Proceso No. 26001316

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

63300C1256 REALIZAR EL MEJORAMIENTOS DE LOS CANALES DEL AEROPUERTO EL EMBRUJO DE PROVIDENCIA

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El presente proyecto tiene por objeto realizar el mejoramiento de los canales de drenaje del Aeropuerto El Embrujo de Providencia, con el fin de optimizar el manejo y evacuación de aguas lluvias, preservar la estabilidad de la infraestructura aeroportuaria y fortalecer las condiciones de seguridad operacional en las áreas del lado aire, conforme a los estándares establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC) y demás normativas vigentes aplicables a la infraestructura aeroportuaria.

Para el desarrollo del proyecto se ejecutarán actividades orientadas a la recuperación funcional y estructural del sistema de drenaje superficial, especialmente en la salida de aguas lluvias de la cabecera 17 y en los canales paralelos a la pista ubicados dentro de la franja de seguridad del aeropuerto. Estas intervenciones permitirán restablecer la capacidad hidráulica de los canales y mitigar afectaciones derivadas de procesos de erosión, sedimentación, socavación, pérdida de sección hidráulica y deterioro de estructuras asociadas al sistema de drenaje.

El proyecto contempla, como etapa inicial, la apropiación de los diseños y la actualización de la información técnica existente mediante levantamientos topográficos, inspecciones de campo y validación de cantidades de obra, con el propósito de verificar las condiciones actuales de las áreas a intervenir y ajustar el alcance definitivo de las actividades requeridas. Posteriormente, se ejecutarán las obras de mejoramiento correspondientes, las cuales podrán incluir excavaciones, conformación y estabilización de taludes, limpieza y reconformación de canales en tierra, reparación o rehabilitación de tramos revestidos en concreto y mejoramiento de estructuras de paso asociadas al sistema de drenaje.

Las actividades se desarrollarán de manera coordinada y segura, implementando controles de calidad, seguimiento técnico y medidas de seguridad operacional que garanticen la compatibilidad de las intervenciones con la operación aeroportuaria. Asimismo, se adoptarán procedimientos constructivos que minimicen riesgos de afectación a las operaciones aéreas y permitan la adecuada gestión de materiales, equipos y personal dentro de las zonas de intervención.

Con la ejecución de este proyecto se busca no solo prolongar la vida útil de la infraestructura de drenaje del aeropuerto, sino también reducir riesgos de encharcamiento, socavación y deterioro progresivo de las áreas aledañas a la pista, contribuyendo así a mantener condiciones óptimas de operación, mejorar la resiliencia de la infraestructura frente a eventos de precipitación y garantizar la continuidad del servicio

aeroportuario, elemento fundamental para la conectividad, el desarrollo social y el fortalecimiento económico del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

2. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

El proyecto se realizará en el Aeropuerto El Embrujo (SKPV) es un aeropuerto regional que está situado en la isla de Providencia, municipio de Providencia y Santa Catalina Islas en Colombia. Es el aeropuerto más septentrional en todo el territorio colombiano. Ver Figura 1.

