GOBIERNO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD PARA LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS DE PUERTO RICO

RECIBIDO DIC21'23PM3:12
FDBR
PRESIDENCIA DEL SENADO
A-2023-7858
SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
21 DIC 2023 PM 3:34

ENTREGADO A LA MANO

21 de diciembre de 2023

Hon. José Luis Dalmau Santiago
Presidente
Senado de Puerto Rico
El Capitolio
San Juan, Puerto Rico

Re: Informes Anuales de Cumplimiento/Contratos de Alianza Público-Privada

Honorable Presidente:

Reciba un cordial saludo de parte del equipo de la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas ("AAPP"). De conformidad con el Artículo 10(a)(vi) de la Ley 29-2009, según enmendada, conocida como "Ley de Alianzas Público Privadas" ("Ley 29"), la AAPP, en cumplimiento con su deber ministerial, debe presentar al Gobernador de Puerto Rico y a la Asamblea Legislativa un informe anual sobre el desarrollo de los proyectos y el cumplimiento por los Contratantes con los Contratos de Alianza vigentes.

En cumplimiento con lo anterior, la AAPP remite, para su pronta referencia y récords, copia de los siguientes Informes Anuales de Cumplimiento, emitidos en relación con los Contratos de Alianza que se describen a continuación:

- Informes de Cumplimiento para los años 2020 y 2021, en relación con el Contrato de Concesión de las Autopistas PR-22 & PR-5, suscrito entre la Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT") y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC ("Metropistas").
- Informes de Cumplimiento para los años 2018, 2019 y 2020, en relación con el Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, suscrito entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico ("APPR") y Aerostar Airport Holdings, LLC ("Aerostar").

- Informe de Cumplimiento para el Periodo de Transición Inicial ("Front End Transition Period"), en relación con el Contrato de Operación y Mantenimiento del Sistema de Transmisión & Distribución de la Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE"), suscrito entre la AEE, LUMA Energy, LLC, LUMA Energy ServCo, LLC y la AAPP como administrador.
- Informe de Cumplimiento para el primer año de operación (periodo del 27 de octubre 2020 al 31 de diciembre de 2021), en relación con el Contrato de Operación y Mantenimiento de los Servicios de Transporte Marítimo entre San Juan y Cataño, y entre Ceiba y las Islas Municipios de Vieques y Culebra, suscrito entre la Autoridad de Transporte Marítimo, y HMS Ferries Inc, HMS Ferries de Puerto Rico, LLC.

Informamos que copia de estos informes anuales de cumplimiento se estarán publicando en la página de internet de la AAPP, para fácil acceso al público en general. De igual forma, notificamos que copia de las auditorías externas contempladas en el Artículo 10(d) de la Ley 29 fueron presentadas en esta fecha ante la Secretaría del Senado de Puerto Rico.

Cordialmente,

Lcda. Shylene De Jesús Rivera
Subdirectora Ejecutiva
Autoridad para las Alianzas Público-Privadas

2018

Informe de Cumplimiento Anual para el 2018

AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella (Minillas), Ave. De Diego, Parada 22, San Juan, PR 00907 I PO Box 42001, San Juan, PR 00940-2001

787.722.2525 info@p3.pr.gov p3.pr.gov

Tabla de Contenido

I. Introducción 3

II. Trasfondo de la Transacción 4

III. Resumen del Contrato 4

a. Operación y Mantenimiento 5
b. Aerolíneas y otros Cargos 5
c. Pagos por el Arrendamiento 6
d. Servicios Policiacos y de Bomberos 6
e. Reembolso por gastos de Monitoreo 7
f. Mejoras 7

IV. Informe de Cumplimiento 7

A. Pago Anual 8
B. Operación 9
C. Licencias y Certificaciones 12
D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda 14
E. Pago de Contribuciones 14
F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad 16
G. Mejoras Capitales 17
Initial Capital Projects 18
PFC Commitments 19
Capacity Enhancement Plan o "CEP" 20
Capital Improvement Programa: Proyectos Capitales 20

H. Informes y Notificaciones 22
Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento 23
Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales 24
Informe Financieros 24
Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso 25
I. Seguros 27
J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales 29
Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato 29
Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato 30
Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato 31
Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato 32
Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato 33

Índice de Tablas

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales 11

Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones 13

Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo 14

Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas 15

Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2018 18

Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2018 21

Tabla 7 Proyectos Capitales al 2018 22

Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2018 27

Tabla 9: Seguros 2018 28

Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2018 30

18 de diciembre de 2023

Al Honorable Gobernador, Presidente del Senado y
Presidente de la Cámara de Representantes del
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL PARA EL 2018 SOBRE LA ALIANZA PÚBLICO–PRIVADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

I. Introducción

El Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29-2009, también conocida como la "Ley de Alianzas Público Privadas" (en adelante, "Ley Núm. 29"), le impone a la Autoridad para las Alianzas Público Privadas (en adelante, "Autoridad") la responsabilidad de supervisar el desempeño de los contratantes bajo los contratos de alianzas público-privadas (en adelante, "Contratos de Alianza") y de rendir al Gobernador y a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico un informe anual sobre el desarrollo de los proyectos de alianzas público-privadas vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, "Puertos") y Aerostar Airport Holdings, LLC (en adelante, "Aerostar"). Dicho Contrato le impone a Aerostar la responsabilidad de operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, "Aeropuerto") de conformidad con ciertos estándares y requisitos ahí establecidos.

Este es el tercer informe de cumplimiento anual (en adelante, "Informe") que se rinde en cumplimiento con la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29 y cubre el desempeño de Aerostar durante el año 2018.

El Contrato constituye una alianza público-privada, autorizada, entre otras entidades gubernamentales, por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), sujeto a su evaluación de tiempo en tiempo.

II. Trasfondo de la Transacción

Según lo requiere la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la realización de un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, con la finalidad de determinar si era recomendable el establecimiento de la alianza. Dichos estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la alianza.[1] Así, se iniciaron los procesos de solicitud de cualificaciones, declaraciones de cualificaciones y solicitud de propuestas para escoger a la entidad privada con la cual se establecería la alianza.[2]

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas recibidas, rindió un informe (en adelante, "Informe del Comité"), detallando los objetivos para el establecimiento de la alianza, describiendo los procesos llevados a cabo por la Autoridad e informando la selección de Aerostar y las razones para dicha selección.[3] Según se ordena en la Ley Núm. 29, el Informe del Comité de Alianza y el Contrato fueron presentados a la Junta de Directores de la Autoridad y a la Junta de Directores de Puertos para su aprobación. La Junta de Directores de la Autoridad aprobó ambos documentos el 17 de julio de 2012 mediante su Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos los aprobó el 18 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, el Informe del Comité y el Contrato, se le remitieron al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador le había delegado la facultad para aprobar la alianza. Este aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Puertos y Aerostar firmaron el Contrato el 24 de julio de 2012. Posteriormente, el 26 de febrero de 2013, la FAA dio su aval al Contrato y, por consiguiente, el cierre financiero de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013.

III. Resumen del Contrato

El Contrato es un arrendamiento mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto por un término de cuarenta (40) años. Destacamos que, en un contrato de arrendamiento que, constituye a su vez, un Contrato de Alianza al amparo de la Ley Núm. 29., no se cede ni transfiere el título de propiedad sobre el Aeropuerto.

Durante el término del arrendamiento, Aerostar debe operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto conforme a los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos

[1] Véase el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, incluido como Anejo A del Informe Cumplimiento Sobre la Alianza Público Privada del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín del 2013-2015 con fecha del 12 de mayo del 2016 (en adelante, "Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015"), accesible en la siguiente página web: https://www.p3.pr.gov/es/projects/

[2] Para más detalles del proceso, véase el Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

[3] Véase el Informe del Comité de Alianza incluido en el Anejo C del Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

establecidos en el Contrato. El Contrato también dispone que Aerostar podrá subarrendar las áreas no-aeronáuticas del Aeropuerto, según los términos pactados, y retener para sí los ingresos y pagos correspondientes a las facilidades subarrendadas. El propósito principal del arrendamiento, según estipulado en el Contrato, es que se opere el Aeropuerto de una forma confiable y segura y, que mediante su operación, se promueva, facilite y mejore el comercio, turismo y desarrollo económico de Puerto Rico.

a. Operación y Mantenimiento

El Contrato le cede a Aerostar el derecho a usar y operar el Aeropuerto como un aeropuerto público. Aerostar, por su parte, se comprometió a operar y mantener el Aeropuerto según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato, y a realizar ciertas obras y mejoras durante el término del Contrato, sufragando todos los costos asociados a estos esfuerzos.

Específicamente, Aerostar es responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la Sección 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (*14 C.F.R Part 139*) –conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate (*también referido como, el "Certificado de Operación Parte 139"), mediante la cual la FAA exige la adopción de ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del aeropuerto. Además, Aerostar asumió la responsabilidad de operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del *Airport Investment Partnership Program* (AIPP, por sus siglas en inglés)[4] que es el programa que sustituyó al programa piloto de privatización de la FAA bajo el cual se aprobó el Contrato y bajo el cual se conceden fondos o subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos en el Aeropuerto.

b. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrarles a las aerolíneas en el Aeropuerto. El detalle del cómputo de estas tarifas está contenido en el Acuerdo de Uso que Aerostar suscribe con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto. La tarifa y otros cargos se computa basado en cierta información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

A Aerostar también se le concede la potestad de cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas cobradas a los concesionarios del Aeropuerto, incluyendo a los proveedores de

[4] En virtud del *1996 Reauthorization Act*, codificado en el 49 U.S.C. §47134, se autorizó a la FAA a establecer el programa piloto de privatización, pero limitado a cinco aeropuertos. Con el *2012 Reauthorization Act* se aumentó el número de cinco a diez. Finalmente, mediante el *2018 Reauthorization Act*, se eliminó la limitación del número de aeropuertos, concluyendo así el programa piloto para convertirse en Airport Investment Partnership Program (AIPP, por sus siglas en inglés).

comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos relacionados a las actividades que se realizan en las facilidades que componen el Aeropuerto.

c. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago adelantado y pagos anuales subsiguientes. El pago adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del cierre financiero del Contrato. Además, Aerostar se comprometió hacer los siguientes pagos anuales:

Años	Pago
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el 5to año
6-30	Pagos variables equivalentes al 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto por año, hasta el año 30.
31-40	Pagos variables equivalentes al 10% de los ingresos brutos del Aeropuerto

d. Servicios Policiacos y de Bomberos

Hasta la fecha de su enmienda, el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, "TSA", por sus siglas en inglés). También establecía, que todos los otros servicios relacionados a la seguridad serían responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año del Contrato. Las partes acordaron establecer un presupuesto anual a principios de cada año para estos fines.

La Sección 3.17 del Contrato, fue enmendada mediante enmienda al Contrato y por el "*Transition Services Agreement",* suscrito el 3 de octubre de 2015 (Acuerdo de Transición de Servicios*)* para transferir la responsabilidad sobre la provisión de estos servicios de bomberos y seguridad de Puertos al Arrendatario, eliminando así el requerimiento del reembolso a Puertos y del desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, antes de octubre del 2015, Puertos era responsable de la provisión de los servicios policiacos y de bombero, mientras que se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos servicios, sujeto al presupuesto que las partes acordaran.

e. Reembolso por gastos de Monitoreo

Bajo el Contrato, Puertos retiene el derecho a monitorear que la operación y mantenimiento del Aeropuerto se haga de conformidad con los términos y condiciones del Contrato, y en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables. Para estos propósitos, Aerostar tienen la obligación contractual de reembolsarle a Puertos hasta un máximo de $250,000.00 anuales (sujeto a un incremento anual por inflación), por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con los términos y obligaciones del Contrato.

f. Mejoras

Aerostar tienen la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma: (1) las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades* porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al cierre de la transacción; (2) las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso con las aerolíneas suscribientes; y (3) las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para la preparación de este informe estuvo basada en los nueve (9) requerimientos de información que se notificaron para la preparación del Informe de Auditoría que cubre los años del 2013 al 2020. Específicamente, se remitieron siete (7) requerimientos o solicitudes formales de información a Aerostar y dos (2) a Puertos. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a dichos requerimientos y se cursaron solicitudes de información adicional o de aclaración mediante correos electrónicos, conferencias telefónicas y reuniones presenciales coordinadas para el seguimiento o como consecuencia de interrogantes que surgieron tras la evaluación de los documentos presentados en contestación a las solicitudes.

A continuación se incluye el resumen del estado de cumplimiento al 2018, a la luz de los requisitos establecidos en el Contrato. El análisis de cumplimiento está principalmente basado en la información sometida por Aerostar y Puertos y en datos obtenidos mediante fuentes de información externa, tales como las páginas de internet oficiales de las agencias concernidas.

Para facilitar la comprensión del informe, la evaluación de cumplimiento se basó en las clasificaciones identificadas y descritas a continuación:

1. ***Cumplimiento*** – La asignación de esta clasificación significa que el Arrendatario cumplió a cabalidad con el requerimiento según establecido en el Contrato.

2. ***Cumplimiento Parcial*** – Se asigna esta clasificación cuando se determina que aunque el Arrendatario no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta clasificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto de varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estás. Por ejemplo, esta categoría puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y el Arrendatario ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. No obstante, la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplicaría cuando el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción que se requiere. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones en donde el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación por las implicaciones que puede tener el cumplimiento tardío.

3. **Incumplimiento** – se asigna esta clasificación cuando el Arrendatario no cumple con el requerimiento evaluado o cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado.

A. Pago Anual

El artículo 2 del Contrato incluye lo pertinente a los pagos anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según se establece en la Sección 2.1(c) del Contrato, del sexto (6to) año en adelante, hasta el año trigésimo (30mo), Aerostar debe realizar un pago anual variable, equivalente al cinco por ciento (5%) del bruto de los "Ingresos del Aeropuerto". El término **Ingresos del Aeropuerto** (*Airport Revenues)* está definido en el Contrato como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y cualquier otro tipo de cargos impuesto por el uso de las instalaciones del Aeropuerto, excluyendo las subvenciones (*grants*) gubernamentales (estatales o federales) y los ingresos provenientes del "*Passenger Facility Charge"* ("PFC", por sus siglas en inglés).[5,6]Esta cantidad deberá ser pagada dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrega del estado financiero auditado, requerido en la Sección 8.1(c)(ii) del Contrato, que dispone, a su vez, que el estado deberá ser presentado a Puertos dentro de los 120 días de finalizado el año reportado (de ordinario, el año finaliza al 31 diciembre)

Aerostar presentó evidencia de haber realizado el pago anual variable para el año 2018 dentro del término estipulado. Además, proveyó copia del estado financiero correspondiente a

[5] El PFC es un cargo autorizado mediante legislación federal, 49 U.S.C. §40117. El Contrato define PFC como "*the Passenger facility charge as authorized under 49 U.S.C. §40117, or any predecessor or successor Law, and as approved by the FAA from time to time with respect to the LLM Airport Facility.*" Este cargo se utiliza para subvencionar la construcción y desarrollo de proyectos aprobados por la FAA con fines de mejoramiento a la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.
6 Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, *"Airport Revenues"*.

dicho año.[7, 8] Se proveyó la siguiente información sobre la base para el cómputo del pago anual variable para este año.

(**Total ingresos operacionales**) – (**Recobro de utilidades a los inquilinos**) = **Ingresos del Aeropuerto**

Pago anual (correspondiente al 6to año) = 5% (**Ingresos del Aeropuerto**)

En la sección del Estado Financiero sobre la declaración de ganancias (*Statements of Income*) para el 2018 se reportan un total de $122,940,399.00 como ingresos operacionales. Según surge de esta misma sección, esta cantidad incluye la partida de recobro de utilidades, ascendiente a $1,468,403.00 y la cual se dedujo para computar los Ingresos del Aeropuerto, por no constituir ingresos. Por consiguiente, el 28 de marzo de 2019 Aerostar realizó un pago por la cantidad de $6,073,597.70. Aerostar remitió copia del cheque y carta de trámite del pago anual correspondiente al año 2018, con fecha de 28 de marzo de 2019.[9]

Conforme a lo estipulado en el Contrato y la evaluación de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **Cumplimiento** con el Pago del Canon Anual Variable para el año evaluado.

B. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. Específicamente, su Sección 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato requieren que Aerostar opere el Aeropuerto de manera consistente con: (i) los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Anejo 12 del Contrato (en adelante, los "Estándares Operacionales"); (ii) el Acuerdo de Uso entre Aerostar, Puertos y las aerolíneas suscribientes (en adelante, "Acuerdo de Uso"); y (iii) la ley aplicable, incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 (en inglés, *"Certification Part 139"*) y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA.

En este informe, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con los Estándares Operacionales ya que estos abarcan, de forma sustancial, las obligaciones del Arrendatario en torno a la operación del Aeropuerto en cumplimiento con las fuentes de obligación antes citadas.

Estándares Operacionales

[7] Véase el **Anejo A**, Estado Financiero Auditado de Aerostar Airport Holdings, LLC para el 2018.
[8] Véase el **Anejo B**, Evidencia de entrega de Estado Financiero del 2018.
[9] Véase **Anejo C**, carta de trámite con copia de cheque y acuse de recibo de pago anual variable para el 2018 con fecha del 29 de marzo de 2019.

Los Estándares Operacionales, el Manual del Certificación del Aeropuerto[10] y el Plan de Emergencias del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que el Arrendatario debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario prepare un plan operacional siguiendo los parámetros, métricas e informes que en los mencionados documentos se establecen. En cumplimiento con esta obligación (Artículo 6 de Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso), en el 2015 el Arrendatario preparó y presentó su Plan de Operaciones con fecha de noviembre del 2014.[11] Este, a su vez, incluyó los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del 2016).[12] En este plan se establecen los requerimientos legales/regulatorios y las acciones se tomará para asegurar para el mantenimiento adecuado y seguridad de las instalaciones del aeropuerto. Se excluyen de este plan las instalaciones del aeródromo (*airfield*).

2. *Airfield Operating Standards Plan (*revisado en febrero del 2016*)*[13]. Aquí se incluyen las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera tal que se minimicen el deterioro y los daños imprevistos en sus estructuras y sistemas, para asegurar la operación continua y segura.

3. *Capital Asset Management Plan*. Es el documento de planificación en donde el Arrendatario identifica el desarrollo y ejecución de acciones dirigidas al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y responsabilidad fiscal en su manejo.

4. *Environmental Sustainability Plan*. Aquí se identifican los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable en la operación, desarrollo o remodelación de las instalaciones del Aeropuerto. Se dispone que el Arrendatario adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.

5. *Safety and Safety Management Systems Plan (*revisado en abril del 2015*)*[14]. En este plan se establecen los requisitos mínimos para la operación segura del aeropuerto (incluyendo los parámetros para garantizar la seguridad de los empleados y el público)

6. *Wildlife Hazard Management Plan*. En este documento se definen los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.

[10] Véase **Anejo D**, *Airport Certification Manual* vigente desde el 31 de julio del 2014 al 17 de mayo del 2019. En este manual se proveen las especificaciones de cumplimiento con la Certificación Parte 139.
[11] Véase **Anejo E**, Plan de Operaciones y evidencia de su presentación a Puertos.
[12] Véase **Anejo F**, *Facilities Standards Plan V. 2.1-2016.*
[13] Véase **Anejo G**, *Airfield Operating Standards Plan Revised 02-2016.*
[14] Véase **Anejo H,** *Safety and Safety Management Systems Plan, April 7, 2015 Final.*

7. *Airport Security Program (revisado en julio del 2017)*[15]. En este documento se identifican los roles y responsabilidades del Arrendatario, la participación de las agencias de ley y orden y los recursos que se emplearán para asegurar la seguridad del Aeropuerto.

8. *Airport Emergency Management Plan.* En este plan se describen las acciones esenciales de respuesta ante emergencias

9. *Customer Service Management Plan (revisado en mayo del 2017).*[16]Aquí se detallan las medidas que el Arrendatario empleará para alcanzar una alta calidad en el servicio al cliente.

Para medir la implementación y ejecución de los planes arriba mencionados, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requieren que anualmente el Arrendatario prepare y presente los siguientes informes:

1. Rendimiento Operacional ("*Operational Performance Report*")
2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones ("*Facilities Conditions Assessment*")
3. Resumen del Tráfico Aéreo ("*Air Traffic Summary*")
4. Programa de Mejoras Capitales ("*Capital Improvement Program*")
5. Informe de Sustentabilidad ("*Sustainability Report*")
6. Evaluación de Mecanismos de Protección ("*Safety Assessment Report"*)
7. Informe de Emergencia ("*Emergency Report*") (si aplica)
8. Informe de Nivel de Servicio ("*Level of Service Report*")

El resumen de los hallazgos de la mayoría de estos informes está contenido en el Informe Anual del Arrendatario o *Lessee Annual Report* (en adelante, "LAR", por sus siglas en inglés). El LAR es, en esencia, el informe sobre el rendimiento operacional del Arrendatario. El reporte sobre la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en informes separados.

A continuación un resumen de los hallazgos encontrados y la calificación asignada por reporte:

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales

Reporte	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	CP	En varios de los parámetros evaluados no se cumplió con las métricas establecidas (por ejemplo, el tiempo de respuesta fue mayor al requerido).

[15] Véase **Anejo I-1, I-2**, carta de trámite sobre la entrega del *Airport Security Program* y evidencia de aprobación por parte de TSA. Re: Nota, por razones de seguridad no se puede compartir el documento.
[16] Véase **Anejo J**, *Customer Service Management Plan.*

Facilities Conditions Assessment[17]	CP	No se identificó, ni se describieron algunos elementos requeridos por los estándares. Tampoco se revisó el estatus de señalamientos del *Facilities Condition Assesment* del año anterior.
Air Traffic Summary	CP	No se proveyó información completa sobre la actividad comercial del Aeropuerto.
Capital Improvement Program	CP	La sección correspondiente al CIP incluida en el LAR del 2018 no incluyó toda la información requerida por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales. Solo incluyó una lista de proyectos y sus estimados de costos.
Sustainability Report	C	
Safety Report	C	
Security Report	C	
Emergency Report	C	
Level of Service Report	CP	El método utilizado en las encuestas fue distinto al requerido por las métricas establecidas en el plan. Tampoco se encuestaron todos los parámetros requeridos ni se indicó sobre el número de encuestados o los porcentajes obtenidos por calificación.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

Luego de evaluar el LAR del año 2018[18], se considera que Aerostar está en **Cumplimiento Parcial** con los requerimientos operacionales establecidos en los reportes que se detallan arriba.

C. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que el Arrendatario obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. Aerostar comunicó que posee todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto. Se le solicitó que enviara evidencia de que posee las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto, incluyendo, sin limitación, las siguientes: permiso de uso, licencia sanitaria y certificación del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, entre otras.

A continuación, un resumen de los permisos y autorizaciones provistas, con indicación de su estatus de cumplimiento en el año evaluado.

[17] **Anejo K**, Resumen de la Evaluación sobre la Condición de las Facilidades al 2019 correspondiente al LAR 2018 v. 2017.
[18] **Anejo L,** Informe Anual del Arrendatario (LAR) 2018 v. 2017.

Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Permiso de Construcción de Fuente de Emisión Aérea y Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	El permiso estuvo vigente desde abril del 2015 al 29 de abril del 2020. El Arrendatario presentó copia de la modificación al permiso para añadir 6 generadores adicionales.
Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles	N/A	Aerostar indicó que entre 2016-2020, no requirió autorización del DRNA para este permiso porque solo realizó podas menores de mantenimiento. Este dato no pudo ser confirmado por Puertos.
Permiso de Uso	C	Vigente. Permiso no tiene fecha de expiración.
Certificación para la Prevención de Incendios	CP	No se produjo evidencia de haber obtenido las certificaciones para todas las áreas en uso, según surgen del Permiso de Uso.
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencia Sanitaria	C	Se renovó con fecha de expedición el 14 de marzo de 2018 y vigencia hasta el 14 de marzo de 2019.
Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	I	No se proveyó documentación o información sobre el permiso para este año.
Autorización de Descarga de Aguas Residuales	CP	Solicitud de renovación fue tardía (a más de un año de la fecha de renovación). No se presentó evidencia de las gestiones realizadas ante la AAA para lograr renovar u obtener el permiso oportunamente.
Permiso para Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado	N/A	No se proveyó datos sobre este permiso. Sólo se informó que Aerostar no almacena aceite usado. Sin embargo, como parte de la transacción se firmó un acuerdo para la transferencia de este permiso. No se pudo corroborar este dato con Puertos.
Certificado de Operación del Aeropuerto	C	Permiso no tiene fecha de expiración. Se proveyó evidencia de inspección periódica por la Administración Federal de Transportación del Departamento de Transportación de los Estados Unidos de América.
Certificado de Registro de Comerciante	C	Se obtuvo el 9 de enero de 2017 con fecha de expiración al 30 de junio de 2019.
Plan de reciclaje	CP	No se proveyó evidencia de que el Plan de Reciclaje hubiese sido remitido a la Autoridad de Desperdicios Sólidos o que de otra forma se hubiese sometido la documentación necesaria para obtener el certificado de

		cumplimiento de dicha agencia. De otra parte, en el LAR del 2018, Aerostar informó un aumento en el reciclaje de desperdicios sólidos de 227,691 lb. en el 2017 a 294,260 lb. en el 2018.
DACO Operación de Estacionamiento Público	C	Renovación emitida el 5 de febrero de 2018, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2019.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda

La Sección 3.8 del Contrato requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados para el año en curso. En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales proyectados para el Aeropuerto en el año.

