. La Dirección Comercial se llevará a cabo por el equipo de Tarragona. En general los medios humanos se nutren en su mayoría del personal del equipo de Barcelona (Creuers del Port de Barcelona, por su experiencia).

Se detallan los medios humanos según escenarios de operativas, entre ellos los referentes a maleteros, vigilantes de seguridad, limpieza, conservación y mantenimiento.

Tal y como se solicitaba en el pliego, a pesar de que no existe actualmente tráfico de ferri o RO-PAX en el Puerto de Tarragona, en el pliego se solicitaba que el concesionario pueda operar tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje en la terminal, siendo que el licitador tiene en cuenta este tipo de tráfico en la propuesta.

Que con relación a la valoración al Plan Comercial recogido en el apartado 2.2 de la base doceava del Pliego de Bases, verificando el alcance y grado de detalle del Plan Comercial presentado, y su coherencia con el proyecto planteado, se valora positivamente la definición de objetivos claros y alcanzables de captación de tráficos y la determinación de horas y recursos dedicados a la promoción y captación de tráficos

La propuesta tiene en cuenta la dificultad de prever a medio/largo plazo las previsiones de cruceros debido a la situación sanitaria mundial, pero prevén que se establezca en los próximos meses y que se alcancen los niveles del 2019 durante las temporadas 2023/2024.

Se lleva a cabo una propuesta de evolución de escalas y pasajeros acorde con esta situación, y alcanzando en el año 2033 un volumen de 240.000 pasajeros y 73 escalas. En el pliego se especifica que no puede haber una previsión inferior a 100.000 pasajeros en ningún año, en esta propuesta solo incumple este requisito la temporada 2022, justificado por la pandemia. La propuesta realizada es muy conservadora si tenemos en cuenta que en el año 2019 se alcanzó la cifra de 63 escalas y 128.000 pasajeros, por lo que al final del periodo de la concesión solo se prevé crecer en +10 escalas en valores absolutos.

Se valora muy positivamente que consideran que pueden convertir Tarragona en un puerto "boutique" del Mediterráneo.

En cuanto a la promoción, seguirán las acciones habituales para poder promocionar el destino y el puerto entre las navieras (presencia en ferias, en eventos del sector, reuniones con armadores al menos una vez al año, proponen poder llevar a cabo la organización de eventos del sector en Tarragona, acciones de relaciones públicas y publicidad a través de reportajes o anuncios en prensa, e inclusión de Tarragona Cruise Port en el material promocional de GPH).

Resulta de destacar la propuesta de llevar a cabo sinergias con otros puertos operados por el propio licitador para poder ofrecer itinerarios comunes. Esto es una ventaja clara por parte de

del licitador al poder aplicar una política comercial conjunta que puede ser beneficiosa para el armador.

Se afirma igualmente que se aplicarán una política de precios acordes con el mercado, habrá incentivos para consolidar clientes y posibles incentivos adicionales para compromisos de volúmenes a largo plazo.

Se proponen una estrecha colaboración con agentes locales claves y establecer un Comité Directivo de Cruceros (terminal, APT, miembros actual mesa de cruceros, aeropuertos de Reus y Barcelona) para establecer objetivos comunes principales, y se reunirán como mínimo 2 veces al año. Y Grupos de Trabajo (proveedores portuarios, seguridad...); siendo que la explotación de la terminal incluye también la gestión comercial y captación y planificación de escales futuras, en colaboración y coordinación con la APT.

Por último, propone crear una marca bajo los criterios de la marca paraguas de Global Ports, con el nombre de Tarragona Cruise Port.