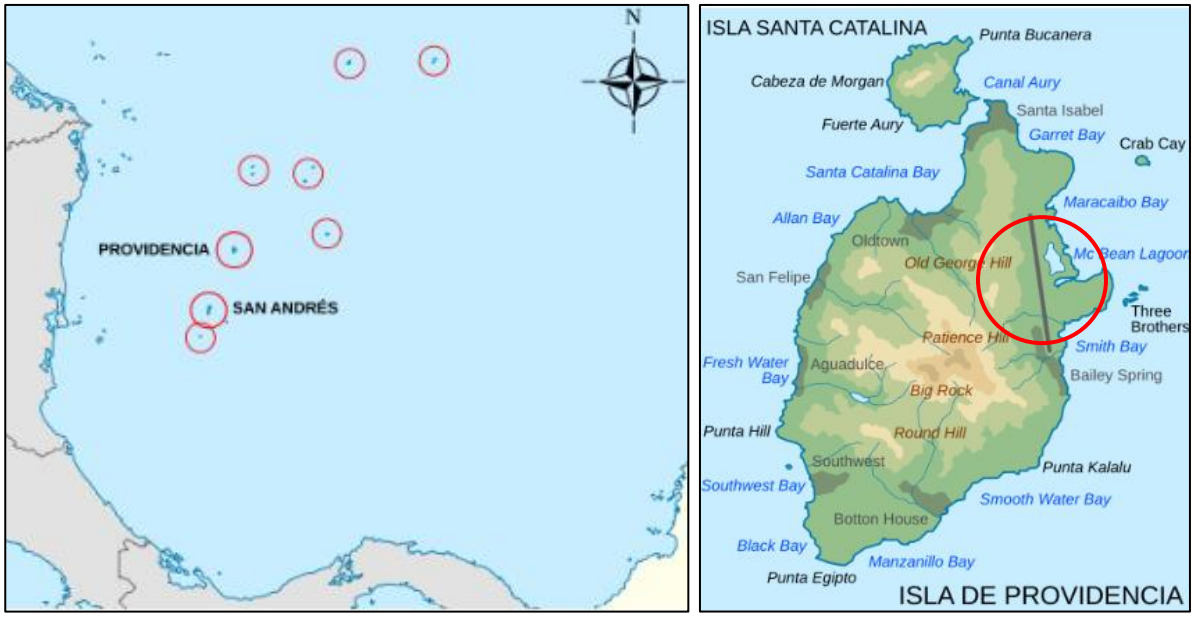


Figura 1. Localización general del aeropuerto de Providencia.

El Aeropuerto según la Publicación de Información de la Aeronáutica Civil (AIP) constade una pista de 1.290 metros por 18 metros de ancho, orientada 17-35, franjas de seguridad, zonas RESA no conformadas y extremo de pista, calle de rodaje, con sistemas de ayudas visuales.

El Embrujo de Providencia, cuenta con las siguientes características en su infraestructura:

Pista 17 – 35:
Dimensión de la pista 1290 MT X 18 M
Dimensión de franjas 1410 M X 60 M
Superficie: Asfalto PCN 18.6/F/C/X/T
Temperatura de referencia: 32ºC
Elevación: 8,93 m (msnm)
Coordenadas: 13 21 25,79 N 081 21 28,53 W

Detalles del área de Movimiento.

Plataforma: Superficie: Asfalto
Resistencia: PCN 18.6/F/C/X/T

3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

El presente proyecto comprende la ejecución de obras orientadas al mejoramiento del sistema de drenaje del Aeropuerto El Embrujo de Providencia, específicamente en la salida de aguas del box culvert de la cabecera 17 y en los canales paralelos a la pista ubicados en la franja de seguridad, con el fin de recuperar su capacidad hidráulica, garantizar la evacuación eficiente de aguas lluvias y mitigar riesgos de erosión, socavación y afectación a la infraestructura aeroportuaria.

Las actividades a ejecutar en el sector del box culvert de la cabecera 17 incluyen la localización, trazado y replanteo del área de intervención; excavaciones en material común bajo agua y excavación manual en material común sin clasificar con retiro de sobrantes; conformación y estabilización de taludes; rellenos en material común y con recebo para la conformación estructural de las zonas intervenidas; demolición de estructuras existentes que presenten deterioro o interferencia hidráulica; limpieza manual de encoles, descoles, disipadores, cámaras y box culvert; limpieza de canales; suministro e instalación de biomanto tipo TRM 500 o similar para control de erosión; y la disposición final de los residuos de construcción y demolición generados durante la intervención.