Aerostar ha evidenciado su cumplimiento con dicho requerimiento de forma trimestral, mediante una certificación denominada *Officer's Certificate*, emitida por un oficial corporativo. La Autoridad le solicitó a Aerostar que informara la cantidad que tenía depositada en cada una de las cuentas de reserva y que confirmara que dichas cantidades son iguales o mayores a las cantidades requeridas bajo el Artículo 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que mantiene reservas que cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva para el 2018 eran los siguientes:

Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	$17,184,500.00
Reserva de Deuda	$33,255,360.00

Además, Aerostar suministró copia del *Officer's Certificate* para el año 2018.[19] Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

E. Pago de Contribuciones

[19] Véase **Anejo M,** *Officer's Certificate* del principal oficial financiero de Aerostar certificando cumplimiento con la Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso para todos los trimestres del 2018.

El Artículo 3.11(a) del Contrato dispone que Aerostar debe estar al día con todas sus obligaciones contributivas, incluyendo, sin limitación, su responsabilidad por el pago de contribuciones sobre ingresos, contribuciones sobre la propiedad, si alguna, patentes municipales e impuesto sobre ventas y uso ("IVU"). Aerostar comunicó que está en cumplimiento con todas estas obligaciones contributivas y proveyó a la Autoridad copia de las siguientes certificaciones: (i) certificación de deuda y certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de deuda del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales; (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv) certificación de deuda de impuesto sobre ventas y uso del Departamento de Hacienda; y (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble.[20]

Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas

Obligación contributiva	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C	Se proveyó copia ponchada y/o evidencia de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos de Aerostar para el año 2018. Además, mediante Certificaciones de Deuda, emitidas por el Departamento de Hacienda, se corroboró que Aerostar no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación.
Patente/Declaraciones de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia de las Declaraciones del Volumen de Negocio para el año 2018. Asimismo, Aerostar presentó su Patente Municipal para el año 2018-2019.
Arbitrios Municipales de Construcción (muestra)	C	Se presentó evidencia del pago
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó certificaciones sobre la presentación de planillas de contribución sobre propiedad mueble y de "no deuda". Las certificaciones, con fecha del 6 de noviembre del 2019 y 10 de noviembre de 2021, evidencian que Aerostar presentó las planillas de contribución sobre propiedad mueble para el año 2018. También se revisó copia de las planillas de contribución sobre la propiedad mueble para el referido año.
Impuesto Sobre Venta y Uso	C	Se proveyó copia de las planillas mensuales sobre el pago de IVU para el año 2018.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

[20] Véase **Anejo N**, documentación acreditativa del pago de contribuciones correspondiente al año 2018. (*04_Payment of Taxes*)

En consideración a lo anterior, según se desprende de la evidencia presentada, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con sus obligaciones contributivas para este año.

F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad

La Sección 3.17 del Contrato dispone que Puertos tiene la responsabilidad de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto aprobado por TSA. Todos los otros servicios relacionados a la seguridad serán responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año. Para el segundo año las partes acordaron que el presupuesto sería de $2.8 millones más un incremento establecido según el por ciento correspondiente según el *Consumer Price Index* ("*CPI*", por sus siglas en inglés) aplicable.

El Artículo 3.17 del Contrato, fue enmendado por el *Transition Services Agreement* suscrito por las partes al cierre del Contrato, para proveer ciertos pagos de parte de Aerostar a Puertos por concepto de servicios de rescate aéreo y bomberos, entre otros. Dicha modificación acordada entre Puertos y Aerostar, provee un proceso de transición mediante el cual Aerostar se haría cargo de estos servicios, eliminando la obligación del pago estipulado en el Contrato prospectivamente.

Aerostar evidenció que los gastos de nómina del personal de bomberos para el año 2018 ascendieron a $1,262,456.99. Además, proveyó copia de facturas sobre la adquisición de vehículos, equipo y mejoras realizadas a las instalaciones usadas para la provisión de estos servicios.[21]

Por otra parte, los servicios de seguridad comprenden los servicios policiacos, de seguridad del perímetro y de oficiales del orden público ("*law enforcement officers"*). Aerostar indicó que cuenta con los siguientes proveedores para la provisión de estos servicios y proveyó facturas y evidencia de los pagos efectuados a cada uno[22]:

- St. James Security Services, Inc.
- Ranger American of Puerto Rico, Inc.
- Policía Municipal de Carolina
- Negociado de la Policía de Puerto Rico (*LEOs*)

[21] Véase **Anejo Ñ**, varias facturas y otros documentos presentados por Aerostar para evidenciar los gastos incurridos en servicios de rescate aéreo, bomberos y seguridad.
[22] *Id.*

En consideración a lo anterior, se considera el Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

G. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación del Arrendatario de llevar a cabo Proyectos Capitales[23]. Específicamente, le requiere ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero sobre mejoras que debían desarrollarse prontamente luego del cierre, referidas como, "*General Accelerated Upgrades"*, y el segundo sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del cierre, referidas como, "*Airline Capital Improvements."* Además, establece la obligación del Arrendatario de llevar a cabo otras mejoras o proyectos capitales que se requieran, de tiempo en tiempo, durante el término del Contrato para mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con los Estándares Operacionales y las leyes y reglamentos aplicables.

Consistente con el mencionado Artículo 4, el Artículo 6 del Acuerdo de Uso reitera las obligaciones del Arrendatario en lo pertinente a los Proyectos Capitales, en beneficio y acuerdo con las Aerolíneas Signatarias. En su sección 6.1, el Acuerdo de Uso le requiere al Arrendatario la ejecución "diligente" de los "*Initial Capital Projects"*, identificados en su Anejo "J". Además, en su sección 6.2, alude a los compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs (*PFC Commitments*) al momento del Cierre, los cuales están identificados en su Anejo "K".

En resumen, las siguientes son las fuentes principales para la ejecución y desarrollo de proyectos o mejoras capitales por parte del Arrendatario:

1) "*General Accelerated Upgrades*" – ocho (8) mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres (3) meses, luego del cierre y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a este;

2) "*Airline Capital Improvements*" – mejoras a las facilidades de tres aerolíneas con las que Puertos se obligó mediante acuerdos previos al Contrato o al cierre y que, de Puertos no haber completado al momento del cierre, el Arrendatario asumiría la responsabilidad de completarlos.

3) "*Initial Capital Projects*" – 22 proyectos definidos en el Anejo "J" del Acuerdo de Uso o Anejo "F" del Plan de Transición, que debían desarrollarse con premura, ya que conforme a lo acordado por el Arrendatario y las Aerolíneas Signatarias, eran

[23] Los Proyectos Capitales envuelven cualquier compra, arrendamiento capital (según este término es definido en el Contrato), desarrollo, mejora o renovación de un activo fijo utilizado en la operación del Aeropuerto. Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

necesarios para mejorar la condición del Aeropuerto a una óptima, conforme a los Estándares Operacionales.

4) "*PFC Commitments*"- proyectos o mejoras cuya ejecución fue autorizada con fondos provenientes de los PFCs. Son mejoras o proyectos para los cuales se solicitó autorización de la FAA para sufragar su desarrollo con estos fondos;

5) "*Capacity Enhancement Plan*" o "CEP" – un plan consistente en tres (3) fases para reconfigurar y aumentar la capacidad o espacio de los terminales en el Aeropuerto. Este plan fue acordado en el Plan de Transición y está sujeto a las disposiciones del Acuerdo de Uso.

6) "*Capital Improvement Program*" o "CIP"- es un documento de planificación, requerido por el Plan para el Manejo de Activos de Capital (*Capital Asset Management Plan*) que se exige en los Estándares Operacionales. En este se identifican los proyectos o mejoras necesarias para mantener el Aeropuerto en condiciones óptimas, y que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, discutimos el cumplimiento del Arrendatario con su obligación de desarrollar y completar mejoras y/o proyectos capitales. No obstante, para este informe, nos limitamos a discutir el cumplimiento de Aerostar con las mejoras y proyectos que debió implementar, desarrollar o completar durante el año bajo evaluación.

Initial Capital Projects

Según se describe arriba, bajo esta categoría se identificaron veintidós (22) proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición[24], en cual dispuso que estos se completarían entre los años 2012 al 2015. A continuación el estatus sobre el desarrollo de los proyectos bajo esta categoría que fueron trabajados durante el 2018, :

Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2018

Núm.	Nombre del Proyecto	Fecha inicio (estimada o actual)	Estatus al 2018	Costo estimado/final	Comentarios
1.	*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*	febrero 2017	En progreso	$26.4M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución.
2.	*Construction of Pedestrian Walkway*	junio 2022	Pendiente de inicio	$4M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Se

[24] Véase **Anejo O,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP

	from Garage to Terminal "A."				estima que el proyecto se complete durante el tercer trimestre del 2023.
3.	*Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System*	abril 2018	Completado. Mayo 2018	$1.8M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución.
4.	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	diciembre 2014	En progreso	$380K	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Proyecto consistía en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "*apron"* y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines.
5.	*Terminal "A" FIS Capability*	diciembre 2017	Completado. Julio 2018	$7.2M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución.

Al finalizar el 2018, el Arrendatario no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que se ejecutarían con prontitud luego del cierre. Para el 2018, dos (2) de los 22 proyectos fueron completados, dos (2) estaban en progreso y uno (1) aún estaba pendiente para su inicio. Por ende, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación.

PFC Commitments

Los proyectos sufragados (parcial o totalmente) con fondos *PFCs***.** Destacamos que según la información que obra en la página de la FAA, al 31 de diciembre del 2018 se aprobaron para el Aeropuerto fondos *PFCs* que ascienden a un total de $594,010,551. Dichos fondos expiran el 1ro de septiembre del 2027.[25]

Durante el año bajo evaluación, el Arrendatario completó el proyecto denominado como: *"Upgrade Security Fence and Security Access Road*" el cual fue culminado en septiembre del 2018 a un costo de $1.8 M. Nótese, que por indicación del Arrendatario, este proyecto fue parte

[25] Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2018, https://www.faa.gov/airports/pfc/monthly_reports/2018.

de otro proyecto parte de los *Initial Capital Projects,* identificado como: *"Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System."*

Capacity Enhancement Plan o "CEP"

Según descrito arriba, el CEP está compuesto por varios proyectos y mejoras dirigidas a aumentar la capacidad del Aeropuerto mediante la reconfiguración o desarrollo de sus espacios. El plan se dividió en tres fases que fueron delimitadas en el Anejo E del Plan de Transición.[26] Algunos de los proyectos del CEP también forman parte de los *Initial Capital Projects.*

Según la información provista por el Arrendatario, el CEP se completó en julio del 2018 con el proyecto identificado como *Terminal A FIS*.[27]

Capital Improvement Programa: Proyectos Capitales

Consistente con los Estándares Operacionales, la Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones (*Facilities Condition Assessment* o FCA, por sus siglas en inglés) y el resumen del tráfico aéreo (*Air Traffic Summary* o ATS, por sus siglas en inglés), anualmente, se prepare un Plan de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés), en el que se identifiquen y prioricen los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar los proyectos, identificar aquellos que son elegibles para recibir fondos de la FAA e identificar los requisitos ambientales necesarios para su implementación. Además, el Arrendatario deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación.

Según el Plan de Operaciones, el CIP debe contener la siguiente información:

1. Resumen ejecutivo;
2. Introducción y trasfondo;
3. Resumen de la metodología utilizada para priorizar los proyectos y una descripción de los estudios o trabajos realizados para identificar los proyectos;
4. Recomendaciones para las mejoras capitales a ser realizadas en los siguientes cinco (5) años, con información detallada sobre los proyectos que proyectan completarse en el primer año del CIP.

El Arrendatario incluyó la tabla que se ilustra a continuación en la sección del CIP del LAR del 2018. Según se indicó antes, no incluyó toda la información requerida en el Plan de Operaciones,

[26] Véase **Anejo O,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP
[27] Véase **Anejo P**, Certificación del contratista Interlink-Hunt sobre trabajos y proyectos realizados como parte del CEP.

solo el listado de los proyectos y su costo estimado. Por tanto, se determinó en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación.

Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2018

Capital Improvement Program ("CIP")

The following is the Five-Years Capital Improvement Program, which outlines the near-, intermediate-, and long-term projects planned to improve the Airport:

Year Total ($000s)	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Description						
Access Circulation Signage	$ 50	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 50
Aerostar Offices	$ 650	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 650
AOCC/EOC Upgrades	$ 500	$ 500	$ -	$ -	$ -	$ 1,000
Airport Security - New Access Control System	$ 796	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 796
Airport Security System	$ 50	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 50
Apron 6 Slab Replacement (Design/Construction)	$ 7,200	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 7,200
Apron 6 Slab Replacement (Phase 2)	$ -	$ -	$ -	$ 3,537	$ -	$ 3,537
BHS Efficiency Initiative	$ 100	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 100
Capex allowance for Cargo, Hangars and Other Buildings	$ -	$ 426	$ 437	$ 447	$ 458	$ 1,768
Car Rentals - Avis and Enteprise (intangible)	$ 2,600	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 2,600
Other Car Rentals	$ 3,013	$ 975	$ 488	$ -	$ -	$ 4,475
Cargo Services Building Rehabilitation	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 2,468	$ 2,468
CO-GEN	$ -	$ -	$ 5,000	$ -	$ -	$ 5,000
Convenience Stores	$ 187	$ 105	$ 112	$ 75	$ -	$ 478
Electricity and Water Meters	$ 50	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 50
Fedex Building	$ 100	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 100
Maintenance Capex	$ 500	$ 500	$ 500	$ 500	$ 500	$ 2,500
New Hangar Building	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
Obstruction Removal (Runways 8, 10 and 26, ROFA/TOFA)	$ -	$ 3,000	$ 5,000	$ 5,000	$ -	$ 13,000
Other Commercial Capex	$ 160	$ 50	$ 50	$ -	$ -	$ 260
Overall Airfield Rehabiliation Package (Design)	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 1,900	$ 1,900
Parking Bridge	$ -	$ -	$ -	$ 2,000	$ -	$ 2,000
Parking Capex	$ 458	$ 200	$ 50	$ -	$ -	$ 708
PBBs Replacement	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 7,866	$ 7,866
Rebuild of Jose A Tony Santana Ave.	$ -	$ 4,000	$ -	$ -	$ -	$ 4,000
Reconstruction of Taxiway Sierra	$ -	$ 2,500	$ 5,000	$ -	$ -	$ 7,500
Reconstruction of Taxiway Sierra (Design)	$ 350	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 350
Reconstruction of Runway 8-26	$ -	$ -	$ 28,093	$ 26,403	$ -	$ 54,496
Reconstruction of Runway 8-26 (Design)	$ 1,600	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 1,600
Reconstruction of Taxiway H (Design)	$ -	$ -	$ -	$ 1,200	$ -	$ 1,200
Reconstruction of Taxiway H (Construction)	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
Reconstruction of Taxiway November	$ 9,988	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 9,988
Rehabilitation Terminal Apron Floodlights	$ 914	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 914
Rehabilitation and Strengthening of Apron 1 (Design/Construction)	$ -	$ -	$ -	$ 5,700	$ -	$ 5,700
Restoration Efforts	$ 62,300	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 62,300
Runway 10-28 PCC Rehab and Joint Seal	$ 2,366	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 2,366
Satellite Phone	$ 2	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 2
Security Access Doors	$ 750	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 750
Servers and Laptops	$ 50	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 50
Sustainability Management Plan	$ -	$ 450	$ -	$ -	$ -	$ 450
Sweepers	$ 602	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 602
Taxiway H Slab Replacement	$ -	$ -	$ -	$ 5,300	$ -	$ 5,300
Taxiway S3, S4 and S5 Geometry Improvements	$ -	$ -	$ 4,500	$ -	$ -	$ 4,500
Taxiway S7 Removal	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 600	$ 600
Terminal D Reconstruction	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
Terminal D FIS Reconstruction	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
Tolair Demolition	$ 176	$ 110	$ -	$ -	$ -	$ 286
Widen Taxiway J6	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 3,200	$ 3,200
Total	**$ 95,510**	**$ 12,816**	**$ 49,229**	**$ 50,162**	**$ 16,992**	**$ 224,709**

*This CIP is subject to change and may be modified and/or amended at Aerostar's sole discretion.

A continuación se muestra una tabla de los proyectos capitales que se completaron o estaban en progreso durante el año bajo evaluación.

Tabla 7 Proyectos Capitales al 2018

	Proyecto	Itinerario Plan Transición	Fecha Inicio	Fecha Comptd.	Costo Estd./ Final	Estatus al 2018	Comentarios
1	*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*	ene -15 - dic. -16	feb-17		$26.4M	En progreso	El *Exhibit* "F" del Plan de Transición, indica que Aerostar incluyó el proyecto en su plan de mejoras capitales a 5 años.
2	*Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System*	ene. 13 - dic. 14	abr-18	mayo-18	$1.8M	Completado	Mismo proyecto que el 05-007 *"SJU Security Fencing"* del PFC #5 (Anejo "K", del Acuerdo de Uso).
3	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	oct. 13 - sept. 14	dic-14		$380K	En progreso	Proyecto consistía en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "*apron"* y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines. Según el *Exhibit* "F", del Plan de Transición, el proyecto dependía del desarrollo final del CEP.
4	*Terminal "A" FIS Capability*	feb. 13 - nov. 14	dic-17	jul-18	$7.2M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.

H. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes, periódicamente: (i) manejo de incidentes y notificaciones (emergencias); (ii) manejo de incidentes ambientales y notificaciones; (iii) informes financieros; y (iv) todos los informes que las líneas aéreas deben entregarle a Aerostar bajo el Acuerdo de Uso. La Autoridad le solicitó a Aerostar que sometiera copia de dichos informes y que confirmara que dichos informes se han remitido a Puertos puntualmente y en cumplimiento con los demás requisitos establecidos en el Contrato.

El Contrato también exige el envío de notificaciones sobre incumplimientos con leyes o reglamentos (Sección 11.1) y por incumplimientos contractuales, reclamaciones (incluyendo

laborales), disputas o litigios relacionados al Aeropuerto o su operación (Sección 3.14), entre otras notificaciones, incluyendo las relacionadas a incidencias de Acciones Adversas (véase discusión en la sección sobre Acciones Adversas y Compensación) y las notificaciones de terminación.

Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento

Las Secciones 8.1 (a), 3.14 y 11.1 del Contrato establecen los siguientes criterios y circunstancias para la notificación en casos de emergencia, reclamaciones o incumplimientos contractuales:

- Notificar a Puertos **con prontitud** de toda emergencia significativa (material) cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el campo de aviación ("*Airfield*") que ocurran en las instalaciones del Aeropuerto, **dentro de las 24 horas de advenir en conocimiento del incidente**;
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se advenga en conocimiento de que se está en incumplimiento con el Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales y el Acuerdo de Uso, entre otras obligaciones contractuales);
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se tenga conocimiento de una reclamación, procedimiento o disputa (incluyendo las laborales) significativa (material) o de litigios;
- Notificar a Puertos, **dentro del término de siete (7) días**, de haber recibido notificación de una Autoridad Gubernamental de que el Arrendatario pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

En cuanto a estas notificaciones, el Arrendatario indicó que para el año bajo evaluación no hubo notificaciones de esta índole debido a que no se suscitaron emergencias significativas, accidentes significativos, incidentes de aviación en el "*Airfield*" o en las instalaciones del Aeropuerto, ni incumplimientos contractuales.

No obstante, entre los documentos provistos por el Arrendatario identificamos una comunicación de Aerostar a Puertos, con fecha del 16 de febrero de 2018, sobre una carta de investigación remitida por la FAA, Caso Núm. 2018SO800027. De esta comunicación surge que, el 6 de febrero de 2018, la FAA le notificó a Aerostar sobre un incidente ocurrido el 9 de enero de 2018 en torno a una desviación vehicular, advirtiendo que la desviación podría constituir una violación a la reglamentación federal de aviación (14 C.F.R. Parte 139).[28] Por tratarse de una posible violación a un reglamento aplicable, notificada por la FAA, Aerostar debió notificarle a Puertos en el término de siete (7) días de haber sido notificado. La notificación a Puertos tiene fecha del 16 de febrero de 2018; 10 días luego de que Aerostar fuese notificada por la FAA sobre

[28] Véase **Anejo Q**, Notificación de la FAA del 16 de febrero del 2018, Caso Núm. 2018SO800027.

la posible violación. Por lo tanto, Aerostar incumplió con su deber de notificar sobre la posible violación a la reglamentación aludida dentro del término acordado. Notamos que el 16 de marzo de 2018, la FAA le notificó a Aerostar sobre el cierre de la investigación por determinarse que en la misma no se estableció la violación alegada.

Por otra parte, en el Apéndice "F" ("SJU Alerts") del LAR 2018 v 2017,[29] se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes correspondientes al año 2018. De estas, no surge que los incidentes sobre los cuales FAA alertó resultaran en incidentes de emergencia significativa que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta categoría de notificación para el año 2018, porque notificó, pero lo hizo de forma tardía.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

Según la Sección 8.1(b) del Contrato, sobre "*Environmental Incident Management and Notifications*", el Arrendatario deberá notificar a Puertos:

- Prontamente luego de advenir en conocimiento, de la descarga o derrame (accidental o de otro tipo) de cualquier cantidad reportable (según este término sea definido en la ley ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas y la ubicación en donde ocurrió el incidente, la hora, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y las medidas correctivas llevadas a cabo o las que se llevarán a cabo; y
- Si el incidente ambiental fue inicialmente comunicado verbalmente, luego deberá notificarse prontamente por escrito, cuando el Arrendatario advenga en conocimiento sobre el incidente.

Para este tipo de notificación e informe, Aerostar comunicó que para el año bajo evaluación, no se suscitaron incidentes ambientales que hubiesen requerido notificación e informe, conforme al Contrato y las leyes ambientales aplicables. Para corroborar lo aseverado, se revisó el LAR para 2018 v. 2017, del cual no surge incidente ambiental alguno para el año reportado.

Informe Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, el Arrendatario deberá entregar a Puertos siguientes informes financieros en uno de los siguientes formatos:

- Informes No-Auditados – Dentro de los 60 días posteriores al final de cada período de seis meses, después del primer día de cada año ("*Reporting Year*"), el Arrendatario deberá entregar una copia de los estados de cuenta no auditados y los estados de

[29] Véase **Anejo K**, LAR 2018 v. 2017

ingresos no auditados relacionados, los cambios en "*equity*" y el flujo de caja para dicho periodo de seis meses;

- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año de informe, el Arrendatario deberá entregar copia de la información financiera arriba indicada, pero auditada, preparada según los estándares de contabilidad aplicables y certificada por el principal oficial de financiero del Arrendatario; o
- En la alternativa (a los documentos antes descritos), el Arrendatario puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que el Arrendatario debe presentarle a la FAA, anualmente, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

El Arrendatario proporcionó copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.[30] Por tanto, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** para esta categoría para el año 2018.

Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato el Arrendatario deberá proveerle a Puertos copia de todos los reportes que las Aerolíneas deben entregarle al Arrendatario, de conformidad con el Acuerdo de Uso, incluyendo las proyecciones de tráfico, resultados de tráfico e informes ambientales. Esto, inmediatamente después de haberlos recibido o dentro de los siguientes cinco (5) días laborales de su recibo.

Lo que sigue, son los reportes que las Aerolíneas deben entregarle a Aerostar, según el Acuerdo de Uso y que, por virtud de la sección del Contrato arriba citada, Aerostar tiene el deber de entregarle copia a Puertos.

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea debe presentar lo siguiente:

- Anualmente ("*Term Year*"), dentro de los 90 días antes de iniciar el año, un Reporte Anual con la siguiente información: (i) total del peso bruto máximo permisible para despegue (*Maximum allowable gross takeoff weight, "MAGTOW",* por sus siglas en inglés) de los aviones que la Aerolínea Signataria o sus afiliadas aterrizarán en el Aeropuerto ese año; (ii) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iii) el número de "*Deplaned Passengers*" y "*Endplaned Passengers*" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iv) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.

[30] Véase **Anejo R,** Estados Financieros Auditados para el 2018 y evidencia de envío a Puertos.

- Mensualmente, dentro de los 20 días después de terminar el mes, un Reporte Mensual de las operaciones reales de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas, certificado y firmado por un representante autorizado de la Aerolínea Signataria con la siguiente información: (i) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (ii) el número de "*Deplaned Passengers y Endplaned Passengers*" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; y (ii) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.

De otra parte, la Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia o relacionado a la actuación de la Aerolínea Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que haya provocado daño corporal, personal o a la propiedad.

Finalmente, la Sección 9.2 (a) y (d) del Acuerdo de Uso requiere que las Aerolíneas Signatarias le remitan al Arrendatario copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. El inciso "(d)" específicamente requiere que la Aerolínea Signataria le notifique al Aerostar sobre cualquier reclamación, notificación o acción relacionada con algún derrame de sustancias peligrosas al ambiente, que haya surgido del uso u ocupación de la Aerolínea Signataria en el Aeropuerto.