En relación con la valoración de la propuesta de configuración del entorno de la terminal recogido en el apartado 2.3 de la base doceava del Pliego de Bases, y en concreto a lo referente a la calidad técnica y nivel de detalle del planteamiento realizado, y adecuación de la propuesta de configuración del entorno de la terminal, analizada la antedicha documentación se verifica que se plantea una urbanización compuesta por aceras de hormigón in situ para el paso de peatones, red de recogida de aguas pluviales con imbornales, señalización horizontal para organizar la circulación de vehículos, puntos de iluminación LED, papeleras, zonas verdes y pérgolas con placas sobre las aceras. La definición, a falta de detalles constructivos, es suficiente para entender el planteamiento de la configuración del entorno de la terminal.

En relación con la valoración de los servicios adicionales recogido en el apartado 2.4 de la base doceava del Pliego de Bases, y en concreto respecto a la calidad, variedad y valor añadido por los servicios adicionales prestados a los usuarios, se propone aumentar la utilización de la terminal (espacios interiores y exteriores) durante la temporada baja de cruceros, que sería un valor añadido para la relación con la comunidad local.

En relación con los diferentes usos/actividades complementarias proponen:

- Zona de retail para ofrecer productos locales y Duty Free
- Centro de información turística
- Cafetería
- Alquiler de espacios para eventos (conferencias, eventos institucionales / culturales / deportivos...).

Además, también ofrecen diferentes acciones para poder medir y cuantificar su servicio con el fin de garantizar la mejora continua (entre ellos cuestionarios de satisfacción para clientes, evaluación de proveedores, entre otros).

En relación con la valoración de la calidad, mediomambiente y otros aspectos de la propuesta recogidos en el apartado 2.5 de la base doceava del Pliego de Bases, tal como los compromisos presentados de calidad (detalle y adecuación de su Plan de Calidad), la responsabilidad social corporativa (grado de alcance y valor aportado a la sociedad), las medidas de carácter medioambiental (coherencia y alcance de las medidas compensatorias, correctoras y mitigadoras del impacto ambiental de la actividad), y plan de conservación y mantenimiento (nivel de detalle y adecuación al caso); analizada la antedicha documentación se verifica que, la propuesta incorpora los capítulos que se analizan a continuación, con lo que se llega a suficiente nivel de detalle para valorar las intenciones durante la explotación de la terminal, momento en el que se prevé se deban desarrollar los distintos planes en detalle y ejecutarlos.

Se presente un plan de calidad centrado en la satisfacción al cliente, la evaluación de proveedores y el aseguramiento de los niveles de servicio (satisfacción para el pasajero, operaciones de la terminal y gestión de la terminal). Para ello utilizaran KPIs y auditorías periódicas para asegurar que el nivel de servicio es el acordado con cada proveedor, así como los servicios prestados por el propio Consorcio. El seguimiento de los acuerdos de nivel de servicio se realizará de forma regular, asegurando el nivel de servicio y rendimiento pactado de acuerdo con los KPIs. Los resultados obtenidos por los indicadores se revisarán e informarán trimestralmente, y se presentará a la APT un informe anual sobre la calidad de los servicios prestados

Por lo que respecta a la responsabilidad social corporativa propuesta, la propuesta presenta los objetivos y principios básicos de la estrategia RSC, donde explica que adoptando la Agenda 2030 GPH tiene como objetivo abstenerse de causar impactos negativos, intervenir cuando ocurran dichos impactos y prevenir el impacto negativo de sus actividades, productos o servicios. El licitador define la RSC como concepto clave tanto para la comprensión de la empresa como para definir su comportamiento, siempre que quede incrustado en un marco ético que, por una parte, impida un uso meramente estratégico y manipulador y, por otra, potencie el compromiso público como empresa responsable y ciudadana, como parte de la sociedad civil. Para ello exponen que, desde el año 2018, se dispone de un Modelo Integral de Gestión Ética y Cumplimiento (en adelante, MIGEC) que se va actualizando permanentemente. En este modelo se destacan el plan de acción para la involucración de los actores principales; la estrategia de gobierno corporativo mediante el comité de dirección y comités específicos; el compromiso en igualdad efectiva entre hombres y mujeres; y los impactos de la terminal sobre el planeta, la prosperidad y las personas, así como la mejora de la integración y cohesión de la comunidad portuaria. Finalmente, también destacan que se dispone de Código de Conducta y Ética, definido en un documento que fue validado por el Comité Directivo y aprobado por la Comisión Ejecutiva del grupo.