En los canales paralelos a la pista en la franja de seguridad, las actividades comprenden la localización, trazado y replanteo del eje de intervención; excavaciones en material común bajo agua y excavación manual con retiro de sobrantes; conformación de taludes para restitución geométrica y estabilidad de los canales; rellenos en material común sin clasificar; demolición de estructuras existentes que requieran reemplazo; así como la construcción y rehabilitación de tramos mediante el suministro e instalación de concreto de 4000 PSI y acero de refuerzo de 60.000 PSI, cuando se requiera la recuperación estructural de obras existentes. Adicionalmente, se contempla la disposición final de los residuos de construcción y demolición generados.

El alcance del proyecto incluye la intervención integral del sistema de drenaje superficial en los sectores definidos, garantizando la restauración de la funcionalidad hidráulica de los canales, la estabilidad de los taludes y estructuras asociadas, y la adecuada conducción de aguas lluvias hacia los puntos de descarga. Las actividades deberán ejecutarse bajo condiciones de control técnico, seguridad operacional aeroportuaria y manejo ambiental adecuado, asegurando la no afectación de la operación aérea y la conservación de la infraestructura del lado aire.

a. Ítems de pago:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ÍTEM DE PAGO
1.1	LOCALIZACIÓN, TRAZADO Y REPLANTEO	Metro Lineal
1.2	EXCAVACIONES EN MATERIAL COMÚN BAJO AGUA	Metro Cúbico
1.3	CONFORMACIÓN DE TALUD	Metro Cuadrado
1.4	RELLENO PARA ESTRUCTURAS CON RECEBO	Metro Cúbico

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ÍTEM DE PAGO
1.5	EXCAVACIÓN MANUAL EN MATERIAL COMÚN SIN CLASIFICAR INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5.0 KM	Metro Cúbico
1.6	RELLENO EN MATERIAL COMÚN SIN CLASIFICAR	Metro Cúbico
1.7	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURA	Metro Cúbico
1.8	LIMPIEZA MANUAL DE ENCOLES Y/O DESCOLES Y/O DISIPADORES Y/O CÁMARAS Y/O ALCANTARILLAS Y/O CAJAS DE INSPECCIÓN Y/O POZOS Y/O BOX CULVERT	Unidad
1.9	LIMPIEZA MANUAL DE CANALES	Metro Lineal
1.10	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BIOMANTO TRM 500 O SIMILAR	Metro Cuadrado
1.11	DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN	Metro Cúbico
1.12	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE 4000PSI	Metro Cúbico
1.13	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ACERO FIGURADO DE REFUERZO 60,000PSI	Kilogramo
1.14	APROPIACIÓN DE LOS DISEÑOS Y ACTUALIZACIÓN	Unidad

4. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del pliego de condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

5. FORMA DE PAGO

La forma de pago establecida se establece en el numeral 13 del formato 1A. Estudios previos del proceso y lo relacionado en el documento base del pliego de condiciones.

6. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

a. Materiales

Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.

b. Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato

La AEROCIVIL entregará al contratista los formatos de actas, instructivos para presentación de los planes de seguridad aeronáutico y planos para el cumplimiento del diligenciamiento de estos.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el contratista pretenda efectuar a las áreas previstas para la excavación reconformación deberán ser tramitadas por el contratista para su aprobación por el Supervisor, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto.

7. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

b. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.

c. El contratista debe informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.

d. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e. El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.

f. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia especifica o viceversa.

El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.

El personal mínimo requerido para el desarrollo de este proyecto y sus actividades es el siguiente:

- Un (1) Director de obra
- Un (1) Residente de obra
- Un (1) SST

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Director de obra: Ingeniero Civil o arquitecto.	Experiencia profesional de mínimo cinco (5) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de contratación; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo tres (3) años de experiencia acreditada como residente de obras en proyectos relacionados con la experiencia general y específica solicitada para el presente proyecto.
Residente de obra: Ingeniero Civil o arquitecto.	Experiencia profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de contratación; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo un (1) año de experiencia acreditada como residente de obras en proyectos relacionados con la experiencia general y específica solicitada para el presente proyecto.
SST: Técnico, tecnólogo o profesional en seguridad y salud en el trabajo.	Experiencia laboral o profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional o documento equivalente y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de contratación.	Mínimo un (1) año de experiencia acreditada como encargado siso en proyectos relacionados con la experiencia general y específica solicitada para el presente proyecto.