En resumen, los siguientes son los informes y notificaciones que las Aerolíneas Signatarias le remiten a Aerostar de conformidad con el Acuerdo de Uso y que en cumplimiento con la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar debe a su vez remitirle a Puertos:

- Reporte Anual de MAGTOW
- Reporte Mensual de MAGTOW
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2018.[31] Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas. Adujo, que no se proveyeron por no haberse suscitado tales incidentes durante el año bajo evaluación.

[31] **Anejo S**, varios correo electrónicos remitidos a personal de Puertos relacionados a los *Monthly Self Reports* de las aerolíneas.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación para el año bajo evaluación por no haber demostrado cumplimiento con la entrega a Puertos del Reporte Anual MAGTOW.

A continuación, un resumen del cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones en torno a Informes y Notificaciones.

Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2018

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	CP	Se notificó tardíamente sobre una carta de investigación remitida por la FAA, respecto a un incidente ocurrido el 9 de enero de 2018 en el que un vehículo entró sin autorización a la pista de rodaje, el cual implicaba una posible violación a la reglamentación federal.
Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	N/A	Aerostar indicó que no hay notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales que hubiesen requerido notificación e informe. Para corroborar dicha información, se revisó el Informe Anual del Arrendatario para el 2018 v. 2017.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	Aerostar no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

I. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación del Arrendatario de obtener, renovar y mantener ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto. La Sección 13.1 del Contrato, dispone el tipo de póliza y las cubiertas que el Arrendatario tiene la obligación de mantener, a su costo, o asegurarse de que se mantengan, durante el término del Contrato o durante cualquier extensión. Los tipos de seguros y sus cubiertas o límites son las siguientes:

1. Responsabilidad por prácticas laborales - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia;
2. Seguro de compensación de trabajadores según los límites aplicables de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
3. Responsabilidad comercial general (Primaria y Exceso) - mínimo de $200,000,000 por ocurrencia y $400,000,000 en el agregado, por daño corporal (incluyendo muerte), y a la propiedad;
4. Responsabilidad Civil de Automóvil (Primaria y Exceso) - mínimo de $1,000,000, por ocurrencia y $5,000,000 en el agregado, por daño corporal y a la propiedad;
5. Riesgo del constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
6. Responsabilidad profesional - mínimo de $5,000,000, por incidente y $5,000,000, en el agregado; disponiéndose que los ingenieros/arquitectos que trabajen en proyectos de construcción deberán mantener cubiertas de no menos del costo total de construcción del proyecto;
7. Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda perdida, daño o destrucción al Aeropuerto;
8. Responsabilidad por contaminación - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia y $25,000,000, en el agregado;
9. Seguro de interrupción de negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
10. Seguro de responsabilidad civil de contratistas del propietario - mínimo de $2,000,000, por ocurrencia;
11. Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
12. Responsabilidad fiduciaria - mínimo de $3,000,000 por ocurrencia.

Las pólizas identificadas en los incisos (3)(4)(5)(7)(8)(9)(11), deben incluir a Puertos como asegurado adicional y todas ser emitidas por aseguradoras con calificación mínima de A(VII) o mejor por A.M. Best o rango equivalente de otra agencia de calificación, a menos que Puertos le exima de este requisito. Las cubiertas arriba indicadas podrán ser ajustadas por inflación, cada cinco años al partir del cierre.

Aerostar certificó que posee todos los seguros requeridos en el Contrato y envió copia de las pólizas y endosos requeridos. [32] A continuación un resumen de su cumplimiento con estas pólizas para el año 2018:

Tabla 9: Seguros 2018

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	

[32] Véase **Anejo T,** Programa de Renovación de Pólizas de Aerostar 2018-2019.

2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	CP	Certificación de póliza emitida el 13 de julio de 2018, válida hasta el 30 de junio de 2019 (el documento no indica la fecha de vencimiento para cada semestre cubierto por la póliza).
3.	Seguro Comercial General	C	
4.	Seguro de Automóviles de Negocios	C	
5.	Responsabilidad de Construcción	C	
6.	Responsabilidad Profesional	C	
7.	Seguro de Propiedad	C	
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	
9.	Cubierta de Interrupción de Negocios	C	
10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	

J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales

En esta sección, evaluamos el cumplimiento de Aerostar con ciertas obligaciones generales establecidas en el Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), cumplimiento con leyes estatales y federales (Art. 11), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras.

Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato

La Sección 3.1 (a) del Contrato estipula el derecho que se reserva Puertos de velar por el cumplimiento de Aerostar en el uso y operación del Aeropuerto. Consistente con esta reserva de derechos, en la Sección 8.3 del Contrato, Puertos se reserva, además, el derecho a realizar inspecciones, auditorías o evaluaciones del cumplimiento; particularmente, con todo lo relacionado a la operación y mantenimiento del Aeropuerto, siendo Puertos la entidad con pericia sobre estos temas. La Sección 8.5 del Contrato, le concede a Puertos la potestad de requerirle a Aerostar el reembolso por los costos incurridos en tales inspecciones o auditorías, hasta un máximo de $250,000.00.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Puertos y Aerostar. Puertos produjo una relación de las facturas que le remitió a Aerostar. Las facturas remitidas por Puertos para el 2018 ascienden a un total aproximado de $104,000.00. Mientras, en las facturas y evidencia de pago remitidas por Aerostar, el reembolso por gastos de monitoreo para el 2018 asciende a un total de $193,000.00.[33]

[33] Véase **Anejo U**, Facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.

Aunque de la información provista por ambas parte surge discrepancia en cuanto al monto facturado, la documentación provista evidencia los esfuerzos de monitoreo por parte de Puertos y el cumplimiento de Aerostar con el reembolso por estos gastos.

Por tanto, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato

El Artículo 11 del Contrato reitera la obligación general del Arrendatario sobre el cumplimiento con todas las leyes y reglamentos vigentes o que puedan promulgarse en el futuro, que le apliquen a la entidad, y a la operación del Aeropuerto y las instalaciones que lo componen, El cumplimiento con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables se discute en otras partes de este informe, tales como: la sección de permisos, certificaciones y autorizaciones y la de contribuciones, entre otras. Por tal razón, en esta parte del informe analizamos el cumplimiento con algunas subsecciones del Articulo 11 que atiende, obligaciones de carácter ético, sobre discrimen, el hostigamiento sexual y la Ley Americana sobre Discapacidades (*American with Disabilities Act,* mejor conocida como, "ley ADA"), entre otras. Se estipula que el incumplimiento con algunas de estas leyes podría conllevar la cancelación del Contrato.

Para constatar el cumplimiento de Aerostar con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables, solicitamos documentos e información específica sobre estas. Abajo un resumen de los hallazgos.

Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2018

Ley o Reglamento aplicable	Referencia	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Política de Hostigamiento Sexual	Sección 11.3 (c) del Contrato – ordena el desarrollo e implementación de una política en contra del hostigamiento sexual, con una advertencia expresa sobre las consecuencias de incurrir en dichas actuaciones.	C	Se proveyó copia de la política de hostigamiento sexual (con vigencia para el periodo de evaluación), incluida en el manual de empleados, muestra de hojas de asistencia de adiestramientos sobre hostigamiento sexual y muestras de acuses de recibo del manual de empleados.

Disadvantaged Business Enterprise Program (DBE)	Sección 11.13 del Contrato- ordena el establecimiento de programas que apoyen a los Negocios de Empresas en Desventaja ("DBE", por sus siglas en inglés); especialmente, para los concesionarios.	C	Se proveyó copia de un "DBE Uniform Report" para los años 2016 -2019. Además, se suplió un listado de los concesionarios participantes del programa, durante los años 2013 al 2020.
Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña	Sección 11.5 del Contrato - requiere cumplimiento con la Ley Núm. 14-2004, según enmendada, sobre la adquisición de bienes y servicios producidos en Puerto Rico	C	Se produjo un listado de sus suplidores locales de servicios y bienes que contiene 19 suplidores.
Inclusión Cláusulas pertinentes en subcontratos	Sección 11.3 (e) y 11.8- requieren que Aerostar incluya en sus contratos con suplidores y contratistas cláusulas pertinentes a sus obligaciones bajo el Art. 11 y la Sección 9.3 (obligaciones contributivas)	C	Se evaluó una muestra de contratos del Arrendatario suscritos con suplidores y contratistas para confirmar la inclusión de las cláusulas pertinentes en dichos contratos.
	Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada cuando ocurre este tipo de evento. El Artículo 14.1 del Contrato define la *Acción Adversa* como aquella que se constituye cuando Puertos o cualquier entidad gubernamental realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un consecuencia adversa y significativa sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (*AA Preliminary Notice)* dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en conocimiento sobre la Acción Adversa.

Durante el 2018, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato

El Artículo 16 del Contrato, define lo que constituye un evento de incumplimiento por cada parte y define los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. La sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte del Arrendatario y la sección 16.2, los eventos constitutivos de incumplimiento por Puertos. En esencia, los siguientes eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

i. el incumplimiento con obligaciones o requerimientos significativos (material) del Contrato (incluyendo los estándares operacionales) o con la determinación de adjudicación final de una controversia sometida al mecanismo de resolución de disputas (art. 19), si tal incumplimiento, continúa sin remediarse, luego de transcurridos 90 días de remitida una notificación de la parte afectada, a esos efectos;
ii. (aplicable al Arrendatario solamente) el incumplimiento con una directriz en una adjudicación final de una controversia sometida y el mecanismo de resolución de disputas, cuando tal incumplimiento cree una situación que pone en peligro (significativo) la seguridad de las operaciones del Aeropuerto, o afecta significativamente su operación continua, o la falta de pago de deudas vencidas a Puertos, si tales incumplimientos no se remedian en el término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos;
iii. si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
iv. (aplicable al Arrendatario solamente) incumplimiento con requerimientos de ejecución (*performance requirements*) de los estándares operacionales en tres o más ocasiones en un mes calendario, si tal incumplimiento permanece sin remediarse por un periodo de 30 días, a partir de la notificación a esos efectos;
v. la transferencia de todo o parte del interés que se ostenta sobre el Aeropuerto o el Contrato en contravención a lo dispuesto en el Artículo 17 del Contrato; y
vi. declaración de incapacidad para pagar deudas vencidas, presentación de solicitud de reorganización, liquidación o remedio similar bajo la ley de quiebras aplicable, entre otras.

Para evaluar cumplimiento con esta obligación, se solicitó a las partes que proveyeran copia de las notificaciones remitidas o recibidas al amparo de este artículo. Aerostar contestó que durante el año bajo avaluación no remitió ni recibió notificaciones relacionadas a los incumplimientos identificados en Artículo 16. Puertos no confirmó o refutó lo aseverado por Aerostar al respecto.

Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato

El Artículo 17 del Contrato establece restricciones a cada parte contratante para la transferencia de intereses sobre el Contrato y la transacción. En lo pertinente a Aerostar, las transferencias que no cumplan con lo dispuesto en la Sección 17.1 del Contrato están prohibidas y serán declaradas nulas *ab initio*. Puertos podría intervenir en una transacción de transferencia propuesta por Aerostar, si se entiende que la propuesta transferencia se realizará con una persona que no esté capacitada para cumplir con las obligaciones del Contrato, o no tiene la experiencia o solidez económica. De otra parte, todos los cambios de control en Aerostar deben ser informados a las agencias reguladoras federales y locales y deben ser aprobados por Puertos y por las agencias pertinentes, según lo dispuesto en la Sección 8.2 del Acuerdo de Uso.

En lo pertinente a Puertos, este puede transferir su interés en el Aeropuerto si dicha transferencia se realiza de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 17.4 del Contrato.

Se le solicitó al Arrendatario que divulgara cualquier transferencia o propuesta de transferencia al amparo del Artículo 17 del Contrato. En respuesta a nuestra solicitud, Aerostar contestó que no había habido ninguna transferencia o propuesta de transferencia bajo el Artículo 17 del Contrato. Citamos abajo su contestación:

"Aerostar Airport Holdings, LLC continúa siendo el administrador y operador del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín. El cambio de una de las "parent companies" de Aerostar no requiere aprobación por parte de la FAA. El Artículo 17 del "Lease Agreement" requiere aprobación de la FAA si hubiera transferencia a otra entidad que no sea Aerostar; en otras palabras, que Aerostar no fuese el administrador y operador del AILMM."

Por lo tanto, a falta de información, le solicitamos que certificaran que durante el periodo bajo evaluación no hubo transferencia de intereses en violación al Artículo 17 de Contrato. Aerostar proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, Aerostar no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.[34]

FIN DEL DOCUMENTO

[34] **Anejo V**, Certificación emitida por Aerostar en torno al Artículo 17 del Contrato sobre transferencias.

Certifico que la información evaluada para este informe ha sido suministrada por Aerostar Airport Holdings, LLC y la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico. Todo el material y documentación ha sido entregado y compartido con la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas del Gobierno de Puerto Rico.

HAGE Consulting Group, PSC

Samir El Hage
Principal

2019

Informe de Cumplimiento Anual para el 2019

AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella (Minillas), Ave. De Diego, Parada 22, San Juan, PR 00907 I PO Box 42001, San Juan, PR 00940-2001

787.722.2525 info@p3.pr.gov p3.pr.gov

Tabla de Contenido

I. Introducción 3

II. Trasfondo de la Transacción 4

III. Resumen del Contrato 4

a. Operación y Mantenimiento 5
b. Aerolíneas y otros Cargos 5
c. Pagos por el Arrendamiento 6
d. Servicios Policiacos y de Bomberos 6
e. Reembolso por gastos de Monitoreo 7
f. Mejoras 7

IV. Informe de Cumplimiento 7

A. Pago Anual 8
B. Operación 9
C. Licencias y Certificaciones 13
D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda 15
E. Pago de Contribuciones 16
F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad 18
G. Mejoras Capitales 19
Initial Capital Projects 20
PFC Commitments 21
Capacity Enhancement Plan o "CEP" 21
Capital Improvement Program: Proyectos Capitales 22

H. Informes y Notificaciones 24
Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento 24
Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales 26
Informe Financieros 27
Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso 27
I. Seguros 30
J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales 32
Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato 32
Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato 32
Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato 34
Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato 34
Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato 35

Índice de Tablas

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales 12

Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones 13

Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo 16

Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas 17

Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2019 20

Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2019 23

Tabla 7 Proyectos Capitales al 2019 23

Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2019 29

Tabla 9: Seguros 2019 31

Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2019 33

18 de diciembre de 2023

Al Honorable Gobernador, Presidente del Senado y
Presidente de la Cámara de Representantes del
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL PARA EL 2018 SOBRE LA ALIANZA PÚBLICO–PRIVADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

I. Introducción

El Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29-2009, también conocida como la "Ley de Alianzas Público Privadas" (en adelante, "Ley Núm. 29"), le impone a la Autoridad para las Alianzas Público Privadas (en adelante, "Autoridad") la responsabilidad de supervisar el desempeño de los contratantes bajo los contratos de alianzas público-privadas (en adelante, "Alianza(s)") y de rendir al Gobernador y a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico un informe anual sobre el desarrollo de los proyectos de alianzas público-privadas vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, "Puertos") y Aerostar Airport Holdings, LLC (en adelante, "Aerostar" o el "Arrendatario"). Dicho Contrato impone sobre Aerostar la responsabilidad de operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, el "Aeropuerto") de conformidad con ciertos estándares y requisitos allí establecidos.

Este es el cuarto informe de cumplimiento anual (en adelante, "Informe") que se rinde en cumplimiento con la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29 y cubre el desempeño de Aerostar durante el año 2019.

El Contrato constituye una alianza público-privada, autorizada, entre otras entidades gubernamentales, por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), y sujeto su evaluación.

II. Trasfondo de la Transacción

Según lo requiere la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la preparación de un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, con la finalidad de determinar si era recomendable el establecimiento de la Alianza. Dicho estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza.[1] Tras esta conclusión, se iniciaron los procesos de solicitud de cualificaciones, declaraciones de cualificaciones y solicitud de propuestas para escoger a la entidad privada con la cual se establecería la Alianza.[2]

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas rindió un informe (en adelante, "Informe del Comité"), detallando los objetivos para el establecimiento de la Alianza, describiendo los procesos llevados a cabo por la Autoridad e informando la selección de Aerostar y las razones para dicha selección.[3] Según se ordena en la Ley Núm. 29, el Informe del Comité y el Contrato fueron presentados a la Junta de Directores de la Autoridad y a la Junta de Directores de Puertos para su aprobación. La Junta de Directores de la Autoridad aprobó ambos documentos el 17 de julio de 2012 mediante su Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos los aprobó el 18 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, el Informe del Comité y el Contrato fueron remitidos al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador, para dicho entonces, le había delegado la facultad para aprobar la Alianza. Este aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Luego de la aprobación, Puertos y Aerostar firmaron el Contrato el 24 de julio de 2012. Posteriormente, el 26 de febrero de 2013, la FAA dio su aval al Contrato y, por consiguiente, el cierre financiero de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013.

III. Resumen del Contrato

El Contrato es un arrendamiento mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto por un término de cuarenta (40) años. Destacamos que, en un contrato de arrendamiento que, constituye a su vez, un Contrato de Alianza al amparo de la Ley Núm. 29., no se cede ni transfiere el título de propiedad sobre el Aeropuerto al Arrendatario.

Durante el término del arrendamiento, Aerostar debe operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto conforme a los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos

[1] Véase el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, incluido como Anejo A del Informe Cumplimiento Sobre la Alianza Público Privada del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín del 2013-2015 con fecha del 12 de mayo del 2016 (en adelante, "Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015"), accesible en la siguiente página web: https://www.p3.pr.gov/es/projects/

[2] Para más detalles del proceso, véase el Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

[3] Véase el Informe del Comité de Alianza incluido en el Anejo C del Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

establecidos en el Contrato. El Contrato también dispone que Aerostar podrá subarrendar las áreas no-aeronáuticas del Aeropuerto, según los términos allí pactados y retener para sí, los ingresos y pagos correspondientes a las áreas subarrendadas. El propósito principal del arrendamiento, según estipulado en el Contrato, es que se opere el Aeropuerto de una forma confiable y segura y, que mediante su operación, se promueva, facilite y mejore el comercio, turismo y desarrollo económico de Puerto Rico.

a. Operación y Mantenimiento

El Contrato le concede a Aerostar el derecho a usar y operar el Aeropuerto como un aeropuerto público. Aerostar, por su parte, se compromete a operar y mantener el Aeropuerto según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato, y a realizar ciertas obras y mejoras durante el término del Contrato, sufragando todos los costos asociados a estos esfuerzos.

Específicamente, Aerostar es responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la Sección 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (*14 C.F.R Part 139*), conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate* (en adelante, el "Certificado de Operación Parte 139"), mediante la cual la FAA exige la adopción de ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del aeropuerto. Además, Aerostar asumió la responsabilidad de operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del *Airport Investment Partnership Program* ("AIPP", por sus siglas en inglés)[4] que es el programa que sustituyó al programa piloto de privatización de la FAA bajo el cual se aprobó el Contrato y bajo el cual se conceden fondos o subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos a aeropuertos públicos como el Aeropuerto.

b. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrarles a las aerolíneas en el Aeropuerto. El detalle del cómputo de estas tarifas está contenido en el Acuerdo de Uso que Aerostar suscribe con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto. La tarifa y otros cargos se computan basado en información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

A Aerostar también se le concede la potestad de cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas cobradas a los concesionarios del Aeropuerto, incluyendo a los proveedores de

[4] En virtud del *1996 Reauthorization Act*, codificado en el 49 U.S.C. §47134, se autorizó a la FAA a establecer el programa piloto de privatización, pero limitado a cinco aeropuertos. Con el *2012 Reauthorization Act* se aumentó el número de cinco a diez. Finalmente, mediante el *2018 Reauthorization Act*, se eliminó la limitación del número de aeropuertos, concluyendo así el programa piloto para convertirse en el *Airport Investment Partnership Program*.

comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos relacionados a las actividades que se realizan en las facilidades que componen el Aeropuerto.

c. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago adelantado y pagos anuales subsiguientes. El pago adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del cierre financiero del Contrato. Se acordó que loa pagos anuales subsiguientes estuviesen basados en los siguientes parámetros:

Años	Pago
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el 5to año
6-30	Pagos variables equivalentes al 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto por año, hasta el año 30.
31-40	Pagos variables equivalentes al 10% de los ingresos brutos del Aeropuerto

d. Servicios Policiacos y de Bomberos

Hasta la fecha de su enmienda suscrita el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, "TSA", por sus siglas en inglés). Se dispuso que todos los otros servicios relacionados a la seguridad serían responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de estos servicios. Para ello, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año del Contrato. Para los años subsiguientes, las partes acordaron establecer un presupuesto anual a principios de cada año para estos fines.

La Sección 3.17 del Contrato, fue enmendada mediante enmienda suscrita en el 2015 y por el "*Transition Services Agreement",* suscrito el 3 de octubre de 2015 (Acuerdo de Transición de Servicios*)* para transferir la responsabilidad sobre la provisión de estos servicios de bomberos y de seguridad de Puertos al Arrendatario, eliminando así el requerimiento del reembolso a Puertos y del desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, antes de octubre del 2015, Puertos era responsable de la provisión de los servicios policiacos y de bombero, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos servicios, sujeto al presupuesto que las partes acordaran.

e. Reembolso por gastos de Monitoreo

Bajo el Contrato, Puertos retiene el derecho a monitorear que la operación y mantenimiento del Aeropuerto se haga de conformidad con los términos y condiciones del Contrato y en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables. Para estos propósitos, Aerostar tienen la obligación contractual de reembolsarle a Puertos hasta un máximo de $250,000.00 anuales (sujeto a un incremento anual por inflación), por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con el Contrato.

f. Mejoras

Aerostar tiene la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma: (1) las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades* porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al cierre de la transacción; (2) las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso con las aerolíneas suscribientes; y (3) las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para la preparación de este informe estuvo basada en los nueve (9) requerimientos de información que se notificaron para la preparación del Informe de Auditoría que cubre los años 2013 al 2020. Específicamente, se remitieron siete (7) requerimientos o solicitudes formales de información a Aerostar y dos (2) a Puertos. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a dichos requerimientos y se cursaron solicitudes de información adicional o de aclaración mediante correos electrónicos, conferencias telefónicas y reuniones presenciales coordinadas para el seguimiento o como consecuencia de interrogantes que surgieron tras la evaluación de los documentos presentados en contestación a las solicitudes de información.

A continuación se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2019, a la luz de los requisitos establecidos en el Contrato. El análisis de cumplimiento está principalmente basado en la información sometida por Aerostar y en datos obtenidos mediante fuentes de información externa, tales como las páginas de internet oficiales de las agencias concernidas.

Para facilitar la comprensión del informe, la evaluación de cumplimiento se basó en las clasificaciones identificadas y descritas a continuación:

1. ***Cumplimiento*** – La asignación de esta clasificación significa que el Arrendatario cumplió a cabalidad con el requerimiento según establecido en el Contrato.

2. ***Cumplimiento Parcial*** – Se asigna esta clasificación cuando se determina que aunque el Arrendatario no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta clasificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto de varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estás. Por ejemplo, esta categoría puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y el Arrendatario ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. No obstante, la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplicaría cuando el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción que se requiere. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones en donde el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación por las implicaciones que puede tener el cumplimiento tardío.

3. **Incumplimiento** – Se asigna esta clasificación cuando el Arrendatario no cumple con el requerimiento evaluado o cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado.

A. Pago Anual

El artículo 2 del Contrato incluye lo pertinente a los pagos anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según se establece en la Sección 2.1(c) del Contrato, del sexto (6to) año en adelante, hasta el año trigésimo (30mo), Aerostar debe realizar un pago anual variable, equivalente al cinco por ciento (5%) del bruto de los "Ingresos del Aeropuerto". El término **Ingresos del Aeropuerto** (*Airport Revenues)* está definido en el Contrato como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y cualquier otro tipo de cargos impuesto por el uso de las instalaciones del Aeropuerto, excluyendo las subvenciones (*grants*) gubernamentales (estatales o federales) y los ingresos provenientes del "*Passenger Facility Charge"* ("PFC", por sus siglas en inglés).[5,6]Esta cantidad deberá ser pagada dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrega del estado financiero auditado, requerido en la Sección 8.1(c)(ii) del Contrato, que dispone, a su vez, que el estado deberá ser presentado a Puertos dentro de los 120 días de finalizado el año reportado (de ordinario, el año finaliza al 31 diciembre)

[5] El PFC es un cargo autorizado mediante legislación federal, 49 U.S.C. §40117. El Contrato define PFC como "*the Passenger facility charge as authorized under 49 U.S.C. §40117, or any predecessor or successor Law, and as approved by the FAA from time to time with respect to the LLM Airport Facility.*" Este cargo se utiliza para subvencionar la construcción y desarrollo de proyectos aprobados por la FAA con fines de mejoramiento a la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.
[6] Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, *"Airport Revenues"*.