Por lo que respecta a las medidas preventivas, compensatorias y correctoras de protección ambiental presentadas, se aporta un estudio medio ambiental siguiendo un esquema similar a los de estudio de impacto ambiental, analizando posibles impactos sobre distintos vectores ambientales tanto en fase de obras como de explotación: geología y relieve; afectación del suelo; hidrología e hidrogeología; medio marino; contaminación atmosférica; contaminación acústica; vegetación y comunidades vegetales; fauna; paisaje; relación con espacios de especial protección ambiental; cambios en los usos del suelo; infraestructuras y accesos; medio socioeconómico; gestión de residuos; y afectación al cambio climático. De este estudio se ha



valorado el posible impacto como COMPATIBLE en fase de obras y COMPATIBLE-MODERADO en fase de explotación.

Se presenta así mismo un plan de conservación y mantenimiento, que define la metodología de trabajo a seguir, que incluye el mantenimiento preventivo y correctivo, mantenimiento conductivo (monitoreo) y una inspección detallada anual. Para su correcto seguimiento define el personal requerido y como debe desarrollarse el plan definitivo. Se especifica como se deberá realizar el mantenimiento técnico y el monitoreo e inspección, donde deberán clasificarse las actuaciones, prioridades y metodología de inspección. Se desarrolla cómo deberá implementarse el plan e incluso la previsión de inversión por reposición según la vida útil de los equipos y de aumento de servicios.

De todo cuanto antecede esta Mesa de Licitación, considerando como aceptable la calidad técnica presentada, emite por mor de las justificaciones y motivaciones antes expuestas, la siguiente valoración para cada uno de los apartados contenidos en la base doceava del Pliego de Bases, sumando un total de 35 puntos sobre 40 puntos posibles:

<p>1. Proyecto básico</p> <p>Viabilidad y oportunidad del proyecto de obras e instalaciones y servicios complementarios propuesto, valorando prioritariamente la cantidad y calidad de las actuaciones propuestas, inversión a realizar y adecuación del proyecto a las necesidades existentes y el entorno.</p>	<p>CATORCE (14) puntos</p>
<p>1.1 Aspectos particulares del proyecto básico, ordenados de mayor a menor importancia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuación de las obras a las necesidades de gestión y explotación reflejadas en la oferta para el conjunto de las instalaciones, y calidad técnica de las actuaciones propuestas, tanto en sus características operativas como en el apartado estético.</li> <li>• Plazo de finalización de las obras y planificación de obras, valorando positivamente la minimización del plazo y la coherencia e impacto sobre las escalas de cruceros del plan de obra.</li> <li>• Calidad y claridad de la memoria, planos e infografías, descripción de las obras e instalaciones a ejecutar.</li> <li>• Medidas de protección ambiental que se pretende adoptar durante la ejecución de las obras para minimizar el impacto ambiental de estas.</li> </ul>	<p>SEIS CON CINCO (6,5) puntos</p>