b. Maquinaria mínima del proyecto

El presente proyecto por tratarse de un mantenimiento a una infraestructura física ya existente no requiere de maquinaria mínima en sitio; sin embargo, el CONTRATISTA deberá contemplar los equipos y maquinaria necesaria para la ejecución de las actividades y de requerirse deberá incluirla dentro de los APU´s elaborados para cada uno de los ítems que hacen parte del contrato.

Nota: El CONTRATISTA deberá contar con los equipos y maquinaria necesaria para la ejecución de los trabajos de manera oportuna y conforme a las actividades establecidas en el Plan de Mantenimiento.

La AEROCIVIL no pagará, ni reconocerá de ninguna manera stand by de equipo o maquinaria, ni traslados de equipos que requiera el CONTRATISTA para la ejecución de los trabajos.

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

8. POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:

Las posibles fuentes de materiales serán las que determine el adjudicatario, aprobadas por el supervisor, y las cuales cumplan con la calidad requerida en las normas de ensayo y especificaciones generales y/o particulares vigentes.

Es responsabilidad del proponente bajo su cuenta y riesgo inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados.

Las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras. El contratista se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente debe verificar, previa a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar, así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros, de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deben ser consideradas por el Proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de la interventoría, según la normativa aplicable. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del contratista, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras.

9. OBRAS PROVISIONALES:

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el constructor a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

10. SEÑALIZACIÓN

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en el evento que se requieran según las ventanas de trabajo definidas por el gerente del aeropuerto en consideración de los horarios de la operación de las aeronaves.

11. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Está a cargo del CONTRATISTA todos los costos requeridos para los trámites y autorizaciones de ingreso del personal y maquinaria necesarios para la ejecución de las actividades según las disposiciones del consorcio operador de cada aeropuerto.

Es importante mencionar que, el CONTRATISTA debe gestionar cumpliendo con la normatividad vigente, teniendo en cuenta la licencia ambiental con Plan de Manejo ambiental expedidos por la Autoridad competente y en caso que para la ejecución del proyecto se requiera la utilización de los recursos naturales o para la disposición de aguas finales, el CONTRATISTA, deberá obtener los permisos, concesiones y/o autorizaciones de que trata el Decreto 1076 DE 2015, ante la autoridad ambiental competente, esto previo al inicio de las obras, lo anterior con la finalidad de mantener indemne a la AEROCIVIL de las sanciones y medidas que contempla la Ley 1333.

Adicionalmente el CONTRATISTA deberá dar cumplimiento a las medidas de manejo ambiental que imponga la autoridad ambiental del área de influencia del proyecto y que surjan en el desarrollo del contrato.
El CONTRATISTA identificará los permisos de carácter ambiental necesarios para la ejecución de las diferentes actividades, con el fin de tramitar y obtenerlos previo al inicio de las obras. Lo anterior, sin perjuicio de generar retrasos en los programas de inversión y cumplimiento del objetivo del presente proceso licitatorio.

El CONTRATISTA debe ejecutar las actividades que ordene el SUPERVISOR, en caso tal de que se deba intervenir un recurso natural, será el CONTRATISTA quien desarrolle los permisos correspondientes. Los costos que se incurran por la elaboración de estudios, análisis, evaluación, seguimiento, compensación y otros estarán a cargo del CONTRATISTA.

En la oferta, el proponente acepta dentro de la administración del contrato cancelar todo lo relacionado con los pagos de solicitudes de permisos y evaluaciones ambientales, así como atender los requerimientos de los actos administrativos emanados de las mismas.