Aerostar presentó evidencia de haber realizado el pago anual variable para el año 2019 dentro del término estipulado.[7] Además, proveyó copia del estado financiero correspondiente a dicho año.[8] También proveyó información sobre la base para el cómputo del pago anual variable para este año. [9] Según la explicación ofrecida, el cómputo del pago para el 2019 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el 2019	$135,546,938.90
Reembolso de utilidades (electricidad)	(1,051,660.97)
(agua)	(571,700.14)
Porción del pago del seguro por interrupción negocio por el Huracán María.[10]	(2,821,249.00)
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	135,102,328.79
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	**$6,755,116.44**

Cabe destacar que, en los estados financieros preparados a partir del 2019, Aerostar adoptó la instrucción FASB ASC 606, en la cual se modifica la forma en la que se presentan los ingresos de la compañía. En síntesis, bajo dicha instrucción, se hace un estimado de los ingresos anuales por el término completo del Contrato. Es decir, se hace una proyección de ingresos totales durante la vigencia del Contrato (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) y se prorratea dicha cantidad por los años del Contrato. Destacamos también, que en su informe de ingresos, Aerostar incluye la cantidad de dinero que recobra del pago de utilidades de sus inquilinos. Por tal razón, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos (*revenue share*), se descuenta esta cantidad de dichos ingresos.

De conformidad con lo anterior, el 27 de mayo del 2020 Aerostar realizó un pago a Puertos por la cantidad de **$6,755,116.44** mediante transferencia electrónica.

Conforme al requerimiento de pago anual variable bajo Contrato y la evaluación de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **Cumplimiento** con el Pago del Canon Anual Variable para el año evaluado.

B. Operación

[7] Véase el **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 27 de mayo del 2020 por la cantidad de $6,755,116.44 por concepto del pago anual variable para el 2019.
[8] Véase el **Anejo B**, Evidencia de entrega de Estado Financiero del 2019.
[9] Véase **Anejo C**, Explicación sobre la base del cómputo para el pago anual variable del 2019.
[10] Este pago por el seguro de interrupción de negocio corresponde al año 2017 cuando ocurrió el Huracán María, pero se efectuó en el 2019.

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. Específicamente, su Sección 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato requieren que Aerostar opere el Aeropuerto de manera consistente con: (i) los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Anejo 12 del Contrato (en adelante, los "Estándares Operacionales"); (ii) el Acuerdo de Uso entre Aerostar, Puertos y las aerolíneas suscribientes (en adelante, "Acuerdo de Uso"); y (iii) la ley aplicable, incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 (en inglés, *"Certification Part 139"*) y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA.

En este informe, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con los Estándares Operacionales ya que estos abarcan, de forma sustancial, las obligaciones del Arrendatario en torno a la operación del Aeropuerto en cumplimiento con las fuentes de obligación antes citadas.

Estándares Operacionales

Los Estándares Operacionales, el Manual del Certificación del Aeropuerto[11] y el Plan de Emergencias del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que el Arrendatario debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario prepare un plan operacional siguiendo los parámetros, métricas e informes que en los mencionados documentos se establecen. En cumplimiento con esta obligación (Artículo 6 de Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso), en el 2015 el Arrendatario preparó y presentó su Plan de Operaciones con fecha de noviembre del 2014.[12] Este, a su vez, incluyó los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del 2016).[13] En este plan se establecen los requerimientos legales/regulatorios y las acciones que se tomarán para asegurar el mantenimiento adecuado y seguridad de las instalaciones del aeropuerto. Se excluyen de este plan las instalaciones del aeródromo (*airfield*).

2. *Airfield Operating Standards Plan (*revisado en febrero del 2016*)*[14]. Aquí se incluyen las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera tal que se minimicen el deterioro y los daños imprevistos en sus estructuras y sistemas, para asegurar la operación continua y segura.

[11] Véase **Anejo D**, *Airport Certification Manual* vigente desde el 31 de julio del 2014 al 17 de mayo del 2019. En este manual se proveen las especificaciones de cumplimiento con la Certificación Parte 139. Este manual fue revisado y aprobado por la FAA el 18 de mayo del 2019.
[12] Véase **Anejo E**, Plan de Operaciones y evidencia de su presentación a Puertos.
[13] Véase **Anejo F**, *Facilities Standards Plan V. 2.1-2016.*
[14] Véase **Anejo G**, *Airfield Operating Standards Plan Revised 02-2016.*

3. *Capital Asset Management Plan*. Es el documento de planificación en donde el Arrendatario identifica el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y responsabilidad fiscal en su manejo.

4. *Environmental Sustainability Plan*. Aquí se identifican los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable en la operación, desarrollo o remodelación de las instalaciones del Aeropuerto. Se dispone que el Arrendatario adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.

5. *Safety and Safety Management Systems Plan (*revisado en marzo 2019*).*[15] En este plan se establecen los requisitos mínimos para la operación segura del aeropuerto (incluyendo los parámetros para garantizar la seguridad de los empleados y el público)

6. *Wildlife Hazard Management Plan*. En este documento se definen los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.

7. *Airport Security Program (revisado en julio del 2017).*[16] En este documento se identifican los roles y responsabilidades del Arrendatario, la participación de las agencias de ley y orden y los recursos que se emplearán para asegurar la seguridad del Aeropuerto.

8. *Airport Emergency Management Plan.* En este plan se describen las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.

9. *Customer Service Management Plan (revisado en mayo del 2017).*[17]Aquí se detallan las medidas que el Arrendatario empleará para proveer una óptima calidad en el servicio al cliente.

Para medir la implementación y ejecución de los planes arriba mencionados, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requiere que anualmente el Arrendatario prepare y presente los siguientes informes:

1. Rendimiento Operacional ("*Operational Performance Report*")
2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones ("*Facilities Conditions Assessment*")
3. Resumen del Tráfico Aéreo ("*Air Traffic Summary*")
4. Programa de Mejoras Capitales ("*Capital Improvement Program*")
5. Informe de Sustentabilidad ("Sustainability Report")
6. Evaluación de Mecanismos de Protección ("*Safety Assessment Report"*)
7. Informe de Emergencia ("*Emergency Report*") (si aplica)

[15] Véase **Anejo H,** *Safety and Safety Management Systems Plan, Revised March 2019.*
[16] Véase **Anejo I**, carta de trámite sobre la entrega del *Airport Security Program* y evidencia de aprobación por parte de TSA. Re: Nota, por razones de seguridad no se puede compartir el documento.
[17] Véase **Anejo J**, *Customer Service Management Plan.*

8. Informe de Nivel de Servicio ("*Level of Service Report*")

El resumen de los hallazgos de la mayoría de estos informes está contenido en el Informe Anual del Arrendatario o *Lessee Annual Report* (en adelante, "LAR", por sus siglas en inglés). El reporte sobre la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en informes separados. El LAR es, en esencia, el informe sobre el rendimiento operacional del Arrendatario.

A continuación un resumen de los hallazgos encontrados y la calificación asignada por reporte:

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales

Reporte	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	CP	No se cumplieron con todas las métricas evaluadas en el reporte. Específicamente, no se cumplieron con las métricas acordadas para los siguientes parámetros en la Operación del Terminal de Pasajeros: *Tiempo máx. en fila*, *Puentes de Carga*, *Sistema para Transporte de Pasajeros* y *Clima en el Terminal*. No se cumplió con el Tiempo Máximo de Espera para reclamo de equipaje y seguridad. Para los incidentes relacionados a *Puentes de Carga*, *Sistema para Transporte de Pasajeros* y *Clima en el Terminal*, no se cumplió con la métrica establecida para el tiempo de respuesta, aunque este fue un poco mejor en comparación con el año 2018. De otra parte, el cumplimiento con el tiempo de reparación para estos parámetros disminuyó en un 3% (85% v. 88%).
Facilities Conditions Assessment[18]	CP	Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales, la compañía de ingeniería contratada para la evaluación indicó que Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. Asimismo, identificó los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. No obstante, no identificamos en el reporte la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Tampoco se identificaron ciertos elementos dentro de las áreas funcionales, tales como: los sistemas ambientales, "aircraft parking apron" y los lotes de celulares ("cell phone lots").
Air Traffic Summary	CP	Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para la categoría de *Actividad Comercial*. Aerostar no recopiló ni proveyó los datos requeridos sobre los Pasajeros en Hora Pico.

[18] **Anejo K**, Resumen Ejecutivo de la Evaluación sobre la Condición de las Facilidades al 2020 preparada por DC Engineering Group, PSC, correspondiente al LAR 2019 v. 2018.

Capital Improvement Program	CP	La sección correspondiente al CIP incluida en el LAR del 2019 no incluyó toda la información requerida por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales. Solo incluyó una lista de proyectos y sus estimados de costos.
Sustainability Report	C	
Safety Report	C	
Security Report	C	
Emergency Report	C	
Level of Service Report	CP	Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación, ya que aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación acordado y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación. Notamos que, en promedio, el nivel de servicio para las áreas funcionales evaluadas se clasifica como Bueno. Se observó que los pasajeros encuestados para este año brindaron una mejor calificación en casi todas las áreas encuestadas, en comparación con los datos obtenidos en las encuestas del 2018.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

Luego de evaluar el LAR del año 2019[19], se considera que Aerostar está en **Cumplimiento Parcial** con los requerimientos operacionales establecidos en los reportes que se detallan arriba.

C. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que el Arrendatario obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. Aerostar comunicó que posee todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto. Se le solicitó que enviara evidencia de que posee las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto, incluyendo, sin limitación, las siguientes: permiso de uso, licencia sanitaria y certificación del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, entre otras.

A continuación, un resumen de los permisos y autorizaciones provistas, con indicación de su estatus de cumplimiento en el año evaluado.

Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones para el 2019

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios

[19] **Anejo L,** Informe Anual del Arrendatario (LAR) 2019 v. 2018.

Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	Para este año, el Arrendatario presentó la solicitud correspondiente de modificación al Permiso de Operación con fecha del 9 de enero de 2019, para incluir seis (6) generadores de emergencia e incluyó copia de la hoja de pago y el correspondiente recibo por la cantidad total de $1,541, que cubre la modificación al permiso de operación y las emisiones correspondientes. Además, suministró evidencia de la modificación al Permiso de Operación Número PFE-LC-16-0215-0123-II-O, emitida por la agencia el 14 de febrero de 2019, con vigencia hasta el 29 de abril de 2020, que autoriza el uso de 22 generadores de electricidad.
Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles	N/A	Aerostar indicó que entre 2016-2020, no requirió autorización del DRNA para este permiso porque solo realizó podas menores de mantenimiento. Este dato no pudo ser confirmado por Puertos.
Permiso de Uso	C	Vigente. Permiso no tiene fecha de expiración.
Certificación para la Prevención de Incendios	CP	No se produjo evidencia de haber obtenido las certificaciones para todas las áreas en uso, según estas surgen del Permiso de Uso.
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencia Sanitaria[20]	CP	Se renovó con fecha de expedición el 14 de marzo de 2018 y vigencia hasta el 14 de marzo de 2019. El Arrendatario presentó evidencia de su renovación al 11 de abril del 2019, por lo que la licencia estuvo vencida por un mes, ya que la correspondiente al año 2018-2019 venció el 14 de marzo del 2019. Por consiguiente, toda vez que la renovación fue expedida el 11 de abril de 2019, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación para el año bajo evaluación
Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	C	Mediante una búsqueda externa, se identificó que el Permiso PRR053267 está ligado al Aeropuerto y el mismo está vigente desde el 27 de febrero de 2016 al 3 de junio de 2020. Aerostar suministró un "Notice of Intent[21]", con información certificada al 15 de febrero de 2019 por Danaly Cruz, supervisor ambiental de Aerostar, que evidencia la gestión realizada para informar que es el nuevo operador de la facilidad.

[20] **Anejo M** , Evidencia la renovación de Licencia Sanitaria bajo el Núm. 0000460211, con fecha de expedición del 11 de abril de 2019 y vigencia hasta el 10 de abril de 2020.

[21] Por medio del *Notice of Intent*, se advierte a la EPA sobre el desarrollo de una actividad industrial que genera aguas de escorrentía y se solicita autorización para descargar dichas aguas en un cuerpo de agua cercano bajo un permiso de descarga general.

Autorización de Descarga de Aguas Residuales	CP	Esta autorización venció el 27 de abril del 2015 y no fue hasta el 8 de agosto del 2016 que Aerostar solicitó su renovación(a más de un año de la fecha de renovación). Además, no se presentó evidencia de las gestiones realizadas ante la AAA para lograr renovar u obtener el permiso oportunamente.
Permiso para Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado	N/A	No se proveyeron datos sobre este permiso. Sólo se informó que Aerostar no almacena aceite usado. Sin embargo, como parte de la transacción se firmó un acuerdo para la transferencia de este permiso. No se pudo corroborar este dato con Puertos.
Certificado de Operación del Aeropuerto	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Se proveyó evidencia de inspecciones periódica por la Administración Federal de Transportación del Departamento de Transportación de los Estados Unidos de América.
Certificado de Registro de Comerciante	C	Se obtuvo el 9 de enero de 2017 con fecha de expiración al 30 de junio de 2019. El Arrendatario obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2019 con vigencia hasta el 30 de junio de 2021.
Plan de reciclaje	CP	No se proveyó evidencia de que el Plan de Reciclaje hubiese sido remitido a la Autoridad de Desperdicios Sólidos o que de otra forma se hubiese sometido la documentación necesaria para obtener el certificado de cumplimiento de dicha agencia. En el LAR del 2019, Aerostar informó un aumento en el reciclaje de desperdicios sólidos de 294,260 lb. en el 2018 a 698,540 lb.
DACO Operación de Estacionamiento Público	C	Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida el 26 de febrero de 2019, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2020.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda

La Sección 3.8 del Contrato requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados

para el año en curso. En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales proyectados para el Aeropuerto en el año.

Aerostar ha evidenciado su cumplimiento con dicho requerimiento de forma trimestral, mediante una certificación denominada *Officer's Certificate*, emitida por un oficial corporativo. La Autoridad le solicitó a Aerostar que informara la cantidad que tenía depositada en cada una de las cuentas de reserva y que confirmara que dichas cantidades son iguales o mayores a las cantidades requeridas bajo el Artículo 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que mantiene reservas que cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva para el 2019 eran los siguientes:

Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	$18,346,000
Reserva de Deuda	$32,199,710

Además, Aerostar suministró copia del *Officer's Certificate* para el año 2019.[22] Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

E. Pago de Contribuciones

El Artículo 3.11(a) del Contrato dispone que Aerostar debe estar al día con todas sus obligaciones contributivas, incluyendo, sin limitación, su responsabilidad por el pago de contribuciones sobre ingresos, contribuciones sobre la propiedad, si alguna, patentes municipales e impuesto sobre ventas y uso ("IVU"). Sobre esta última obligación contributiva precisamos que, la sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico, excluye de la definición de *Servicios Tributables*, para propósitos del IVU, los servicios ofrecidos por el Gobierno de Puerto Rico. El término "Gobierno de Puerto Rico", según definido por el Código de Rentas Internas, "incluirá a personas que actúen u operen en o a nombre de este." Consistente con ello, en el "Closing Agreement", suscrito entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, en diciembre del 2012 como consecuencia del Contrato, se reiteró que el Aerostar no estaría sujeto al pago de IVU por los cargos que recaude como resultado del Contrato. Además, en dicho acuerdo también se dispuso que el pago inicial y los pagos anuales por el Arrendamiento, también estarían exentos del pago de IVU.

[22] Véase **Anejo N,** *Officer's Certificate* del principal oficial financiero de Aerostar certificando cumplimiento con la Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso para todos los trimestres del 2019.

Aerostar comunicó que está en cumplimiento con todas las obligaciones contributivas arriba descritas y proveyó a la Autoridad copia de las siguientes certificaciones: (i) certificación de deuda y certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de deuda del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales; (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv) certificación de deuda de impuesto sobre ventas y uso del Departamento de Hacienda; y (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble.[23]

Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas

Obligación contributiva	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C	Se proveyó copia ponchada y/o evidencia de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos de Aerostar para el año 2019. Además, mediante Certificaciones de Deuda, emitidas por el Departamento de Hacienda, se corroboró que Aerostar no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación.
Patente/Declaraciones de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia de las Declaraciones del Volumen de Negocio para el año 2019. Asimismo, Aerostar presentó su Patente Municipal para el año 2019-2020.
Arbitrios Municipales de Construcción (muestra)	C	Se presentó evidencia del pago correspondiente y no exento para los proyectos muestreados a los que le era aplicable el arbitrio.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó certificaciones sobre la presentación de planillas de contribución sobre propiedad mueble y de "no deuda". Las certificación provista del 6 de noviembre del 2019, evidencia que Aerostar presentó las planillas de contribución sobre propiedad mueble para el año 2019. También se revisó copia de las planillas de contribución sobre la propiedad mueble para el referido año.
Impuesto Sobre Venta y Uso	C	Se proveyó certificación de exención de pago de IVU y de radicación de planillas.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

En consideración a lo anterior, según se desprende de la evidencia presentada, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con sus obligaciones contributivas para este año.

[23] Véase **Anejo Ñ**, documentación acreditativa del pago de contribuciones correspondiente al año 2019 y de exención de pago del IVU.

F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad

La Sección 3.17 del Contrato dispone que Puertos tiene la responsabilidad de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto aprobado por TSA. Todos los otros servicios relacionados a la seguridad serán responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año. Para el segundo año las partes acordaron que el presupuesto sería de $2.8 millones más un incremento establecido según el por ciento correspondiente según el *Consumer Price Index* ("*CPI*", por sus siglas en inglés) aplicable.

El Artículo 3.17 del Contrato, fue enmendado por el *Transition Services Agreement* suscrito por las partes al cierre del Contrato, para proveer ciertos pagos de parte de Aerostar a Puertos por concepto de servicios de rescate aéreo y bomberos, entre otros. Dicha modificación acordada entre Puertos y Aerostar, provee un proceso de transición mediante el cual Aerostar se haría cargo de estos servicios, eliminando la obligación del pago estipulado en el Contrato prospectivamente.

Aerostar evidenció que los gastos de nómina del personal de bomberos para el año 2019 ascendieron a **$1,368,797.44**. Además, proveyó copia de facturas sobre la adquisición de vehículos, equipo y mejoras realizadas a las instalaciones usadas para la provisión de estos servicios.[24]

Por otra parte, los servicios de seguridad comprenden los servicios policiacos, de seguridad del perímetro y de oficiales del orden público ("*law enforcement officers"*). Aerostar indicó que cuenta con los siguientes proveedores para la provisión de estos servicios y proveyó facturas y evidencia de los pagos efectuados a cada uno[25]:

- St. James Security Services, Inc.
- Ranger American of Puerto Rico, Inc.
- Policía Municipal de Carolina
- Negociado de la Policía de Puerto Rico (LEOs)

En consideración a lo anterior, se considera el Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

[24] Véase **Anejo O**, varias facturas y otros documentos presentados por Aerostar para evidenciar los gastos incurridos en servicios de rescate aéreo, bomberos y seguridad.
[25] *Id.*

G. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación del Arrendatario de llevar a cabo Proyectos Capitales[26]. Específicamente, le requiere ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero sobre mejoras que debían desarrollarse prontamente luego del cierre, referidas como, "*General Accelerated Upgrades"*, y el segundo sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del cierre, referidas como, "*Airline Capital Improvements."* Además, establece la obligación del Arrendatario de llevar a cabo otras mejoras o proyectos capitales que se requieran, de tiempo en tiempo, durante el término del Contrato para mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con los Estándares Operacionales y las leyes y reglamentos aplicables.

Consistente con el mencionado Artículo 4, el Artículo 6 del Acuerdo de Uso reitera las obligaciones del Arrendatario en lo pertinente a los Proyectos Capitales, en beneficio y acuerdo con las Aerolíneas Signatarias. En su sección 6.1, el Acuerdo de Uso le requiere al Arrendatario la ejecución "diligente" de los "*Initial Capital Projects"*, identificados en su Anejo "J". Además, en su sección 6.2, alude a los compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs (*PFC Commitments*) al momento del Cierre, los cuales están identificados en su Anejo "K". En el Acuerdo de Uso se establecen los acuerdos y procesos para el desarrollo de otros Proyectos Capitales, tales como aquellos propuestos por el Arrendatario o aquellos que son ordenados por ley o reglamento.

En resumen, las siguientes son las fuentes principales para la ejecución y desarrollo de proyectos o mejoras capitales por parte del Arrendatario:

1) "*General Accelerated Upgrades*" – ocho (8) mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres (3) meses, luego del cierre y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a este;

2) "*Airline Capital Improvements*" – mejoras a las facilidades de tres aerolíneas con las que Puertos se obligó mediante acuerdos previos al Contrato o al cierre y que, de Puertos no haber completado al momento del cierre, el Arrendatario asumiría la responsabilidad de completarlos.

3) "*Initial Capital Projects*" – 22 proyectos definidos en el Anejo "J" del Acuerdo de Uso o Anejo "F" del Plan de Transición, que debían desarrollarse con premura, ya que conforme a lo acordado por el Arrendatario y las Aerolíneas Signatarias, eran

[26] Los Proyectos Capitales envuelven cualquier compra, arrendamiento capital (según este término es definido en el Contrato), desarrollo, mejora o renovación de un activo fijo utilizado en la operación del Aeropuerto. Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

necesarios para mejorar la condición del Aeropuerto a una óptima, conforme a los Estándares Operacionales.

4) "*PFC Commitments*"- proyectos o mejoras cuya ejecución fue autorizada con fondos provenientes de los PFCs. Son mejoras o proyectos para los cuales se solicitó autorización de la FAA para sufragar su desarrollo con estos fondos;

5) "*Capacity Enhancement Plan*" o "CEP" – un plan consistente en tres (3) fases para reconfigurar y aumentar la capacidad o espacio de los terminales en el Aeropuerto. Este plan fue acordado en el Plan de Transición y está sujeto a las disposiciones del Acuerdo de Uso.

6) "*Capital Improvement Program*" o "CIP"- es un documento de planificación, requerido por el Plan para el Manejo de Activos de Capital (Capital Asset Management Plan) que exigen los Estándares Operacionales. En este se identifican los proyectos o mejoras necesarias para mantener el Aeropuerto en condiciones óptimas que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, discutimos el cumplimiento del Arrendatario con su obligación de desarrollar y completar mejoras y/o proyectos capitales. Para este informe de cumplimiento, nos limitamos a discutir el cumplimiento de Aerostar con las mejoras y proyectos que debió implementar, desarrollar o completar durante el año bajo evaluación.

Initial Capital Projects

Según se describe arriba, bajo esta categoría se identificaron veintidós (22) proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición[27], en el cual se dispuso que estos se completarían entre los años 2012 al 2015. A continuación el estatus sobre el desarrollo de los proyectos bajo esta categoría que fueron trabajados durante el 2019:

Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2019

Núm.	**Nombre del Proyecto**	**Fecha inicio (estimada o actual)**	**Estatus al 2019**	**Costo estimado/final**	**Comentarios**
1.	*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*	febrero 2017	En progreso	$26.4M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución.
2.	*Construction of Pedestrian Walkway*	junio 2022	Pendiente de inicio	$4M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Se

[27] Véase **Anejo P,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP.

	from Garage to Terminal "A."				estima que el proyecto se complete durante el tercer trimestre del 2023.
3.	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	diciembre 2014	En progreso	$380K	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Proyecto consistía en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "*apron"* y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines.

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el 2019, el Arrendatario no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que se ejecutarían con prontitud luego del cierre. Para el 2019, dos (2) de los 22 proyectos estaban en progreso y uno (1) aún no había iniciado. Por ende, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación.

PFC Commitments

Los proyectos sufragados, parcial o totalmente, con fondos *PFCs***.** Destacamos que según la información que obra en la página de la FAA, al 31 de diciembre del 2019 se aprobaron para el Aeropuerto fondos *PFCs* que ascienden a un total de $594,010,551. Dichos fondos expiran el 1ro de septiembre del 2027.[28]

No tenemos información de proyectos sufragados en parte o totalmente con fondos *PFCs* para el año bajo evaluación.

Capacity Enhancement Plan o "CEP"

Según descrito arriba, el CEP está compuesto por varios proyectos y mejoras dirigidas a aumentar la capacidad del Aeropuerto mediante la reconfiguración o desarrollo de sus espacios. El plan se dividió en tres fases que fueron delimitadas en el Anejo E del Plan de Transición.[29] Algunos de los proyectos del CEP también forman parte de los *Initial Capital Projects.*

Según la información provista por el Arrendatario, el CEP se completó en julio del 2018 con el proyecto identificado como *Terminal A FIS*.[30]

[28] Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2019, https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/pfc/monthly_reports/2019/airports.pdf
[29] Véase **Anejo P**
[30] Véase **Anejo Q**, Certificación del contratista Interlink-Hunt sobre trabajos y proyectos realizados como parte del CEP.

Capital Improvement Program: Proyectos Capitales

Consistente con los Estándares Operacionales, la Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones (*Facilities Condition Assessment* o "FCA", por sus siglas en inglés) y el resumen del tráfico aéreo (*Air Traffic Summary* o ATS, por sus siglas en inglés), anualmente, se prepare un Plan de Mejoras Capitales ("CIP", por sus siglas en inglés), en el que se identifiquen y prioricen los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar los proyectos, identificar aquellos que son elegibles para recibir fondos de la FAA e identificar los requisitos ambientales necesarios para su implementación. Además, el Arrendatario deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación.