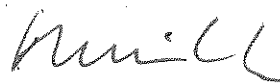
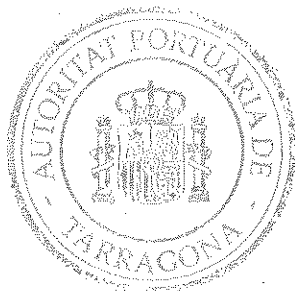
<p>1.2. Inversión a realizar</p> <p>Se valorará la verosimilitud, puntuándose, en su caso, a la baja, si las inversiones no resultaran proporcionadas a las actuaciones planteadas, o fuesen inviables o injustificados a juicio de los técnicos de la APT.</p>	<p>SIETE CON CINCO (7,5) puntos</p>
<p>2. Memoria descriptiva de la actividad a desarrollar</p> <p>Se valorarán los diferentes aspectos de la Memoria descriptiva de la actividad a desarrollar presentada.</p>	<p>VEINTIUN (21) puntos</p>
<p>2.1. Descripción de actividades</p> <p>Coherencia y adecuación de la organización de la metodología y sistema de trabajo planteado, y de la organización funcional de las partes y su conjunto, incluyendo flujos y controles de seguridad, y considerando los medios materiales y humanos a adscribir en la concesión.</p>	<p>SEIS (6) puntos</p>
<p>2.2. Plan Comercial</p> <p>Alcance y grado de detalle del Plan Comercial presentado, y su coherencia con el proyecto planteado. Se valorará positivamente la definición de objetivos claros y alcanzables de captación de tráfico y la determinación de horas y recursos dedicados a la promoción y captación de tráfico.</p>	<p>SEIS (6) puntos</p>
<p>2.3. Propuesta de configuración del entorno de la terminal</p> <p>Calidad técnica y nivel de detalle del planteamiento realizado, y adecuación de la propuesta de configuración del entorno de la terminal</p>	<p>CUATRO (4) puntos</p>
<p>2.4. Servicios adicionales</p> <p>Calidad, variedad y valor añadido aportado por los servicios adicionales prestados a los usuarios.</p>	<p>TRES (3) puntos</p>
<p>2.5. Calidad, medio ambiente y otros</p> <p>Compromisos presentados de calidad (detalle y adecuación de su Plan de Calidad), responsabilidad social corporativa (grado de alcance y valor aportado a la sociedad), medidas de carácter medioambiental (coherencia y alcance de las medidas compensatorias, correctoras o mitigadoras del impacto ambiental de la actividad), y plan de conservación y mantenimiento (nivel de detalle y adecuación al caso).</p>	<p>DOS (2) puntos</p>

A fin y efecto de seguir con el procedimiento de licitación, se acuerda fijar para el próximo lunes día 17 de enero de 2022, la apertura en acto público del Sobre numero 3 presentado por la licitadora, dándose publicidad de este acto público mediante publicación en la pagina web de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

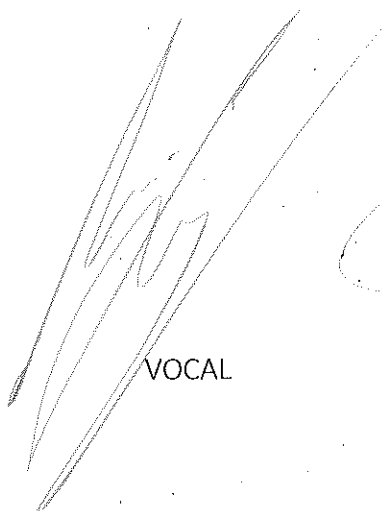
Yo, como secretario, certifico con el visto Bueno del presidente:



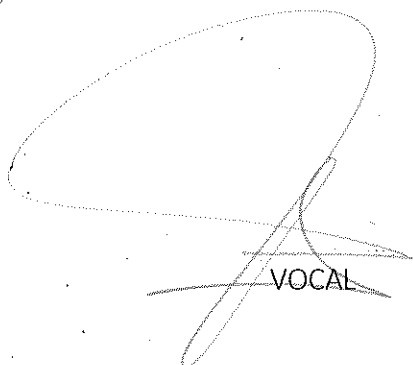
SECRETARIO



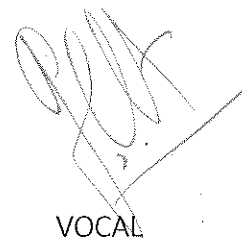
PRESIDENTE



VOCAL



VOCAL



VOCAL