El CONTRATISTA deberá remitir la documentación con los respectivos planos a la Entidad dando cumplimiento al numeral 14.2.2. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 14, con el fin de solicitar los permisos correspondientes con la Autoridad de Servicios Aeroportuarios.

El CONTRATISTA deberá tramitar con suficiente anticipación y previo al inicio de la intervención el trámite oportuno de las respectivas autorizaciones definidas como (NOTAM) Notice To Air Men. “Los NOTAM contienen información temporal cuyo previo conocimiento es de vital importancia para la realización de los vuelos.; autorizaciones que deberá tener en cuenta para programar las intervenciones determinando y presentado el plan de construcción a desarrollar para garantizar el cumplimiento del alcance contractual.
El CONTRATISTA realizara durante la ejecución de su contrato las siguientes actividades que tienen por objeto apoyar los estándares de seguridad operacional de cada aeropuerto, incorporando las siguientes acciones de seguridad, las cuales deben ser verificadas y contar con el seguimiento de la SUPERVISIÓN:

- ✓ Socialización con el Área Operacional y/o Administrativa del Aeropuerto, las actividades a ejecutar, al igual que conocer el esquema operacional del Aeropuerto.

- ✓ Coordinar previamente las zonas de ingreso y salida de sus vehículos en las aérea restringidas, para lo cual, coordinará con el Área Operacional y/o Administrativa, los medios de ingreso y salida al sitio donde se desarrollará la obra, requisitos de señalización, cierre del área de ser necesario y posterior recibo y puesto en operación del aeropuerto.

- ✓ Asegurar que el personal de obra se encuentre claramente identificado, coordine los ingresos y salidas a las áreas restringidas y en ninguna circunstancia ingrese a áreas diferentes a las autorizadas previamente para las labores de obra.

- ✓ Para el movimiento de vehículos de cualquier tipo deberá anteceder además de los permisos de ingresos requeridos, cumplir con los protocolos que se establezcan con el Área Operacional y/o Administrativa para el ingreso, permanencia y salida de las áreas restringidas.

- ✓ El CONTRATISTA deberá asegurar que todo vehículo que ingrese a un Área de Movimiento no ingrese en sus llantas FOD (Foreign Object Debris / Damage), por lo tanto, es obligación realizar acciones de control de FOD antes y después del ingreso, también aplica al cubrimiento de volquetas para limitar perdida de material particulado en estas áreas.

- ✓ El contratista deberá asegurar que por circunstancia adversa no permita el retiro inmediato del material, deberá ser cubierto, evitando que pueda ser trasportado a zonas de operación del aeropuerto.

- ✓ Coordinación con el personal de la torre de control TWR y/o Personal Administrativo, la socialización del ATC - Air Traffic Control.

- ✓ El CONTRATISTA, no puede incursionar en zonas restringidas que estén por fuera de aérea limitada para su respectiva obra.

12. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

Los materiales, equipos y elementos suministrados por el CONTRATISTA deberán cumplir con las estipulaciones pertinentes de las normas suministradas a continuación:

- Norma Sismo Resistentes Colombiana NSR – 10.
- Normas expedidas por el Ministerio de Transporte e INVIAS.
- Reglamento Aeronáutico Colombiano
- Manual de Diseño de Aeródromos, OACI, 2014
- REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA – RAC 14; Diseño de Aeródromos y Aeropuertos".
- Documento OACI 9137 parte 9, Métodos de mantenimiento de aeropuertos.
- Anexo 14, OACI, Capítulo 10, Mantenimiento de Aeródromos OACI, Manual de Certificación de Aeródromos.

13. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

No se anexan documentos adicionales.

En constancia, se firma en Soledad, a los 23 días del mes de junio de 2026.



KEVIN MAURICIO BERMUDEZ CELIN
Contratista estructurador de proyecto
Apoyo a Infraestructura Aeroportuaria Regional Norte



CAMILO CUELLO NIEVES
Director Regional Norte