Según el Plan de Operaciones, el CIP debe contener la siguiente información:

1. Resumen ejecutivo;
2. Introducción y trasfondo;
3. Resumen de la metodología utilizada para priorizar los proyectos y una descripción de los estudios o trabajos realizados para identificar los proyectos;
4. Recomendaciones para las mejoras capitales a ser realizadas en los siguientes cinco (5) años, con información detallada sobre los proyectos que proyectan completarse en el primer año del CIP.

El Arrendatario incluyó la tabla que se ilustra a continuación en la sección del CIP del LAR del 2019. No incluyó toda la información requerida, solo un listado de los proyectos, sin especificación del año en el que se propone su desarrollo, y su costo estimado. Por tanto, el Arrendatario está en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación.

Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2019

Capital Improvement Program ("CIP")

The following is the Five-Year Capital Improvement Program, which outlines the near, intermediate, and long-term projects planned to improve the Airport:

	Description	Total Project Cost	Project Timeframe (Years)
1	CO-GEN	$ 59,900,000	2021-2023
2	Expansion Jet Aviation	$ 500,000	2020
3	Central Sector Lighting and Parking	$ 350,000	2020
4	ICE Office Facilities	$ 1,700,000	2020
5	Terminal D Reconstruction	$ 10,400,000	2020
6	Terminal D FIS Reconstruction	$ 2,500,000	2020
7	Security Access Doors	$ 200,000	2020
8	AOCC/EOC Upgrades	$ 1,000,000	2020
9	Apron 6 Slab Repacement (Design/Construction)	$ 7,186,000	2020
10	Apron 6 Slab Replacement (Phase 2)	$ 3,000,000	2024
11	Cargo Services Building Rehabilitation	$ 1,809,000	2023
12	Reconstruction of Taxiway H	$ 3,693,000	2020
13	Obstruction Removal (Runways 8, 10, 26, ROFA and TOFA)	$ 13,000,000	2020-2021
14	Parking Bridge	$ 3,000,000	2022
15	Reconstruction of Taxiway N	$ 7,000,000	2020
16	Rehabilitation of Terminal Apron Floodlights	$ 1,176,000	2020
17	Rebuild of Jose A. Tony Santana Ave.	$ 4,000,000	2021
18	Reconstruction of Taxiway S	$ 7,500,000	2021
19	Reconstruction of Runway 8/26	$ 54,496,000	2021-2022
20	Rehabilitation and Strengthening of Apron 2 & 3 (Desing and Construction)	$ 11,400,000	2023-2024
21	Runway 10/28 PCC Rehab and Joint Seal	$ 816,000	2020
22	Reconstruction of Taxiway N1 (Construction)	$ 3,700,000	2022
23	Catering Building Demolition	$ 400,000	2021
24	Widen Taxiway J6	$ 6,400,000	2023-2024
25	Taxiway S3, S4 and S5 Geometry Improvements	$ 4,500,000	2021-2022
26	Convenience Stores	$ 195,000	2020
27	Management Parking Office Remodeling	$ 200,000	2020
28	Car Rental Return Access Lane	$ 190,000	2020
29	Restrooms in Car Rental Building	$ 118,000	2020
30	Others	$ 577,000	2020
	Total:	**$ 210,906,000**	

*This CIP is subject to change and may be modified and/or amended at Aerostar's sole discretion.

A continuación se muestra una tabla de los proyectos capitales que estaban en progreso durante el año bajo evaluación.

Tabla 7 Proyectos Capitales al 2019

	Proyecto	Itinerario Plan Transición	Fecha Inicio	Fecha Comptd.	Costo Estd./ Final	Estatus al 2019	Comentarios
1	*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*	ene -15 - dic. -16	feb-17		$26.4M	En progreso	El *Exhibit* "F" del Plan de Transición, indica que Aerostar incluyó el proyecto en su plan de mejoras capitales a 5 años.

3	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	oct. 13 - sept. 14	dic-14		$380K	En progreso	Proyecto consiste en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "*apron"* y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines. Según el *Exhibit* "F", del Plan de Transición, el proyecto dependía del desarrollo final del CEP.

Cabe precisar que los dos proyectos arriba identificados son también parte de los *Initial Capital Projects.* No tenemos información de otros proyectos o mejoras capitales iniciados o en progreso durante el año bajo evaluación.

H. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes, periódicamente: (i) manejo de incidentes y notificaciones (emergencias); (ii) manejo de incidentes ambientales y notificaciones; (iii) informes financieros; y (iv) todos los informes que las líneas aéreas deben entregarle a Aerostar bajo el Acuerdo de Uso. La Autoridad le solicitó a Aerostar que sometiera copia de dichos informes y que confirmara que dichos informes se han remitido a Puertos puntualmente y en cumplimiento con los demás requisitos establecidos en el Contrato.

El Contrato también exige el envío de notificaciones sobre incumplimientos con leyes o reglamentos (Sección 11.1) y por incumplimientos contractuales, reclamaciones (incluyendo laborales), disputas o litigios relacionados al Aeropuerto o su operación (Sección 3.14), entre otras notificaciones, incluyendo las relacionadas a incidencias de Acciones Adversas (véase discusión en la sección sobre Acciones Adversas y Compensación) y las notificaciones de terminación.

Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento

Las Secciones 8.1 (a), 3.14 y 11.1 del Contrato establecen los siguientes criterios y circunstancias para la notificación en casos de emergencia, reclamaciones o incumplimientos contractuales:

- Notificar a Puertos **con prontitud** de toda emergencia significativa (material) cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el campo de aviación ("Airfield") que ocurran en las instalaciones del Aeropuerto, **dentro de las 24 horas de advenir en conocimiento del incidente**;

- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se advenga en conocimiento de que se está en incumplimiento con el Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales y el Acuerdo de Uso, entre otras obligaciones contractuales);
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se tenga conocimiento de una reclamación, procedimiento o disputa (incluyendo las laborales) significativa (material) o de litigios;
- Notificar a Puertos, **dentro del término de siete (7) días**, de haber recibido notificación de una Autoridad Gubernamental de que el Arrendatario pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

Sobre este tipo de notificaciones, identificamos una comunicación de Aerostar a Puertos con fecha del 21 de enero del 2020, sobre dos cartas de investigación remitidas por la FAA.[31] Pertinente al año bajo evaluación, 2019, la comunicación incluyó copia de la carta de la FAA a Aerostar con fecha del 23 de diciembre de 2019, sobre una investigación de un incidente ocurrido el 22 de diciembre de ese mismo año que describía el incidente como la desviación de un peatón hacia un área restringida y, advirtiendo que el incidente podría constituir una violación a 14 C.F.R. Parte 139 (Caso Núm. 2020SO800028). Según comunicación de la FAA del 11 marzo de 2020, esta investigación fue cerrada por la agencia, luego de concluir que no se estableció violación a la reglamentación federal.

De lo documentos provistos, no surge otra comunicación a Puertos sobre el incidente del 22 de diciembre del 2019 que, según la propia FAA, pudo haber constituido una violación a la reglamentación federal aplicable. Considerando que la carta de la FAA, del 23 de diciembre del 2019 advierte sobre una posible violación de la reglamentación federal, Aerostar tenía siete (7) días para notificarle a Puertos. Según surge de los documentos provistos, le notificó casi un mes después, en contravención al término dispuesto para ello en el Contrato.

Además, del LAR 2019[32], en su sección sobre el reporte de desempeño operacional en el "*Airfield"*, se hace referencia a cinco (5) incidentes de incursiones no autorizadas, cuyo detalle se incluye en el Anejo "B" de dicho informe. Según el anejo, todos los incidentes fueron notificados a Puertos por correo certificado. Abajo la relación de las referidas notificaciones, según citadas en el informe.

1.TSA Case No. 2019SJU0084

a. *TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.*
b. *TSA Letter of Correction sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7547 on August 16, 2019 and received on August 23, 2019.*

[31] Véase **Anejo R,** Carta de Aerostar a Puertos del 21 de enero del 2020 re: investigaciones de la FAA.
[32] Véase Apéndice B del **Anejo L** (LAR 2019 v. 2018), a la pág. 37.

2. TSA Case No. 2019SJU0087

a. TSA Letter of Correction sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.

3. TSA Case No. 2019SJU0089

a. TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.

b. TSA Warning Notice sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7547 on August 16, 2019 and received on August 23, 2019.

4. TSA Case No. 2019SJU0093

a. TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8210 on July 18, 2019 and received on July 23, 2019.

b. TSA Warning Notice sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7646 on September 25, 2019 and received on September 30, 2019.

5.FAA Case No. 2020SO800028

a. FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7837 on January 21, 2020 and received on January 27, 2020."

De estas notificaciones, no tuvimos acceso a las cartas remitidas por TSA. Por consiguiente, no pudimos evaluar su fecha exacta y si las mismas advertían de posibles violaciones a reglamentos o leyes aplicables, o si relatan otro tipo de incidente reportable bajo la categoría en evaluación. Alegó el Arrendatario que no produjo estas notificaciones porque los documentos incluyen información confidencial ("*Sensitive Security Information*"). Por ende, no podemos determinar si, tras su recibo, Aerostar notificó las mismas a Puertos, oportunamente, conforme al Contrato.

Por otra parte, y consistente con años anteriores, del LAR 2019, se incluyeron en el Anejo "J" ("*SJU Alerts"*) las Notificaciones de Alertas y Cancelación correspondientes al año 2019. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultaran en incidentes de emergencia, mayor que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta categoría de notificación para el año 2019, porque, aunque notificó, lo hizo casi un mes después del incidente.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

Según la Sección 8.1(b) del Contrato, sobre "*Environmental Incident Management and Notifications*", el Arrendatario deberá notificar a Puertos:

- Prontamente luego de advenir en conocimiento, de la descarga o derrame (accidental o de otro tipo) de cualquier cantidad reportable (según este término sea definido en la ley ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas y la ubicación en donde ocurrió el incidente, la hora, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y las medidas correctivas llevadas a cabo o las que se llevarán a cabo; y
- Si el incidente ambiental fue inicialmente comunicado verbalmente, luego deberá notificarse prontamente por escrito, cuando el Arrendatario advenga en conocimiento sobre el incidente.

Para este tipo de notificación e informe, Aerostar comunicó que para el año bajo evaluación no se suscitaron incidentes ambientales que hubiesen requerido notificación e informe conforme al Contrato y las leyes ambientales aplicables. Para corroborar lo aseverado, se revisó el LAR para 2019 v. 2018, del cual no surge incidente ambiental alguno para el año reportado.

Informe Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, el Arrendatario deberá entregar a Puertos siguientes informes financieros en uno de los siguientes formatos:

- Informes No-Auditados – Dentro de los 60 días posteriores al final de cada período de seis meses, después del primer día de cada año ("*Reporting Year*"), el Arrendatario deberá entregar una copia de los estados de cuenta no auditados y los estados de ingresos no auditados relacionados, los cambios en "*equity*" y el flujo de caja para dicho periodo de seis meses;
- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año de informe, el Arrendatario deberá entregar copia de la información financiera arriba indicada, pero auditada, preparada según los estándares de contabilidad aplicables y certificada por el principal oficial de financiero del Arrendatario; o
- <u>En la alternativa</u> (a los documentos antes descritos), el Arrendatario puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que el Arrendatario debe presentarle a la FAA, anualmente, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

El Arrendatario proporcionó copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.[33] Por tanto, se considera al Arrendatario **en Cumplimiento** para esta categoría para el año 2019.

Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato el Arrendatario deberá proveerle a Puertos copia de <u>todos los reportes que las Aerolíneas deben entregarle al Arrendatario</u>, de conformidad con el

[33] Véase **Anejo B,** Estado Financiero Auditado para el 2019 y evidencia de envío a Puertos.

Acuerdo de Uso, incluyendo las proyecciones de tráfico, resultados de tráfico e informes ambientales. Esto, inmediatamente después de haberlos recibido o dentro de los siguientes cinco (5) días laborales de su recibo.

Lo que sigue, son los reportes que las Aerolíneas deben entregarle a Aerostar, según el Acuerdo de Uso y que, por virtud de la sección del Contrato arriba citada, Aerostar tiene el deber de entregarle copia a Puertos.

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea debe presentar lo siguiente:

- Anualmente ("*Term Year*"), dentro de los 90 días antes de iniciar el año, un Reporte Anual con la siguiente información: (i) total del peso bruto máximo permisible para despegue (*Maximum allowable gross takeoff weight*, "MAGTOW", por sus siglas en inglés) de los aviones que la Aerolínea Signataria o sus afiliadas aterrizarán en el Aeropuerto ese año; (ii) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iii) el número de "*Deplaned Passengers*" y "*Enplaned Passengers*" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iv) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.
- Mensualmente, dentro de los 20 días después de terminar el mes, un Reporte Mensual de las operaciones reales de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas, certificado y firmado por un representante autorizado de la Aerolínea Signataria con la siguiente información: (i) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (ii) el número de "*Deplaned Passengers* y *Enplaned Passengers*" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; y (ii) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.

De otra parte, la Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia o relacionado a la actuación de la Aerolínea Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que haya provocado daño corporal, personal o a la propiedad.

Finalmente, la Sección 9.2 (a) y (d) del Acuerdo de Uso requiere que las Aerolíneas Signatarias le remitan al Arrendatario copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. El inciso "(d)" específicamente requiere que la Aerolínea Signataria le notifique al Aerostar sobre cualquier reclamación, notificación o acción relacionada

con algún derrame de sustancias peligrosas al ambiente, que haya surgido del uso u ocupación de la Aerolínea Signataria en el Aeropuerto.

En resumen, los siguientes son los informes y notificaciones que las Aerolíneas Signatarias le remiten a Aerostar de conformidad con el Acuerdo de Uso y que en cumplimiento con la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar debe a su vez remitirle a Puertos:

- Reporte Anual de MAGTOW
- Reporte Mensual de MAGTOW
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2019.[34] Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas. Adujo, que no se proveyeron por no haberse suscitado tales incidentes.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación para el año bajo evaluación, por no haber presentado evidencia de haber presentado a Puertos el Reporte Anual MAGTOW.

A continuación, un resumen del cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones en torno a Informes y Notificaciones.

Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2019

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	CP	Se notificó tardíamente sobre una carta de investigación remitida por la FAA, respecto a un incidente ocurrido el 22 de diciembre de 2019 la cual advertía de una posible violación a la reglamentación federal.

[34] Véase **Anejo S**, varios correo electrónicos remitidos a personal de Puertos relacionados a los *Monthly Self Reports* de las aerolíneas.

Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	N/A	Aerostar indicó que no hay notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales que hubiesen requerido notificación e informe.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyó el Informe Financiero Auditado para el 2019 y evidencia de su presentación a Puertos.
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	Aerostar no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGO.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

I. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación del Arrendatario de obtener, renovar y mantener ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto. La Sección 13.1 del Contrato, dispone el tipo de póliza y las cubiertas que el Arrendatario tiene la obligación de mantener, a su costo, o asegurarse de que se mantengan, durante el término del Contrato o durante cualquier extensión. Los tipos de seguros y sus cubiertas o límites son las siguientes:

1. Responsabilidad por prácticas laborales - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia;
2. Seguro de compensación de trabajadores según los límites aplicables de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
3. Responsabilidad comercial general (Primaria y Exceso) - mínimo de $200,000,000 por ocurrencia y $400,000,000 en el agregado, por daño corporal (incluyendo muerte), y a la propiedad;
4. Responsabilidad Civil de Automóvil (Primaria y Exceso) - mínimo de $1,000,000, por ocurrencia y $5,000,000 en el agregado, por daño corporal y a la propiedad;
5. Riesgo del constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
6. Responsabilidad profesional - mínimo de $5,000,000, por incidente y $5,000,000, en el agregado; disponiéndose que los ingenieros/arquitectos que trabajen en proyectos de construcción deberán mantener cubiertas de no menos del costo total de construcción del proyecto;
7. Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda perdida, daño o destrucción al Aeropuerto;

8. Responsabilidad por contaminación - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia y $25,000,000, en el agregado;
9. Seguro de interrupción de negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
10. Seguro de responsabilidad civil de contratistas del propietario - mínimo de $2,000,000, por ocurrencia;
11. Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
12. Responsabilidad fiduciaria - mínimo de $3,000,000 por ocurrencia.

Las pólizas identificadas en los incisos (3)(4)(5)(7)(8)(9)(11), deben incluir a Puertos como asegurado adicional y todas ser emitidas por aseguradoras con calificación mínima de A(VII) o mejor por A.M. Best o rango equivalente de otra agencia de calificación, a menos que Puertos le exima de este requisito. Las cubiertas arriba indicadas podrán ser ajustadas por inflación, cada cinco años al partir del cierre.

Aerostar certificó que posee todos los seguros requeridos en el Contrato y envió copia de las pólizas y endosos requeridos.[35] A continuación un resumen de su cumplimiento con estas pólizas para el año 2019:

Tabla 9: Seguros 2019

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	Certificación de póliza emitida el 13 de julio de 2018, válida hasta el 30 de junio de 2019 (el documento no indica la fecha de vencimiento para cada semestre cubierto por la póliza).La Certificación que le sigue fue emitida el 13 de septiembre de 2019 con vigencia hasta el 30 de junio del 2020. Según estos documentos surge un periodo poco más de dos meses sin cubierta.
3.	Seguro Comercial General	C	
4.	Seguro de Automóviles de Negocios	C	
5.	Responsabilidad de Construcción	C	
6.	Responsabilidad Profesional	C	
7.	Seguro de Propiedad	C	
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	

[35] Véase **Anejo T,** Programa de Renovación de Pólizas de Aerostar 2019-2020.

9.	Cubierta de Interrupción de Negocios	C	
10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	

J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales

En esta sección, evaluamos el cumplimiento de Aerostar con ciertas obligaciones generales establecidas en el Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), cumplimiento con leyes estatales y federales (Art. 11), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras.

Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato

La Sección 3.1 (a) del Contrato estipula el derecho que se reserva Puertos de velar por el cumplimiento de Aerostar en el uso y operación del Aeropuerto. Consistente con esta reserva de derechos, en la Sección 8.3 del Contrato, Puertos se reserva, además, el derecho a realizar inspecciones, auditorías o evaluaciones del cumplimiento; particularmente, con todo lo relacionado a la operación y mantenimiento del Aeropuerto, siendo Puertos la entidad con pericia sobre estos temas. La Sección 8.5 del Contrato, le concede a Puertos la potestad de requerirle a Aerostar el reembolso por los costos incurridos en tales inspecciones o auditorías, hasta un máximo de $250,000.00.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Puertos y Aerostar. Puertos produjo una relación de las facturas que le remitió a Aerostar. En las facturas y evidencia de pagos remitidos por Aerostar, el reembolso por gastos de monitoreo para el 2019 asciende a un total de $187,661.00.[36]

La documentación provista evidencia los esfuerzos de monitoreo por parte de Puertos y el cumplimiento de Aerostar con el reembolso por estos gastos.

Por tanto, se considera al Arrendatario **en Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato

El Artículo 11 del Contrato reitera la obligación general del Arrendatario sobre el cumplimiento con todas las leyes y reglamentos vigentes o que puedan promulgarse en el futuro,

[36] Véase **Anejo U**, Facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.

que le apliquen a la entidad, y a la operación del Aeropuerto y las instalaciones que lo componen, El cumplimiento con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables se discute en otras partes de este informe, tales como: la sección de permisos, certificaciones y autorizaciones y la de contribuciones, entre otras. Por tal razón, en esta parte del informe analizamos el cumplimiento con algunas subsecciones del Articulo 11 que atiende, obligaciones de carácter ético, sobre discrimen, el hostigamiento sexual y la Ley Americana sobre Discapacidades (*American with Disabilities Act,* mejor conocida como, "ley ADA"), entre otras. Se estipula que el incumplimiento con algunas de estas leyes podría conllevar la cancelación del Contrato.

Para constatar el cumplimiento de Aerostar con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables, solicitamos documentos e información específica sobre estas. Abajo un resumen de los hallazgos.

Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2019

Ley o Reglamento aplicable	Referencia	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Política de Hostigamiento Sexual	Sección 11.3 (c) del Contrato – ordena el desarrollo e implementación de una política en contra del hostigamiento sexual, con una advertencia expresa sobre las consecuencias de incurrir en dichas actuaciones.	C	Se proveyó copia de la política de hostigamiento sexual (con vigencia para el periodo de evaluación), incluida en el manual de empleados, muestra de hojas de asistencia de adiestramientos sobre hostigamiento sexual y muestras de acuses de recibo del manual de empleados.
Disadvantaged Business Enterprise Program (DBE)	Sección 11.13 del Contrato- ordena el establecimiento de programas que apoyen a los Negocios de Empresas en Desventaja ("DBE", por sus siglas en inglés); especialmente, para los concesionarios.	C	Se proveyó copia de un "DBE Uniform Report" para los años 2016 -2019. Además, se suplió un listado de los concesionarios participantes del programa, durante los años 2013 al 2020.
Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña	Sección 11.5 del Contrato - requiere cumplimiento con la Ley Núm. 14-2004, según enmendada, sobre la adquisición de bienes y servicios producidos en Puerto Rico	C	Se produjo un listado de sus suplidores locales de servicios y bienes que contiene 19 suplidores.

Inclusión Cláusulas pertinentes en subcontratos	Sección 11.3 (e) y 11.8- requieren que Aerostar incluya en sus contratos con suplidores y contratistas cláusulas pertinentes a sus obligaciones bajo el Art. 11 y la Sección 9.3 (obligaciones contributivas)	C	Se evaluó una muestra de contratos del Arrendatario suscritos con suplidores y contratistas para confirmar la inclusión de las cláusulas pertinentes en dichos contratos.
	Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada cuando ocurre este tipo de evento. El Artículo 14.1 del Contrato define la *Acción Adversa* como aquella que se constituye cuando Puertos o cualquier entidad gubernamental realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un consecuencia adversa y significativa sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (*AA Preliminary Notice)* dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en conocimiento sobre la Acción Adversa.

Durante el 2019, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato

El Artículo 16 del Contrato, define lo que constituye un evento de incumplimiento por cada parte y define los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. La sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte del Arrendatario y la sección 16.2, los eventos constitutivos de incumplimiento por Puertos. En esencia, los siguientes eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

i. el incumplimiento con obligaciones o requerimientos <u>significativos</u> (material) del Contrato (incluyendo los estándares operacionales) o con la determinación de adjudicación final de una controversia sometida al mecanismo de resolución de disputas (art. 19), si tal incumplimiento, <u>continúa sin remediarse, luego de</u>

transcurridos 90 días de remitida una notificación de la parte afectada, a esos efectos;

ii. (aplicable al Arrendatario solamente) el incumplimiento con una directriz en una adjudicación final de una controversia sometida y el mecanismo de resolución de disputas, cuando tal incumplimiento cree una situación que pone en peligro (significativo) la seguridad de las operaciones del Aeropuerto, o afecta significativamente su operación continua, o la falta de pago de deudas vencidas a Puertos, si tales incumplimientos no se remedian en el término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos;

iii. si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;

iv. (aplicable al Arrendatario solamente) incumplimiento con requerimientos de ejecución (*performance requirements*) de los estándares operacionales en tres o más ocasiones en un mes calendario, si tal incumplimiento permanece sin remediarse por un periodo de 30 días, a partir de la notificación a esos efectos;

v. la transferencia de todo o parte del interés que se ostenta sobre el Aeropuerto o el Contrato en contravención a lo dispuesto en el Artículo 17 del Contrato; y

vi. declaración de incapacidad para pagar deudas vencidas, presentación de solicitud de reorganización, liquidación o remedio similar bajo la ley de quiebras aplicable, entre otras.

Para evaluar cumplimiento con esta obligación, se solicitó a las partes que proveyeran copia de las notificaciones remitidas o recibidas al amparo de este artículo. Aerostar contestó que durante el año bajo avaluación no remitió ni recibió notificaciones relacionadas a los incumplimientos identificados en Artículo 16. Por su parte, Puertos no confirmó o refutó lo aseverado por Aerostar al respecto.

Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato

El Artículo 17 del Contrato establece restricciones a cada parte contratante para la transferencia de intereses sobre el Contrato y la transacción. En lo pertinente a Aerostar, las transferencias que no cumplan con lo dispuesto en la Sección 17.1 del Contrato están prohibidas y serán declaradas nulas *ab initio*. Puertos podría intervenir en una transacción de transferencia propuesta por Aerostar, si se entiende que la propuesta transferencia se realizará con una persona que no esté capacitada para cumplir con las obligaciones del Contrato, o no tiene la experiencia o solidez económica. De otra parte, todos los cambios de control en Aerostar deben ser informados a las agencias reguladoras federales y locales y deben ser aprobados por Puertos y por las agencias pertinentes, según lo dispuesto en la Sección 8.2 del Acuerdo de Uso.

En lo pertinente a Puertos, este puede transferir su interés en el Aeropuerto si dicha transferencia se realiza de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 17.4 del Contrato.

Se le solicitó al Arrendatario que divulgara cualquier transferencia o propuesta de transferencia al amparo del Artículo 17 del Contrato. En respuesta a nuestra solicitud, Aerostar contestó que no había habido ninguna transferencia o propuesta de transferencia bajo el Artículo 17 del Contrato. Citamos abajo su contestación:

"Aerostar Airport Holdings, LLC continúa siendo el administrador y operador del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín. El cambio de una de las "parent companies" de Aerostar no requiere aprobación por parte de la FAA. El Artículo 17 del "Lease Agreement" requiere aprobación de la FAA si hubiera transferencia a otra entidad que no sea Aerostar; en otras palabras, que Aerostar no fuese el administrador y operador del AILMM."

Por lo tanto, a falta de información, le solicitamos que certificaran que durante el periodo bajo evaluación no hubo transferencia de intereses en violación al Artículo 17 de Contrato. Aerostar proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, Aerostar no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.[37]

FIN DEL DOCUMENTO

Certifico que la información evaluada para este informe ha sido suministrada por Aerostar Airport Holdings, LLC y la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico. Todo el material y documentación ha sido entregado y compartido con la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas del Gobierno de Puerto Rico.

HAGE Consulting Group, PSC

Samir El Hage
Principal

[37] Véase **Anejo V**, Certificación emitida por Aerostar en torno al Artículo 17 del Contrato sobre transferencias.

2020

Informe de Cumplimiento Anual para el 2020

AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella (Minillas), Ave. De Diego, Parada 22, San Juan, PR 00907 | PO Box 42001, San Juan, PR 00940-2001

787.722.2525 info@p3.pr.gov p3.pr.gov

Tabla de Contenido

I. Introducción 3

II. Trasfondo de la Transacción 4

III. Resumen del Contrato 4

a. Operación y Mantenimiento 5
b. Aerolíneas y otros Cargos 5
c. Pagos por el Arrendamiento 6
d. Servicios Policiacos y de Bomberos 6
e. Reembolso por gastos de Monitoreo 7
f. Mejoras 7

IV. Informe de Cumplimiento 7

A. Pago Anual 8
B. Operación 9
C. Licencias y Certificaciones 13
D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda 15
E. Pago de Contribuciones 16
F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad 17
G. Mejoras Capitales 18
Initial Capital Projects 20
PFC Commitments 21
Capacity Enhancement Plan o "CEP" 21
Capital Improvement Programa: Proyectos Capitales 21

H. Informes y Notificaciones 25
Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento 25
Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales 27
Informe Financieros 28
Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso 29
I. Seguros 31
J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales 32
Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato 33
Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato 33
Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato 35
Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato 35
Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato 36

Índice de Tablas

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales para el 2020 12
Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones para el 2020 13
Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo 16
Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas 17
Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2020 20
Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2020 22
Tabla 7 Proyectos Capitales al 2020 23
Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2020 30
Tabla 9: Seguros 2020 32
Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2020 34

18 de diciembre de 2023

Al Honorable Gobernador, Presidente del Senado y
Presidente de la Cámara de Representantes del
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL PARA EL 2018 SOBRE LA ALIANZA PÚBLICO–PRIVADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

I. Introducción

El Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29-2009, también conocida como la "Ley de Alianzas Público Privadas" (en adelante, "Ley Núm. 29"), le impone a la Autoridad para las Alianzas Público Privadas (en adelante, "Autoridad") la responsabilidad de supervisar el desempeño de los contratantes bajo los contratos de alianzas público-privadas (en adelante, "Alianza(s)") y de rendir al Gobernador y a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico un informe anual sobre el desarrollo de los proyectos de alianzas público-privadas vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, "Puertos") y Aerostar Airport Holdings, LLC (en adelante, "Aerostar" o el "Arrendatario"). Dicho Contrato impone en Aerostar la responsabilidad de operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, el "Aeropuerto") de conformidad con ciertos estándares y otros requerimientos allí establecidos.

Este es el quinto informe de cumplimiento anual (en adelante, "Informe") que se rinde en cumplimiento con la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29 y cubre el desempeño de Aerostar durante el año 2020.

El Contrato constituye una alianza público-privada, autorizada por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), entre otras entidades gubernamentales, y sujeto su evaluación.

II. Trasfondo de la Transacción

Según lo requiere la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la preparación de un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia con la finalidad de determinar si era recomendable el establecimiento de la Alianza. Dicho estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza.[1] Tras esta conclusión, se iniciaron los procesos de solicitud de cualificaciones, declaraciones de cualificaciones y solicitud de propuestas para escoger a la entidad privada con la cual se establecería la Alianza.[2]

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas rindió un informe (en adelante, "Informe del Comité"), detallando los objetivos para el establecimiento de la Alianza, describiendo los procesos llevados a cabo por la Autoridad e informando sobre la selección de Aerostar y las razones para dicha selección.[3] Según se ordena en la Ley Núm. 29, el Informe del Comité y el Contrato fueron presentados a la Junta de Directores de la Autoridad y a la Junta de Directores de Puertos para su aprobación. La Junta de Directores de la Autoridad aprobó ambos documentos el 17 de julio de 2012 mediante su Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos los aprobó el 18 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, el Informe del Comité y el Contrato fueron remitidos al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador, para dicho entonces, le había delegado la facultad para aprobar la Alianza. Este aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Luego de la aprobación, Puertos y Aerostar firmaron el Contrato el 24 de julio de 2012. Posteriormente, el 26 de febrero de 2013, la FAA dio su aval al Contrato y, por consiguiente, el cierre financiero de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013.

III. Resumen del Contrato

El Contrato es un arrendamiento mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto por un término de cuarenta (40) años. Destacamos que, en un contrato de arrendamiento como este, que constituye a su vez una Alianza al amparo de la Ley Núm. 29., no se cede ni transfiere el título de propiedad sobre el Aeropuerto al Arrendatario.

Durante el término del arrendamiento, Aerostar debe operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto conforme a los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos

[1] Véase el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, incluido como Anejo A del Informe Cumplimiento Sobre la Alianza Público Privada del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín del 2013-2015 con fecha del 12 de mayo del 2016 (en adelante, "Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015"), accesible en la siguiente página web: https://www.p3.pr.gov/es/projects/

[2] Para más detalles del proceso, véase el Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

[3] Véase el Informe del Comité de Alianza incluido en el Anejo C del Informe de Cumplimiento del Aeropuerto para el 2013-2015.

establecidos en el Contrato. Como contraparte, el Contrato también dispone que Aerostar podrá subarrendar las áreas no-aeronáuticas del Aeropuerto, según los términos allí pactados, y retener para sí los ingresos y pagos correspondientes a las áreas subarrendadas. El propósito principal del arrendamiento, según estipulado en el Contrato, es que se opere el Aeropuerto de una forma confiable y segura y, que mediante su operación, se promueva, facilite y mejore el comercio, turismo y desarrollo económico de Puerto Rico.

a. Operación y Mantenimiento

El Contrato le concede a Aerostar el derecho a usar y operar el Aeropuerto como un aeropuerto público. Aerostar, por su parte, se compromete a operar y mantener el Aeropuerto según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato, y a realizar y sufragar (totalmente o en parte cuando se conceden subvenciones federales para algunas obras o mejoras) ciertas obras y mejoras durante el término del Contrato.

Específicamente, Aerostar es responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la Sección 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (*14 C.F.R Part 139*), conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate* (en adelante, el "Certificado de Operación Parte 139"), mediante la cual la FAA exige la adopción y cumplimiento con ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del aeropuerto. Además, Aerostar asumió la responsabilidad de operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del *Airport Investment Partnership Program* ("AIPP", por sus siglas en inglés)[4] que es el programa que sustituyó al programa piloto de privatización de la FAA bajo el cual se aprobó el Contrato y mediante el cual se asignan subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos en aeropuertos públicos como el Aeropuerto.

b. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrar de a las aerolíneas en el Aeropuerto. El detalle del cómputo de estas tarifas está contenido en el Acuerdo de Uso que Aerostar suscribe con todas las aerolíneas que operan allí. La tarifa y otros cargos se computan basado en información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

A Aerostar también se le concede la potestad de cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas impuestas a los concesionarios del Aeropuerto, incluyendo a los proveedores de comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos

[4] En virtud del *1996 Reauthorization Act*, codificado en el 49 U.S.C. §47134, se autorizó a la FAA a establecer el programa piloto de privatización, pero limitado a cinco aeropuertos. Con el *2012 Reauthorization Act* se aumentó el número de cinco a diez. Finalmente, mediante el *2018 Reauthorization Act*, se eliminó la limitación del número de aeropuertos, concluyendo así el programa piloto para convertirse en el *Airport Investment Partnership Program.*

relacionados a las actividades accesorias y suplementarias que se realizan en las facilidades que componen el Aeropuerto y apoyan su operación.

c. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago adelantado y pagos anuales subsiguientes. El pago adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del cierre financiero del Contrato. Se acordó que los pagos anuales subsiguientes estuviesen basados en los siguientes parámetros:

Años	Pago
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el 5to año
6-30	Pagos variables equivalentes al 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto por año, hasta el año 30.
31-40	Pagos variables equivalentes al 10% de los ingresos brutos del Aeropuerto

d. Servicios Policiacos y de Bomberos

Hasta la fecha de su enmienda suscrita el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, "TSA", por sus siglas en inglés). Se dispuso que todos los otros servicios relacionados a la seguridad serían responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de estos servicios. Para ello, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año del Contrato. Para los años subsiguientes, las partes acordaron establecer un presupuesto anual a principios de cada año para estos fines.

La Sección 3.17 del Contrato, fue enmendada mediante enmienda suscrita en el 2015 y por el "*Transition Services Agreement*", suscrito el 3 de octubre de 2015 (Acuerdo de Transición de Servicios) para transferir la responsabilidad sobre la provisión de los servicios de bomberos y de seguridad de Puertos al Arrendatario, eliminando así el requerimiento del reembolso a Puertos y del desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, antes de octubre del 2015, Puertos era responsable de la provisión de los servicios policiacos y de bombero, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos servicios, sujeto al presupuesto anual que las partes acordaran.

e. Reembolso por gastos de Monitoreo

Bajo el Contrato, Puertos retiene el derecho a monitorear que la operación y mantenimiento del Aeropuerto se haga de conformidad con los términos y condiciones del Contrato y en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables. Para estos propósitos, Aerostar tienen la obligación contractual de reembolsarle a Puertos hasta un máximo de $250,000.00 anuales (sujeto a un incremento anual por inflación), por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con el Contrato.

f. Mejoras

Aerostar tiene la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma: (1) las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades* porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al cierre de la transacción; (2) las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso con las aerolíneas suscribientes; y (3) las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados. Estas últimas incluyen aquellas que se identifican en los informes sobre la condición de las estructuras y facilidades del Aeropuerto.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para la preparación de este informe estuvo basada en los nueve (9) requerimientos de información que se notificaron para la preparación del Informe de Auditoría que cubre los años 2013 al 2020. Específicamente, se remitieron siete (7) requerimientos o solicitudes formales de información a Aerostar y dos (2) a Puertos. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a dichos requerimientos y se cursaron solicitudes de información adicional o de aclaración mediante correos electrónicos, conferencias telefónicas y reuniones presenciales coordinadas para el seguimiento o como consecuencia de interrogantes que surgieron tras la evaluación de los documentos presentados en contestación a las solicitudes de información.

A continuación se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2020, a tenor con los requisitos establecidos en el Contrato. El análisis de cumplimiento está principalmente basado en la información sometida por Aerostar y en datos obtenidos mediante fuentes de información externa, tales como las páginas de internet oficiales de las agencias concernidas.

Para facilitar la comprensión del informe, la evaluación de cumplimiento se basó en las clasificaciones identificadas y descritas a continuación:

1. ***Cumplimiento*** – La asignación de esta clasificación significa que el Arrendatario cumplió a cabalidad con el requerimiento según establecido en el Contrato.

2. ***Cumplimiento Parcial*** – Se asigna esta clasificación cuando se determina que aunque el Arrendatario no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta clasificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto de varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estas. Por ejemplo, esta categoría puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y el Arrendatario ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. No obstante, la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplicaría cuando el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción que se requiere. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones en donde el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación por las implicaciones que puede tener el cumplimiento tardío.

3. **Incumplimiento** – Se asigna esta clasificación cuando el Arrendatario no cumple con el requerimiento evaluado o cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado o cuando incumple con algún elemento crítico del requerimiento.

A. Pago Anual

El artículo 2 del Contrato incluye lo pertinente a los pagos anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según se establece en la Sección 2.1(c) del Contrato, del sexto (6to) año en adelante, hasta el año trigésimo (30mo), Aerostar debe realizar un pago anual variable, equivalente al cinco por ciento (5%) del bruto de los "Ingresos del Aeropuerto". El término **Ingresos del Aeropuerto** (*Airport Revenues)* está definido en el Contrato como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y cualquier otro tipo de cargos impuesto por el uso de las instalaciones del Aeropuerto, excluyendo las subvenciones (*grants*) gubernamentales (estatales o federales) y los ingresos provenientes del "*Passenger Facility Charge*" ("PFC", por sus siglas en inglés).[5,6]Esta cantidad deberá ser pagada dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrega del estado financiero auditado requerido en la Sección 8.1(c)(ii) del Contrato, que dispone, a su vez, que el estado deberá ser presentado a Puertos dentro de los 120 días de finalizado el año reportado (de ordinario, el año finaliza al 31 diciembre)

[5] El PFC es un cargo autorizado mediante legislación federal, 49 U.S.C. §40117. El Contrato define PFC como "*the Passenger facility charge as authorized under 49 U.S.C. §40117, or any predecessor or successor Law, and as approved by the FAA from time to time with respect to the LLM Airport Facility.*" Este cargo se utiliza para subvencionar la construcción y desarrollo de proyectos aprobados por la FAA con fines de mejoramiento a la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.
[6] Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, "*Airport Revenues*".

Aerostar presentó evidencia de haber realizado el pago anual variable para el año 2020 dentro del término estipulado.[7] Además, proveyó copia del estado financiero correspondiente a dicho año.[8] También proveyó información sobre la base para el cómputo del pago anual variable para este año. [9] Según la explicación ofrecida, el cómputo del pago para el 2020 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el 2020	$111,762,479.00
Reembolso de utilidades (electricidad)	(952,368.03)
(agua)	(364,650.81)
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	10,445,460.16
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	**$5,522,273.01**

Ha de destacarse que, en los estados financieros preparados a partir del 2019, Aerostar adoptó la instrucción FASB ASC 606, en la cual se modifica la forma en la que se presentan los ingresos de la compañía. En síntesis, bajo dicha instrucción, se hace un estimado de los ingresos anuales por el término completo del Contrato. Es decir, se hace una proyección de ingresos totales durante la vigencia del Contrato (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) y se prorratea dicha cantidad por los años del Contrato. Cabe señalar, que en su informe de ingresos, Aerostar incluye la cantidad de dinero que recobra del pago de utilidades de sus inquilinos. Por tal razón, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos ("revenue share"), se descuenta esta cantidad de dichos ingresos.

De conformidad con lo anterior, el 23 de abril del 2021Aerostar efectuó un pago a Puertos por la cantidad de **$5,522,273.01** mediante transferencia electrónica.

Conforme al requerimiento de pago anual variable bajo Contrato y la evaluación de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **Cumplimiento** con el Pago del Canon Anual Variable para el año evaluado.

B. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. Específicamente, su Sección 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato requieren que Aerostar opere el Aeropuerto de manera consistente con: (i) los estándares, especificaciones,

[7] Véase el **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 23 de abril del 2021por la cantidad de $5,522,273.01 por concepto del pago anual variable para el 2020.
[8] Véase el **Anejo B**, Evidencia de entrega de Estado Financiero del 2020.
[9] Véase **Anejo C**, Explicación sobre la base del cómputo para el pago anual variable del 2020.

políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Anejo 12 del Contrato (en adelante, los "Estándares Operacionales"); (ii) el Acuerdo de Uso entre Aerostar, Puertos y las aerolíneas suscribientes (en adelante, "Acuerdo de Uso"); y (iii) la ley aplicable, incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 (en inglés, *"Certification Part 139"*) y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA.

En este informe, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con los Estándares Operacionales ya que estos abarcan, de forma sustancial, las obligaciones del Arrendatario en torno a la operación del Aeropuerto en cumplimiento con las fuentes de obligación antes citadas.

Estándares Operacionales

Los Estándares Operacionales, el Manual del Certificación del Aeropuerto[10] y el Plan de Emergencias del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que el Arrendatario debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario prepare un plan operacional siguiendo los parámetros, métricas e informes que en los mencionados documentos se establecen. En cumplimiento con esta obligación (Artículo 6 de Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso), en el 2015 el Arrendatario preparó y presentó su Plan de Operaciones con fecha de noviembre del 2014.[11] Este, a su vez, incluyó los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del 2016).[12] En este plan se establecen los requerimientos legales/regulatorios y las acciones que se tomarán para asegurar el mantenimiento adecuado y seguridad de las instalaciones del aeropuerto. Se excluyen de este plan las instalaciones del aeródromo (*airfield*).

2. *Airfield Operating Standards Plan (*revisado en febrero del 2016*)*[13]. Aquí se incluyen las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera tal que se minimicen el deterioro y los daños imprevistos en sus estructuras y sistemas, para asegurar la operación continua y segura.

3. *Capital Asset Management Plan*. Es el documento de planificación en donde el Arrendatario identifica el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y responsabilidad fiscal en su manejo.

4. *Environmental Sustainability Plan*. Aquí se identifican los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable en la operación, desarrollo o remodelación de

[10] Véase **Anejo D**, *Airport Certification Manual*. Este manual fue revisado y aprobado por la FAA el 18 de mayo del 2019.
[11] Véase **Anejo E**, Plan de Operaciones y evidencia de su presentación a Puertos
[12] Véase **Anejo F**, *Facilities Standards Plan V. 2.1-2016.*
[13] Véase **Anejo G**, *Airfield Operating Standards Plan Revised 02-2016.*

las instalaciones del Aeropuerto. Se dispone que el Arrendatario adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.

5. *Safety and Safety Management Systems Plan (*revisado en marzo 2019*).*[14] En este plan se establecen los requisitos mínimos para la operación segura del aeropuerto (incluyendo los parámetros para garantizar la seguridad de los empleados y el público)

6. *Wildlife Hazard Management Plan*. En este documento se definen los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.

7. *Airport Security Program (revisado en julio del 2017).*[15] En este documento se identifican los roles y responsabilidades del Arrendatario, la participación de las agencias de ley y orden y los recursos que se emplearán para asegurar la seguridad del Aeropuerto.

8. *Airport Emergency Management Plan.* En este plan se describen las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.

9. *Customer Service Management Plan (revisado en mayo del 2017).*[16]Aquí se detallan las medidas que el Arrendatario empleará para alcanzar la calidad óptima en el servicio al cliente.

Para medir la implementación y ejecución de los planes arriba mencionados, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requiere que anualmente el Arrendatario prepare y presente los siguientes informes:

1. Rendimiento Operacional ("*Operational Performance Report*")
2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones ("*Facilities Conditions Assessment*")
3. Resumen del Tráfico Aéreo ("*Air Traffic Summary*")
4. Programa de Mejoras Capitales ("*Capital Improvement Program*")
5. Informe de Sustentabilidad ("Sustainability Report")
6. Evaluación de Mecanismos de Protección ("*Safety Assessment Report*")
7. Informe de Emergencia ("*Emergency Report*") (si aplica)
8. Informe de Nivel de Servicio ("*Level of Service Report*")

El resumen de los hallazgos de la mayoría de estos informes está contenido en el Informe Anual del Arrendatario o *Lessee Annual Report* (en adelante, "LAR", por sus siglas en inglés). El LAR es, en esencia, el informe sobre el rendimiento operacional del Arrendatario. El reporte sobre

[14] Véase **Anejo H,** *Safety and Safety Management Systems Plan, Revised March 2019.*
[15] Véase **Anejo I**, carta de trámite sobre la entrega del *Airport Security Program* y evidencia de aprobación por parte de TSA. Re: Nota, por razones de seguridad no se puede compartir el documento
[16] Véase **Anejo J**, *Customer Service Management Plan*

la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en informes separados.

A continuación un resumen de los hallazgos encontrados y la calificación asignada por reporte:

Tabla 1 : Cumplimiento con los Estándares Operacionales para el 2020

Reporte	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	CP	No se cumplieron con todas las métricas del reporte. Bajo la categoría del *Airfield*, no se cumplió con el parámetro de cero incursiones de vehículos o peatones en la pista. En el 2020 se suscitaron tres incursiones. Para el área de Terminal de Pasajeros, no se cumplió con el parámetro de Tiempo máximo en Fila para reclamo de equipaje y seguridad; además, la plataforma del avión no tenía la protección contra rayos porque el proyecto estaba en progreso. En torno a parámetros tales como: *Puentes de Carga*, *Sistema para Transporte de Pasajeros* y *Clima en el Terminal*, no se cumplió con la métrica establecida para el tiempo de respuesta y tiempo de reparación El cumplimiento con el tiempo de respuesta disminuyó en comparación con el año anterior (88% v. 98%), pero el cumplimiento con el tiempo de reparación mejoró (92% v. 85%).
Facilities Conditions Assessment[17]	CP	Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada indicó que Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. Asimismo, identificó los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. No obstante, no identificamos en el reporte la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales o la identificación y descripción de algunos elementos.
Air Traffic Summary	CP	Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para la categoría de *Actividad Comercial*. Aerostar no recopiló ni proveyó los datos requeridos sobre los Pasajeros en Hora Pico.
Capital Improvement Program	C	
Sustainability Report	C	
Safety Report	C	
Security Report	C	
Emergency Report	C	

[17] **Anejo K**, Resumen Ejecutivo y evidencia de presentación de la Evaluación sobre la Condición de las Facilidades al 2021 preparada por DC Engineering Group, PSC, correspondiente al LAR 2020 v. 2019.

Level of Service Report	CP	El Arrendatario informó que, debido a la pandemia provocada por el COVID-19, solo se realizó una encuesta durante el mes de enero del 2020. De la información provista surge que aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación acordado y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

Luego de evaluar el LAR del año 2020[18], se considera que Aerostar está en **Cumplimiento Parcial** con los requerimientos operacionales establecidos en los reportes que se detallan arriba.

C. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que el Arrendatario obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. Aerostar comunicó que posee todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto. Se le solicitó que enviara evidencia de que posee las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto, incluyendo, sin limitación, las siguientes: permiso de uso, licencia sanitaria y certificación del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, entre otras.

A continuación, un resumen de los permisos y autorizaciones provistas, con indicación de su estatus de cumplimiento en el año evaluado.

Tabla 2: Cumplimiento con Permisos y Autorizaciones para el 2020

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	Arrendatario proveyó evidencia de la renovación del permiso de operación con fecha del 4 de mayo del 2021. Notamos que, a pesar de que el permiso de operación venció el 29 de abril del 2020, en virtud de la Ley 57 del 14 de junio de 2020, "Ley Complementaria para Atender los Efectos de la Economía Puertorriqueña Provocados por la Emergencia del Covid-19" y las órdenes administrativas emitidas a su amparo, se estableció una extensión automática a la vigencia de permisos o

[18] **Anejo L,** Informe Anual del Arrendatario (LAR) 2020 v. 2019.

Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles	N/A	licencias emitidas por el Gobierno de Puerto Rico y sus agencias o instrumentalidades, cuyas fechas de vencimiento cayeron, a partir del 1 de marzo de 2020. Aerostar indicó que entre 2016-2020, no requirió autorización del DRNA para este permiso porque solo realizó podas menores de mantenimiento. Puertos no confirmó este dato.
Permiso de Uso	C	Vigente. Permiso no tiene fecha de expiración.
Certificación para la Prevención de Incendios	CP	No se produjo evidencia de haber obtenido las certificaciones para todas las áreas en uso, según estas surgen del Permiso de Uso.
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencia Sanitaria[19]	C	El Arrendatario obtuvo la Licencia Sanitaria Núm. 0000605051, emitida el 22 de mayo de 2020, con vigencia hasta el 22 de mayo del 2021. La Licencia Sanitaria anterior expiró el 10 de abril de 2020. Destacamos que la vigencia de las licencias o permisos emitidas por el Gobierno de Puerto Rico o sus agencias y cuyas fechas de vencimiento cayeron, a partir del 1 de marzo del 2020, quedaron automáticamente extendidas por un periodo de seis (6) meses, en virtud de la Ley 57 de junio del 2020, mejor conocida como "Ley Complementaria para Atender los Efectos de la Economía Puertorriqueña Provocados por la Emergencia del Covid-19".
Cubierta bajo Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	CP	El Aeropuerto tiene cubierta bajo el permiso general Núm. PRR053267 . Para obtener cubierta bajo este permiso la facilidad presentó un *Stormwater Pollution Prevention Plan* (SWPPP, por sus siglas en inglés) para el manejo de aguas de escorrentía provenientes de actividad industrial. El SWPPP requiere que se presenten unos informes de monitoreo para ciertos parámetros trimestralmente. En una búsqueda del portal de cumplimiento de la EPA surge que el Arrendatario no ha cumplido con la presentación de dichos informes. [20] Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con este permiso.
Autorización de Descarga de Aguas Residuales	CP	Se proveyó copia del Permiso Núm. AUA-E-10-102-009, emitido el 25 de agosto de 2020, con fecha de efectividad al 1 de octubre de 2020 y expiración al 30

[19] **Anejo M**, Evidencia la renovación de Licencia Sanitaria bajo el Núm. 0000460211, con fecha de expedición del 11 de abril de 2019 y vigencia hasta el 10 de abril de 2020.
[20] Véase United States Environmental Protection Agency, *Enforcement and Compliance History Online (ECHO)*, https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966.

		de septiembre del 2025. Según surge de la información provista, la solicitud de renovación fue tardía (a más de un año de la fecha de renovación). El Arrendatario no presentó evidencia de las gestiones realizadas ante la AAA para lograr renovar u obtener el permiso a tiempo.
Permiso para Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado	N/A	No se proveyeron datos sobre este permiso. Sólo se informó que Aerostar no almacena aceite usado. Sin embargo, como parte de la transacción se firmó un acuerdo para la transferencia de este permiso. Puertos no confirmó este dato.
Certificado de Operación del Aeropuerto	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Se proveyó evidencia de inspección anual realizada por la FAA evidenció cumplimiento.
Certificado de Registro de Comerciante	C	El Arrendatario obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2019 con vigencia hasta el 30 de junio de 2021.
Plan de reciclaje	CP	No se proveyó evidencia de que el Plan de Reciclaje hubiese sido remitido a la Autoridad de Desperdicios Sólidos o que de otra forma se hubiese sometido la documentación necesaria para obtener el certificado de cumplimiento de dicha agencia. En el LAR del 2020, Aerostar reportó reducción en el reciclaje debido a la disminución de tráfico aéreo, por ocasión de la pandemia, de 698,540 lb en el 2019 a 617,760 lbs. en el 2020.
DACO Operación de Estacionamiento Público	C	Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 27 de febrero de 2020, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2021.

Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica

D. Reservas en Efectivo para Cubrir Operación y Deuda

La Sección 3.8 del Contrato requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados

para el año en curso. En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales proyectados para el Aeropuerto en el año.

Aerostar ha evidenciado su cumplimiento con dicho requerimiento de forma trimestral, mediante una certificación denominada *Officer's Certificate*, emitida por un oficial corporativo. La Autoridad le solicitó a Aerostar que informara la cantidad que tenía depositada en cada una de las cuentas de reserva y que confirmara que dichas cantidades son iguales o mayores a las cantidades requeridas bajo el Artículo 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que mantiene reservas que cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva para el 2020 eran los siguientes:

Tabla 3: Cumplimiento con Reservas en Efectivo

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	$17,549,250
Reserva de Deuda	$31,741,460

Además, Aerostar suministró copia del *Officer's Certificate* para el año 2020.[21] Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

E. Pago de Contribuciones

El Artículo 3.11(a) del Contrato dispone que Aerostar debe estar al día con todas sus obligaciones contributivas, incluyendo, sin limitación, su responsabilidad por el pago de contribuciones sobre ingresos, contribuciones sobre la propiedad, si alguna, patentes municipales e impuesto sobre ventas y uso ("IVU"). Sobre esta última obligación contributiva precisamos que, la sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico, excluye de la definición de *Servicios Tributables*, para propósitos del IVU, los servicios ofrecidos por el Gobierno de Puerto Rico. El término "Gobierno de Puerto Rico", según definido por el Código de Rentas Internas, "incluirá a personas que actúen u operen en o a nombre de este." Consistente con ello, en el "Closing Agreement", suscrito entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, en diciembre del 2012 como consecuencia del Contrato, se reiteró que el Aerostar no estaría sujeto al pago de IVU por los cargos que recaude como resultado del Contrato. Además, en dicho acuerdo también se dispuso que el pago inicial y los pagos anuales por el Arrendamiento, también estarían exentos del pago de IVU.

[21] Véase **Anejo N,** *Officer's Certificate* del principal oficial financiero de Aerostar certificando cumplimiento con la Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso para todos los trimestres del 2020.

Aerostar comunicó que está en cumplimiento con todas las obligaciones contributivas arriba descritas y proveyó a la Autoridad copia de las siguientes certificaciones: (i) certificación de deuda y certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de deuda del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales; (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv) certificación de deuda de impuesto sobre ventas y uso del Departamento de Hacienda; y (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble.[22]

Tabla 4: Cumplimiento con Obligaciones Contributivas

Obligación contributiva	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C	Se proveyó evidencia de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos de Aerostar para el año 2020. Además, mediante Certificaciones de Deuda, emitidas por el Departamento de Hacienda, se corroboró que Aerostar no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación.
Patente/Declaraciones de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia de las Declaraciones del Volumen de Negocio para el año 2020. Asimismo, Aerostar presentó su Patente Municipal para el año 2019-2020.
Arbitrios Municipales de Construcción (muestra)	C	Se presentó evidencia del pago correspondiente y no exento para los proyectos muestreados a los que le era aplicable el arbitrio.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó certificación sobre radicación de planilla de contribución sobre propiedad mueble para el 2020.
Impuesto Sobre Venta y Uso	C	Se proveyeron certificaciones que
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

En consideración a lo anterior, según se desprende de la evidencia presentada, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con sus obligaciones contributivas para este año.

F. Pagos por Servicios de Rescate Aéreo, Bomberos y Seguridad

La Sección 3.17 del Contrato dispone que Puertos tiene la responsabilidad de proveer los servicios policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto aprobado por

[22] Véase **Anejo O**, documentación acreditativa del pago de contribuciones correspondiente al año 2020.

TSA. Todos los otros servicios relacionados a la seguridad serán responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año. Para el segundo año las partes acordaron que el presupuesto sería de $2.8 millones más un incremento establecido según el por ciento correspondiente según el *Consumer Price Index* ("*CPI*", por sus siglas en inglés) aplicable.

El Artículo 3.17 del Contrato, fue enmendado por el *Transition Services Agreement* suscrito por las partes al cierre del Contrato, para proveer ciertos pagos de parte de Aerostar a Puertos por concepto de servicios de rescate aéreo y bomberos, entre otros. Dicha modificación acordada entre Puertos y Aerostar, provee un proceso de transición mediante el cual Aerostar se haría cargo de estos servicios, eliminando la obligación del pago estipulado en el Contrato prospectivamente.

Aerostar indicó que los gastos de nómina del personal de bomberos para el año 2020 ascendieron a **$1,439,534.60**. [23] Además, proveyó copia de facturas sobre la adquisición de vehículos, equipo y mejoras realizadas a las instalaciones usadas para la provisión de estos servicios.

Por otra parte, los servicios de seguridad comprenden los servicios policiacos, de seguridad del perímetro y de oficiales del orden público ("LEOs" o *law enforcement officers*). Aerostar indicó que cuenta con los siguientes proveedores para la provisión de estos servicios y proveyó facturas y evidencia de los pagos efectuados a cada uno:

- St. James Security Services, Inc.
- Ranger American of Puerto Rico, Inc.
- Policía Municipal de Carolina
- Negociado de la Policía de Puerto Rico (LEOs)

En consideración a lo anterior, se considera el Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

G. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación del Arrendatario de llevar a cabo Proyectos Capitales[24]. Específicamente, le requiere ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero sobre mejoras que debían desarrollarse prontamente luego del cierre, referidas como, "*General Accelerated Upgrades*", y el segundo

[23] Véase **Anejo P**, Resumen de los gastos incurridos por Aerostar en servicios de rescate aéreo, bomberos y seguridad.
[24] Los Proyectos Capitales envuelven cualquier compra, arrendamiento capital (según este término es definido en el Contrato), desarrollo, mejora o renovación de un activo fijo utilizado en la operación del Aeropuerto. Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del cierre, referidas como, "*Airline Capital Improvements.*" Además, establece la obligación del Arrendatario de llevar a cabo otras mejoras o proyectos capitales que se requieran, de tiempo en tiempo, durante el término del Contrato para mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con los Estándares Operacionales y las leyes y reglamentos aplicables.

Consistente con el mencionado Artículo 4, el Artículo 6 del Acuerdo de Uso reitera las obligaciones del Arrendatario en lo pertinente a los Proyectos Capitales, en beneficio y acuerdo con las Aerolíneas Signatarias. En su sección 6.1, el Acuerdo de Uso le requiere al Arrendatario la ejecución "diligente" de los "*Initial Capital Projects*", identificados en su Anejo "J". Además, en su sección 6.2, alude a los compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs (*PFC Commitments*) al momento del Cierre, los cuales están identificados en su Anejo "K". En el Acuerdo de Uso se establecen los acuerdos y procesos para el desarrollo de otros Proyectos Capitales, tales como aquellos propuestos por el Arrendatario o aquellos que son ordenados por ley o reglamento.

En resumen, las siguientes son las fuentes principales para la ejecución y desarrollo de proyectos o mejoras capitales por parte del Arrendatario:

1) "*General Accelerated Upgrades*" – ocho (8) mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres (3) meses, luego del cierre y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a este;

2) "*Airline Capital Improvements*" – mejoras a las facilidades de tres aerolíneas con las que Puertos se obligó mediante acuerdos previos al Contrato o al cierre y que, de Puertos no haber completado al momento del cierre, el Arrendatario asumiría la responsabilidad de completarlos.

3) "*Initial Capital Projects*" – 22 proyectos definidos en el Anejo "J" del Acuerdo de Uso o Anejo "F" del Plan de Transición, que debían desarrollarse con premura, ya que conforme a lo acordado por el Arrendatario y las Aerolíneas Signatarias, eran necesarios para mejorar la condición del Aeropuerto a una óptima, conforme a los Estándares Operacionales.

4) "*PFC Commitments*"- proyectos o mejoras cuya ejecución fue autorizada con fondos provenientes de los PFCs. Son mejoras o proyectos para los cuales se solicitó autorización de la FAA para sufragar su desarrollo con estos fondos;

5) "*Capacity Enhancement Plan*" o "CEP" – un plan consistente en tres (3) fases para reconfigurar y aumentar la capacidad o espacio de los terminales en el Aeropuerto. Este plan fue acordado en el Plan de Transición y está sujeto a las disposiciones del Acuerdo de Uso.

6) "*Capital Improvement Program*" o "CIP"- es un documento de planificación, requerido por el Plan para el Manejo de Activos de Capital (Capital Asset Management Plan) que exigen los Estándares Operacionales. En este se identifican los proyectos o mejoras necesarias para mantener el Aeropuerto en condiciones óptimas que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, discutimos el cumplimiento del Arrendatario con su obligación de desarrollar y completar mejoras y/o proyectos capitales. Para este informe de cumplimiento, nos limitamos a discutir el cumplimiento de Aerostar con las mejoras y proyectos que debió implementar, desarrollar o completar durante el año bajo evaluación.

Initial Capital Projects

Según se describe arriba, bajo esta categoría se identificaron veintidós (22) proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición[25], en el cual se dispuso que estos se completarían entre los años 2012 al 2015. A continuación, el estatus del progreso de los proyectos trabajados durante el 2020:

Tabla 5 Estatus de los Initial Capital Projects al 2020

Núm.	**Nombre del Proyecto**	**Fecha inicio (estimada o actual)**	**Estatus al 2020**	**Costo estimado/final**	**Comentarios**
1.	*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*	febrero 2017	Completado	$26.4M	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Se completó en noviembre del 2020.
2.	*Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A."*	junio 2022	Pendiente de inicio	$4M	El proyecto pasó de ser un *Design-Bid-Build* a un *Design-Build*. Se estima que el diseño se complete en el 2022 y la construcción en el tercer trimestre del 2023.
3.	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	diciembre 2014	En progreso	$380K	El proyecto tuvo un retraso significativo en su ejecución. Proyecto consistía en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa,

[25] Véase **Anejo Q,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP.

			"apron" y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines.

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el 2020, el Arrendatario no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que se ejecutarían con prontitud luego del cierre. Para el 2020, aún estaban pendientes dos proyectos, uno de los cuales no había iniciado. Por ende, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación.

PFC Commitments

Los proyectos sufragados, parcial o totalmente, con fondos *PFCs*. Destacamos que según la información que obra en la página de la FAA, al 31 de diciembre del 2019 se habían aprobado para el Aeropuerto fondos *PFCs* que ascienden a un total de $594,010,551. Dichos fondos expiran el 1ro de septiembre del 2027.[26]

No tenemos información de proyectos sufragados en parte o totalmente con fondos *PFCs* que hayan sido trabajados o completados para el año bajo evaluación.

Capacity Enhancement Plan o "CEP"

Según descrito arriba, el CEP está compuesto por varios proyectos y mejoras dirigidas a aumentar la capacidad del Aeropuerto mediante la reconfiguración o desarrollo de sus espacios. El plan se dividió en tres fases que fueron delimitadas en el Anejo E del Plan de Transición.[27] Algunos de los proyectos del CEP también forman parte de los *Initial Capital Projects.*

Según la información provista por el Arrendatario, el CEP se completó en julio del 2018 con el proyecto identificado como *Terminal A FIS.*[28]

Capital Improvement Programa: Proyectos Capitales

Consistente con los Estándares Operacionales, la Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones (*Facilities Condition Assessment* o "FCA", por sus siglas en inglés) y el resumen del tráfico aéreo (*Air Traffic*

[26] Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2020 (https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/pfc/monthly_reports/2020/airports.pdf)
[27] Véase **Anejo Q,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP
[28] Véase **Anejo R**, Certificación del contratista Interlink-Hunt sobre trabajos y proyectos realizados como parte del CEP.

Summary o "ATS", por sus siglas en inglés), anualmente, se prepare un Plan de Mejoras Capitales ("CIP", por sus siglas en inglés), en el que se identifiquen y prioricen los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar los proyectos, identificar aquellos que son elegibles para recibir fondos de la FAA e identificar los requisitos ambientales necesarios para su implementación o desarrollo. Además, el Arrendatario deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación.

Según el Plan de Operaciones, el CIP debe contener la siguiente información:

1. Resumen ejecutivo;
2. Introducción y trasfondo;
3. Resumen de la metodología utilizada para priorizar los proyectos y una descripción de los estudios o trabajos realizados para identificar los proyectos;
4. Recomendaciones para las mejoras capitales a ser realizadas en los siguientes cinco (5) años, con información detallada sobre los proyectos que proyectan completarse en el primer año del CIP.

El Arrendatario incluyó la tabla que se ilustra a continuación en la sección del CIP del LAR del 2020.

Tabla 6 Programa de Mejoras Capitales 2020

Capital Improvement Program ("CIP")

The following is the Five-Year Capital Improvement Program, which outlines the near, intermediate, and long-term projects planned to improve the Airport:

	PROJECT NAME		COST	AIP	PFC	Period Timeframe
1	Reconstruct Runway 8/26	$	25,000,000.00	✔	✔	2022-2023
2	Taxiway Hotel Pavement Reconstruction	$	6,000,000.00	✔	✔	2021-2022
3	Terminal Wayfinding Improvement Design	$	200,000.00	✔	✔	2023
4	Terminal D Reconstruction	$	9,533,439.00		✔	2021
5	Install Apron Flood Lighting	$	2,000,000.00		✔	2021
6	Design Airfield Rehabilitation Improvements Apron 4	$	800,000.00	✔	✔	2024
7	Rehabilitate & Joint Seal Apron 6 (Phase 2)	$	3,000,000.00	✔	✔	2024
8	Design and Construction of Airfield Rehabilitation Improvements Taxiway N1	$	4,300,000.00	✔	✔	2022-2023
9	Design and Construction of Airfield Rehabilitation Improvements Apron 2 & 3	$	11,500,000.00	✔	✔	2023-2024
10	Design Airfield Rehabilitation Improvements Taxiway S	$	364,000.00	✔	✔	2021
11	Reconstruct GA/Cargo Access Road (Design and Construction)	$	4,000,000.00	✔	✔	2023
12	Widen Taxiway J6	$	6,400,000.00	✔	✔	2024-2025
		$	73,097,439.00			

*This CIP is subject to change and may be modified and/or amended at Aerostar's sole discretion.

También se proveyó información sobre cada proyecto que incluyó un breve resumen, metodología y estimado de costos con indicación del fondo de su procedencia.

Luego del evaluar la información provista, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** con esta obligación para el año evaluado.

A continuación se muestra una tabla de los proyectos capitales que se completaron o estaban en progreso durante el año bajo evaluación.

Tabla 7 Proyectos Capitales al 2020

Proyecto	Itinerario Transición	Plan	Fecha Inicio	Fecha Comptd.	Costo Estd./Final	Estatus al 2020	Comentarios
1	*Repair of Taxiway N Concrete Su*	ene -15 - dic. -16	feb-17		$26.4M	Completado	El *Exhibit* "F" del Plan de Transición suscrito al cierre de la transacción, indica que Aerostar incluyó el proyecto en su plan de mejoras capitales a 5 años.

	rfaces					
3	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfac*	oct. 13 - sept. 14	dic-14	$380K	En progreso	Proyecto consiste en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "*apron*" y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines. Según el *Exhibit* "F", del Plan de Transición, el proyecto dependía del desarrollo final del CEP.

e
s

Cabe precisar que los dos proyectos arriba identificados son también parte de los *Initial Capital Projects.* No tenemos información de otros proyectos o mejoras capitales iniciados o en progreso durante el año bajo evaluación.

H. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes, periódicamente: (i) manejo de incidentes y notificaciones (emergencias); (ii) manejo de incidentes ambientales y notificaciones; (iii) informes financieros; y (iv) todos los informes que las líneas aéreas deben entregarle a Aerostar bajo el Acuerdo de Uso. La Autoridad le solicitó a Aerostar que sometiera copia de dichos informes y que confirmara que dichos informes se han remitido a Puertos puntualmente y en cumplimiento con los demás requisitos establecidos en el Contrato.

El Contrato también exige el envío de notificaciones sobre incumplimientos con leyes o reglamentos (Sección 11.1) y por incumplimientos contractuales, reclamaciones (incluyendo laborales), disputas o litigios relacionados al Aeropuerto o su operación (Sección 3.14), entre otras notificaciones, incluyendo las relacionadas a incidencias de Acciones Adversas (véase discusión en la sección sobre Acciones Adversas y Compensación) y las notificaciones de terminación.

Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento

Las Secciones 8.1 (a), 3.14 y 11.1 del Contrato establecen los siguientes criterios y circunstancias para la notificación en casos de emergencia, reclamaciones o incumplimientos contractuales:

- Notificar a Puertos **con prontitud** de toda emergencia significativa (material) cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el campo de aviación ("Airfield") que ocurran en las instalaciones del Aeropuerto, **dentro de las 24 horas de advenir en conocimiento del incidente**;
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se advenga en conocimiento de que se está en incumplimiento con el Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales y el Acuerdo de Uso, entre otras obligaciones contractuales);

- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se tenga conocimiento de una reclamación, procedimiento o disputa (incluyendo las laborales) significativa (material) o de litigios;
- Notificar a Puertos, **dentro del término de siete (7) días**, de haber recibido notificación de una Autoridad Gubernamental de que el Arrendatario pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

Sobre este tipo de notificaciones, identificamos una comunicación de Aerostar a Puertos con fecha del 21 de enero del 2020, sobre dos cartas de investigación remitidas por la FAA.[29]. Pertinente al año bajo evaluación, 2020, en dicha misiva se incluyó copia de la notificación de investigación enviada por la FAA a Aerostar **el 15 de enero del 2020** (Caso Núm. 2020SO800034) sobre un incidente ocurrido en esa misma fecha, donde un peatón accedió a una vía de rodaje ("*taxiway*") sin autorización. En esta carta se advirtió que el incidente podría constituir una violación a la reglamentación federal de aviación (14 C.F.R. Parte 139).

En vista de que la carta de la FAA, del 15 de enero de 2020, avisó sobre el posible incumplimiento a una reglamentación aplicable, Aerostar **tenía siete (7) días para notificarle** a Puertos sobre la misma. Según lo antes expuesto, la notificación de Aerostar sobre este incidente fue remitida el 21 de enero de ese mismo año, a los siete (7) días de la notificación de la FAA. Por consiguiente, Aerostar cumplió oportunamente con su obligación de notificación, bajo la Sección 11.1 del Contrato.

Además, en el LAR 2020, la sección sobre desempeño operacional en el "Airfield", bajo la métrica de incursiones por vehículos o peatones, se hace referencia al Anejo "B", el cual incluye un listado de alegadas notificaciones a Puertos sobre dichos incidentes. Abajo la relación de las notificaciones, según citadas en el susodicho Anejo "B".

"1. *FAA Case No. 2020SO800034*
   a. *FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7837 on January 21, 2020 and received on January 27, 2020.*
2. *FAA Case No. 2020SO800083*
   a. *FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-8087 on July 31, 2020 and received on August 7, 2020.*
   b. *FAA Closing of Investigation Letter sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-8599 on March 1, 2021.*
3. *FAA Case No. 2021SO800008*
   a. *FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-1130-0000-2166-4675 on February 18, 2021 and received on February 24, 2021.*

[29] Véase **Anejo S,** Carta de Aerostar a Puertos del 21 de enero del 2020 re: investigaciones de la FAA.

b. FAA Closing of Investigation Letter sent to PRPA via certified mail 7018-1130-0000-2166-4675 on February 18, 2021 and received on February 24, 2021."

De esta relación de notificaciones a Puertos, la segunda, sobre el caso núm. 2020SO800083, fue notificada por la FAA el 23 de diciembre del 2019, y fue notificada por el Arrendatario de forma tardía, según surge de la discusión de las notificaciones remitidas en el año 2019. La tercera, sobre el caso núm. 2021SO00008 fue notificada por la FAA el 8 de diciembre de 2020. Sin embargo, el Arrendatario le notificó a Puertos sobre la misma el 18 de febrero del 2021, a más de un año de ocurrido el incidente a pesar de que la notificación advertía sobre la posible violación a reglamentación federal. Por tanto, la notificación fue tardía.

Por otra parte, y consistente con años anteriores, en el LAR del 2020, se incluyeron en el Anejo "J" ("*SJU Alerts*") las Notificaciones de Alertas y Cancelación correspondientes al año 2020. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultaran en incidentes de emergencia mayor que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En atención a lo anterior y de conformidad con los documentos suministrados, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta categoría de notificación para el año 2020, ya que aunque se notificaron los incidentes, uno de los incidentes reportables se notificó de forma tardía y la demora en la notificación fue significativa.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

Según la Sección 8.1(b) del Contrato, sobre "*Environmental Incident Management and Notifications*", el Arrendatario deberá notificar a Puertos:

- Prontamente luego de advenir en conocimiento, de la descarga o derrame (accidental o de otro tipo) de cualquier cantidad reportable (según este término sea definido en la ley ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas y la ubicación en donde ocurrió el incidente, la hora, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y las medidas correctivas llevadas a cabo o las que se llevarán a cabo; y
- Si el incidente ambiental fue inicialmente comunicado verbalmente, luego deberá notificarse prontamente por escrito, cuando el Arrendatario advenga en conocimiento sobre el incidente.

De la información provista por el Arrendatario, surge que Aerostar le notificó a Puertos el 4 de marzo de 2020 sobre un derrame de combustible de avión (de aproximadamente, 70 galones), ocurrido el 29 de febrero de ese mismo año. Aerostar incluyó en su notificación un informe o minuta con los pormenores del incidente, que incluye la siguiente información: cómo ocurrió el

derrame, cantidad aproximada, lugar, hora, foto del área afectada y las acciones tomadas para contenerlo. El informe concluye que el derrame no ocasionó impacto ambiental y que cerca del derrame no hay drenajes de aguas de escorrentías, desagües o áreas verdes.

A pesar de que la cantidad del derrame de combustible fue mayor al derrame ocurrido en el 2017, durante el periodo de la auditoría no se produjo copia de la notificación que debió remitirse a la DRNA o al NRC como ocurrió con el incidente del 2017. Sin embargo, transcurrido el periodo para la entrega de los documentos requeridos para esta auditoría, Aerostar entregó copia de una notificación remitida mediante correo electrónico al Sr. Ángel Rodríguez del DRNA que versa sobre el incidente y las acciones tomadas por el Arrendatario para atender el derrame. Sin embargo, de este documento, por sí solo, no se puede verificar que se haya remitido la notificación a la agencia. No se produjo ningún otro documento para constatar el envío de la notificación; por ejemplo, respuesta de la agencia sobre la notificación o un acuse de recibo.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** para esta categoría de notificación para el año 2020.

Informe Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, el Arrendatario deberá entregar a Puertos siguientes informes financieros en uno de los siguientes formatos:

- Informes No-Auditados – Dentro de los 60 días posteriores al final de cada período de seis meses, después del primer día de cada año ("*Reporting Year*"), el Arrendatario deberá entregar una copia de los estados de cuenta no auditados y los estados de ingresos no auditados relacionados, los cambios en "*equity*" y el flujo de caja para dicho periodo de seis meses;
- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año de informe, el Arrendatario deberá entregar copia de la información financiera arriba indicada, pero auditada, preparada según los estándares de contabilidad aplicables y certificada por el principal oficial de financiero del Arrendatario; o
- <u>En la alternativa</u> (a los documentos antes descritos), el Arrendatario puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que el Arrendatario debe presentarle a la FAA, anualmente, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

El Arrendatario proporcionó copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.[30] Por tanto, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento** para esta categoría para el año 2020.

[30] Véase **Anejo B,** Estados Financieros Auditados para el 2020 y evidencia de su envío a Puertos.

Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato el Arrendatario deberá proveerle a Puertos copia de todos los reportes que las Aerolíneas deben entregarle al Arrendatario, de conformidad con el Acuerdo de Uso, incluyendo las proyecciones de tráfico, resultados de tráfico e informes ambientales. Esto, inmediatamente después de haberlos recibido o dentro de los siguientes cinco (5) días laborales de su recibo.

Lo que sigue, son los reportes que las Aerolíneas deben entregarle a Aerostar, según el Acuerdo de Uso y que, por virtud de la sección del Contrato arriba citada, Aerostar tiene el deber de entregarle copia a Puertos.

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea debe presentar lo siguiente:

- Anualmente ("Term Year"), dentro de los 90 días antes de iniciar el año, un Reporte Anual con la siguiente información: (i) total del peso bruto máximo permisible para despegue (Maximum allowable gross takeoff weight, "MAGTOW", por sus siglas en inglés) de los aviones que la Aerolínea Signataria o sus afiliadas aterrizarán en el Aeropuerto ese año; (ii) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iii) el número de "Deplaned Passengers" y "Enplaned Passengers" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iv) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.
- Mensualmente, dentro de los 20 días después de terminar el mes, un Reporte Mensual de las operaciones reales de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas, certificado y firmado por un representante autorizado de la Aerolínea Signataria con la siguiente información: (i) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (ii) el número de "Deplaned Passengers y Enplaned Passengers" de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; y (ii) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.

De otra parte, la Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia o relacionado a la actuación de la Aerolínea Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que haya provocado daño corporal, personal o a la propiedad.

Finalmente, la Sección 9.2 (a) y (d) del Acuerdo de Uso requiere que las Aerolíneas Signatarias le remitan al Arrendatario copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. El inciso "(d)" específicamente requiere que la Aerolínea Signataria le notifique al Aerostar sobre cualquier reclamación, notificación o acción relacionada con algún derrame de sustancias peligrosas al ambiente, que haya surgido del uso u ocupación de la Aerolínea Signataria en el Aeropuerto.

En resumen, los siguientes son los informes y notificaciones que las Aerolíneas Signatarias le remiten a Aerostar de conformidad con el Acuerdo de Uso y que en cumplimiento con la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar debe a su vez remitirle a Puertos:

- Reporte Anual de MAGTOW
- Reporte Mensual de MAGTOW
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas para los meses de enero a diciembre del 2020.[31] Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. De otra parte, el Arrendatario adujo que para este año las Aerolíneas no notificaron incidentes legales o ambientales que tuviesen que notificar a Puertos.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en **Cumplimiento Parcial** con esta obligación para el año bajo evaluación.

A continuación, un resumen del cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones en torno a Informes y Notificaciones.

Tabla 8: Notificaciones e Informes del 2020

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	CP	En el LAR 2020, se hace referencia a una lista de 3 notificaciones de FAA relacionadas a incursiones en la pista de rodaje . De la evaluación de las notificaciones surge, en cuanto a las relacionadas a incidentes ocurridos en el 2020, que una se hizo de forma oportuna pero la otra se notificó de forma tardía.

[31] Véase **Anejo T**, varios correo electrónicos remitidos a personal de Puertos relacionados a los *Monthly Self Reports* de las aerolíneas.

Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	N/A	El Arrendatario no proveyó evidencia de haberle notificado a las agencias concernientes sobre el derrame de combustible ocurrido el 29 de marzo de 2020.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyó el Informe Financiero Auditado para el 2020 y evidencia de su presentación a Puertos.
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	Aerostar no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW.

Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica

I. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación del Arrendatario de obtener, renovar y mantener ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto. La Sección 13.1 del Contrato, dispone el tipo de póliza y las cubiertas que el Arrendatario tiene la obligación de mantener, a su costo, o asegurarse de que se mantengan, durante el término del Contrato o durante cualquier extensión. Los tipos de seguros y sus cubiertas o límites son las siguientes:

1. Responsabilidad por prácticas laborales - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia;
2. Seguro de compensación de trabajadores según los límites aplicables de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
3. Responsabilidad comercial general (Primaria y Exceso) - mínimo de $200,000,000 por ocurrencia y $400,000,000 en el agregado, por daño corporal (incluyendo muerte), y a la propiedad;
4. Responsabilidad Civil de Automóvil (Primaria y Exceso) - mínimo de $1,000,000, por ocurrencia y $5,000,000 en el agregado, por daño corporal y a la propiedad;
5. Riesgo del constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
6. Responsabilidad profesional - mínimo de $5,000,000, por incidente y $5,000,000, en el agregado; disponiéndose que los ingenieros/arquitectos que trabajen en proyectos de construcción deberán mantener cubiertas de no menos del costo total de construcción del proyecto;
7. Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda perdida, daño o destrucción al Aeropuerto;

8. Responsabilidad por contaminación - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia y $25,000,000, en el agregado;
9. Seguro de interrupción de negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
10. Seguro de responsabilidad civil de contratistas del propietario - mínimo de $2,000,000, por ocurrencia;
11. Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
12. Responsabilidad fiduciaria - mínimo de $3,000,000 por ocurrencia.

Las pólizas identificadas en los incisos (3)(4)(5)(7)(8)(9)(11), deben incluir a Puertos como asegurado adicional y todas ser emitidas por aseguradoras con calificación mínima de A(VII) o mejor por *A.M. Best* o rango equivalente de otra agencia de calificación, a menos que Puertos le exima de este requisito. Las cubiertas arriba indicadas podrán ser ajustadas por inflación, cada cinco años al partir del cierre.

Aerostar certificó que posee todos los seguros requeridos en el Contrato y envió copia de las pólizas y endosos requeridos. [32] A continuación un resumen de su cumplimiento con estas pólizas para el año 2020:

Tabla 9: Seguros 2020

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	
3.	Seguro Comercial General	C	
4.	Seguro de Automóviles de Negocios	C	
5.	Responsabilidad de Construcción	C	
6.	Responsabilidad Profesional	C	
7.	Seguro de Propiedad	C	
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	
9.	Cubierta de Interrupción de Negocios	C	
10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	

J. Cumplimiento con Ciertas Obligaciones Generales

[32] Véase **Anejo U,** Programa de Renovación de Pólizas de Aerostar 2019-2020.

En esta sección, evaluamos el cumplimiento de Aerostar con ciertas obligaciones generales establecidas en el Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), cumplimiento con leyes estatales y federales (Art. 11), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras.

Reembolso por gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato

La Sección 3.1 (a) del Contrato estipula el derecho que se reserva Puertos de velar por el cumplimiento de Aerostar en el uso y operación del Aeropuerto. Consistente con esta reserva de derechos, en la Sección 8.3 del Contrato, Puertos se reserva, además, el derecho a realizar inspecciones, auditorías o evaluaciones del cumplimiento; particularmente, con todo lo relacionado a la operación y mantenimiento del Aeropuerto, siendo Puertos la entidad con pericia sobre estos temas. La Sección 8.5 del Contrato, le concede a Puertos la potestad de requerirle a Aerostar el reembolso por los costos incurridos en tales inspecciones o auditorías, hasta un máximo de $250,000.00.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Puertos y Aerostar. Puertos produjo una relación de las facturas que le remitió a Aerostar. En las facturas y evidencia de pagos remitidos por Aerostar, el reembolso por gastos de monitoreo para el 2020 asciende a un total de $77,114.75.[33]

La documentación provista evidencia los esfuerzos de monitoreo por parte de Puertos y el cumplimiento de Aerostar con el reembolso por estos gastos.

Por tanto, se considera al Arrendatario **en Cumplimiento** con esta obligación para el año bajo evaluación.

Cumplimiento con Leyes y Reglamentos aplicables, Artículo 11 del Contrato

El Artículo 11 del Contrato reitera la obligación general del Arrendatario sobre el cumplimiento con todas las leyes y reglamentos vigentes o que puedan promulgarse en el futuro, que le apliquen a la entidad, y a la operación del Aeropuerto y las instalaciones que lo componen, El cumplimiento con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables se discute en otras partes de este informe, tales como: la sección de permisos, certificaciones y autorizaciones y la de contribuciones, entre otras. Por tal razón, en esta parte del informe analizamos el cumplimiento con algunas subsecciones del Articulo 11 que atiende, obligaciones de carácter ético, sobre discrimen, el hostigamiento sexual y la Ley Americana sobre Discapacidades (*American with Disabilities Act,* mejor conocida como, "ley ADA"), entre otras. Se estipula que el incumplimiento con algunas de estas leyes podría conllevar la cancelación del Contrato.

[33] Véase **Anejo V**, Facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.

Para constatar el cumplimiento de Aerostar con algunas de estas leyes y reglamentos aplicables, solicitamos documentos e información específica sobre estas. Abajo un resumen de los hallazgos.

Tabla 10: Cumplimiento con ciertas Leyes Especiales al 2020

Ley o Reglamento aplicable	Referencia	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Política de Hostigamiento Sexual	Sección 11.3 (c) del Contrato – ordena el desarrollo e implementación de una política en contra del hostigamiento sexual, con una advertencia expresa sobre las consecuencias de incurrir en dichas actuaciones.	C	Se proveyó copia de la política de hostigamiento sexual (con vigencia para el periodo de evaluación), incluida en el manual de empleados, muestra de hojas de asistencia de adiestramientos sobre hostigamiento sexual y muestras de acuses de recibo del manual de empleados.
Disadvantaged Business Enterprise Program (DBE)	Sección 11.13 del Contrato- ordena el establecimiento de programas que apoyen a los Negocios de Empresas en Desventaja ("DBE", por sus siglas en inglés); especialmente, para los concesionarios.	C	Se proveyó copia del programa DBE para el 2020-2022. Además, se suplió un listado de los concesionarios participantes del programa durante los años 2013 al 2020.
Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña	Sección 11.5 del Contrato - requiere cumplimiento con la Ley Núm. 14-2004, según enmendada, sobre la adquisición de bienes y servicios producidos en Puerto Rico	C	Se produjo un listado de sus suplidores locales de servicios y bienes que contiene 19 suplidores.
Inclusión Cláusulas pertinentes en subcontratos	Sección 11.3 (e) y 11.8- requieren que Aerostar incluya en sus contratos con suplidores y contratistas cláusulas pertinentes a sus obligaciones bajo el Art. 11 y la Sección 9.3 (obligaciones contributivas)	C	Se evaluó una muestra de contratos del Arrendatario suscritos con suplidores y contratistas para confirmar la inclusión de las cláusulas pertinentes en dichos contratos.

Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica

Acciones Adversas, Art. 14 y 15 del Contrato

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada cuando ocurre este tipo de evento. El Artículo 14.1 del Contrato define la *Acción Adversa* como aquella que se constituye cuando Puertos o cualquier entidad gubernamental realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un consecuencia adversa y significativa sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (*AA Preliminary Notice)* dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en conocimiento sobre la Acción Adversa.

Durante el 2020, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato

El Artículo 16 del Contrato, define lo que constituye un evento de incumplimiento por cada parte y define los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. La sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte del Arrendatario y la sección 16.2, los eventos constitutivos de incumplimiento por Puertos. En esencia, los siguientes eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

i. el incumplimiento con obligaciones o requerimientos <u>significativos</u> (material) del Contrato (incluyendo los estándares operacionales) o con la determinación de adjudicación final de una controversia sometida al mecanismo de resolución de disputas (art. 19), si tal incumplimiento, <u>continúa sin remediarse, luego de transcurridos 90 días de remitida una notificación</u> de la parte afectada, a esos efectos;
ii. (aplicable al Arrendatario solamente) el incumplimiento con una directriz en una adjudicación final de una controversia sometida y el mecanismo de resolución de disputas, cuando tal incumplimiento cree una situación que pone en peligro (significativo) la seguridad de las operaciones del Aeropuerto, o afecta significativamente su operación continua, o la falta de pago de deudas vencidas a Puertos, si <u>tales incumplimientos no se remedian en el término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos;</u>

iii. si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
iv. (aplicable al Arrendatario solamente) incumplimiento con requerimientos de ejecución (*performance requirements*) de los estándares operacionales en tres o más ocasiones en un mes calendario, si tal incumplimiento permanece sin remediarse por un periodo de 30 días, a partir de la notificación a esos efectos;
v. la transferencia de todo o parte del interés que se ostenta sobre el Aeropuerto o el Contrato en contravención a lo dispuesto en el Artículo 17 del Contrato; y
vi. declaración de incapacidad para pagar deudas vencidas, presentación de solicitud de reorganización, liquidación o remedio similar bajo la ley de quiebras aplicable, entre otras.

Para evaluar cumplimiento con esta obligación, se solicitó a las partes que proveyeran copia de las notificaciones remitidas o recibidas al amparo de este artículo. Aerostar contestó que durante el año bajo avaluación no remitió ni recibió notificaciones relacionadas a los incumplimientos identificados en Artículo 16. Por su parte, Puertos no contestó la solicitud de información ni confirmó o refuto lo aseverado por Aerostar al respecto.

Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato

El Artículo 17 del Contrato establece restricciones a cada parte contratante para la transferencia de intereses sobre el Contrato y la transacción. En lo pertinente a Aerostar, las transferencias que no cumplan con lo dispuesto en la Sección 17.1 del Contrato están prohibidas y serán declaradas nulas *ab initio*. Puertos podría intervenir en una transacción de transferencia propuesta por Aerostar, si se entiende que la propuesta transferencia se realizará con una persona que no esté capacitada para cumplir con las obligaciones del Contrato, o no tiene la experiencia o solidez económica. De otra parte, todos los cambios de control en Aerostar deben ser informados a las agencias reguladoras federales y locales y deben ser aprobados por Puertos y por las agencias pertinentes, según lo dispuesto en la Sección 8.2 del Acuerdo de Uso.

En lo pertinente a Puertos, este puede transferir su interés en el Aeropuerto si dicha transferencia se realiza de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 17.4 del Contrato.

Se le solicitó al Arrendatario que divulgara cualquier transferencia o propuesta de transferencia al amparo del Artículo 17 del Contrato. En respuesta a nuestra solicitud, Aerostar contestó que no había habido ninguna transferencia o propuesta de transferencia bajo el Artículo 17 del Contrato. Citamos abajo su contestación:

"Aerostar Airport Holdings, LLC continúa siendo el administrador y operador del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín. El cambio de una de las "parent companies" de

Aerostar no requiere aprobación por parte de la FAA. El Artículo 17 del "Lease Agreement" requiere aprobación de la FAA si hubiera transferencia a otra entidad que no sea Aerostar; en otras palabras, que Aerostar no fuese el administrador y operador del AILMM."

Por lo tanto, a falta de información, le solicitamos que certificaran que durante el periodo bajo evaluación no hubo transferencia de intereses en violación al Artículo 17 de Contrato. Aerostar proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, Aerostar no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.[34]

FIN DEL DOCUMENTO

Certifico que la información evaluada para este informe ha sido suministrada por Aerostar Airport Holdings, LLC y la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico. Todo el material y documentación ha sido entregado y compartido con la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas del Gobierno de Puerto Rico.

HAGE Consulting Group, PSC

Samir El Hage
Principal

[34] Véase **Anejo W**, Certificación emitida por Aerostar en torno al Artículo 17 del Contrato sobre transferencias.

Eclipse Management

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL

Contrato de Operación y Mantenimiento entre la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio, HMS Ferries Inc. y HMS Ferries Puerto Rico LLC

Periodo de Evaluación:

27 de octubre de 2020 - 31 de diciembre de 2021

Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico
Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella
Parada 22 Ave. De Diego
San Juan, PR 00907

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 4
2. INFORME DE CUMPLIMIENTO 6
2.1. SECCIÓN 2.3 CONDICIONES PRECEDENTES A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ALIANZA 6
2.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 7
2.2. SECCIÓN 2.4: CONDICIONES PRECEDENTES PARA EL COMIENZO DE LA FASE 1 8
2.2.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 9
2.3. SECCIÓN 2.1: FASE 1 – PERIODO DE TRANSICIÓN 10
2.3.1. TAREA 1 – EVALUACIÓN DE ACTIVOS 10
2.3.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 13
2.3.2. TAREA 2 – PLAN DE REHABILITACIÓN DE ACTIVOS 14
2.3.2.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 17
2.4. SECCIÓN 2.5: CONDICIONES PRECEDENTES PARA LA ENTREGA Y ACEPTACIÓN POR EL OPERADOR DE LAS FACILIDADES Y EMBARCACIONES PROPORCIONADAS POR LA AUTORIDAD 18
2.4.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 20
2.5. ALCANCE DEL TRABAJO (APÉNDICE B) - RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR 22
2.5.1. SOW 2 – NIVEL DEL SERVICIO DEL OPERADOR FASE 1 22
2.5.2. SOW 4 – OPERACIONES DE EMBARCACIONES 23
2.5.3. SOW 5 – MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE EMBARCACIONES, EQUIPOS E INSTALACIONES 23
2.5.4. SOW 6 – RELACIONES CON EL CLIENTE, MERCADEO Y REFERENCIA DE MEDIOS 23
2.5.5. SOW 7 – ADMINISTRACIÓN, INFORMES, CONTABILIDAD Y AUDITORÍAS 23
2.5.5.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 24
2.6. ARTÍCULO 5 – COMPENSACIÓN 25
2.6.1. SECCIÓN 5.1 B: MECANISMOS DE DEPÓSITO TRIMESTRAL DE PAGOS DE SERVICIOS FASE 1 25
2.6.2. SECCIÓN 5.1 C: MECANISMOS PARA LOS PAGOS DE SERVICIO Y EL CARGO DE ADMINISTRACIÓN EN LA FASE 1 26
2.6.3. SECCIÓN 5.1 D REEMBOLSO DE COSTOS 26
2.6.4. SECCIÓN 5.1 F: INFORME MENSUAL DE INGRESO Y GASTOS 26
2.6.5. SECCIÓN 5.1 G: INFORME TRIMESTRAL DE INGRESOS Y GASTOS DE LA FASE 1 26
2.6.6. SECCIÓN 5.3 (B) DISPOSICIONES GENERALES EN RELACIÓN CON LOS PAGOS 27
2.6.7. SECCIÓN 5.11 (F) ESTABLECIMIENTO DE LA CUENTA OPERACIONAL 27
2.6.7.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 27
2.7. ARTÍCULO 6: SERVICIOS ESPECIALES Y VIAJES NO PROGRAMADOS 28
2.7.1. SECCIÓN 6.1 SERVICIOS ESPECIALES 28
2.7.2. SECCIÓN 6.3 VIAJES NO PROGRAMADOS 28
2.7.2.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 28
2.8. ARTÍCULO 7: PERSONAL DEL OPERADOR 29
2.8.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 29

2.9. ARTÍCULO 12: INVENTARIO 30
2.9.1. SECCIÓN 12.1 INVENTARIO INICIAL 30
2.9.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 31
2.10. SECCIÓN 14.4 SISTEMA DE BOLETERÍA 32
2.10.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 32
2.11. ARTÍCULO 20: QUEJAS DE PASAJEROS 33
2.11.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 33
2.12. ARTÍCULO 21: REGISTRO DE OPERACIONES 34
2.12.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 35
2.13. ARTÍCULO 24: SEGUROS Y PÉRDIDAS 36
2.13.1. SECCIÓN 24.1 COBERTURA 36
2.13.1.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 40
2.14. ARTÍCULO 35: SUBCONTRACIÓN 41
2.14.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 41

1. INTRODUCCIÓN

El 27 de octubre de 2020, la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio ("ATM" o "Autoridad") suscribió un Contrato de Alianza ("Contrato") con HMS Ferries, Inc. ("HMSI") y HMS Ferries - Puerto Rico ("HMSPR" u "Operador", y en conjunto con la ATM las "Partes"). Conforme al Contrato, la Autoridad delegó la operación y mantenimiento de los servicios de transporte marítimo entre, San Juan y Cataño, y entre Ceiba, Culebra, y Vieques ("Sistema"). El proceso para el establecimiento de esta Alianza Público-Privada ("APP") se realizó conforme a la Ley de Alianzas Público-Privadas, 27 L.P.R.A. § 2619, según enmendada, Ley Núm. 29-2009 ("Ley 29" o "Ley de APP").

Según lo dispuesto en el Contrato, el Gobierno de Puerto Rico ("Gobierno") retiene el título de los activos utilizados en la operación del Sistema, y la Autoridad tiene el derecho de supervisar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones establecidas en el Contrato. El objetivo de dicha supervisión es asegurar que HMSPR cumpla con los términos y condiciones establecidos en el Contrato, entre los cuales está garantizar la operación utilizando las mejores prácticas y estándares de la industria marítima. El Contrato contempla dos (2) fases: Fase 1 y Fase 2.

- La Fase 1 tiene una duración de tres (3) años e incluye un periodo de transición inicial. Durante este periodo, HMSPR evaluará la condición de los activos utilizados en la operación del Sistema y la ATM tiene la obligación de restaurar dichos activos, y asegurarse de que, cumplan con los estándares aplicables, antes de transferir su operación al Operador. Una vez, se hayan completado cualesquiera reparaciones requeridas, la posesión de dichos activos se transferirá gradualmente a HMSPR. En esta Fase 1, ATM tiene la obligación de transferir a HMSPR el control sobre sus embarcaciones y facilidades existentes a ser utilizadas para la provisión de los servicios de transporte marítimo.

- La Fase 2 tiene una duración de 20 años. Durante esta fase, HMSPR llevará a cabo los servicios de transporte marítimo conforme a los estándares establecidos en el Contrato, asumiendo el 100% del costo y el riesgo de la operación del Sistema. Bajo esta fase, la única compensación que el Operador recibirá es un pago fijo anual, incluido en el presupuesto originalmente sometido por el Operador en su propuesta, sujeto únicamente a los ajustes específicos de compensación acordados entre las Partes.

Este informe de monitoria se rinde de conformidad con el Artículo 10(d), de la Ley 29, que le requiere a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico ("AAPP") preparar informes anuales sobre el desempeño y cumplimiento del Operador bajo el Contrato. Este Informe de Cumplimiento ("Informe") comprende el primer año de operación, y recoge los resultados de la evaluación realizada por Eclipse Management LLC ("Eclipse Management") para el periodo comprendido entre el 27 de octubre de 2020 (entiéndase, la fecha del otorgamiento del Contrato) y el 31 de diciembre de 2021 ("Periodo Evaluado").

Como parte del plan de trabajo de la monitoria de cumplimiento, y para corroborar el cumplimiento contractual de las Partes, Eclipse Management solicitó, evaluó, y validó documentos, permisos, endosos, certificaciones administrativas, certificaciones de seguros, notificaciones, así como distintos

documentos suministrados por las Partes. También se realizaron múltiples reuniones con la Autoridad y el Operador, visitas de campo a cada una de las facilidades y embarcaciones, así como el centro de operación de HMSPR.

La tabla a continuación refleja un resumen de los temas que fueron evaluados.

Ilustración 1

La metodología de evaluación utilizada en el Informe se basó en un análisis de la documentación e información provista por las Partes. Los resultados de la evaluación se categorizaron de la siguiente manera:

- **<u>En Cumplimiento:</u>** Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, se cumplió con lo requerido bajo el Contrato.

- **<u>Cumplimiento Parcial:</u>** Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, se cumplió con algunas, pero no todas, las disposiciones requeridas en el Contrato.

- **<u>Incumplimiento:</u>** Significa que, no se cumplió con las disposiciones establecidas en el Contrato.

- **<u>Validación Sujeta a Término Posterior:</u>** Significa que, lo dispuesto en el Contrato se validará en monitorias posteriores.

2. INFORME DE CUMPLIMIENTO

En las siguientes secciones se discute cada uno de los temas evaluados, conforme a las disposiciones del Contrato y sus Apéndices. Las secciones de cumplimiento fueron determinadas a base de una revisión de todos los términos y condiciones del Contrato aplicables al periodo de tiempo comprendido de este Informe.

2.1. SECCIÓN 2.3 CONDICIONES PRECEDENTES A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ALIANZA

La Sección 2.3 del Contrato establece las condiciones precedentes para proceder con la ejecución del Contrato.

Implementación

Conforme a lo dispuesto en el Contrato, las Partes realizaron las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las condiciones precedentes, según correspondía a cada Parte.

Metodología de Evaluación

Bajo esta sección se evaluó que, las condiciones precedentes se hayan cumplido de conformidad a lo estipulado. Conforme el Contrato, HMSPR y ATM, debían ejecutar un certificado que confirmara a la otra parte que, todas las condiciones precedentes, según correspondía a cada Parte, habían sido satisfechas.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de las condiciones precedentes a la ejecución del Contrato.

- Aprobaciones de Entidades Gubernamentales *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Representaciones *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Certificaciones de Apoyo *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Aceptación y Efectividad de Documentos *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Ningún Cambio de Ley *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Entrega de Documentos de Cierre *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Opiniones Legales *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentaron copias de los Certificados de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Estos certificados fueron emitidos por la Autoridad y HMSPR el 27 de octubre de 2020, respectivamente.

- Carta de Notificación y Reconocimientos de los Dueños de Facilidades *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del Certificado de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Este certificado fue emitido por la Autoridad el 27 de octubre de 2020.

- Presentaciones bajo la Ley 29 *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del Certificado de Cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Este certificado fue emitido por la Autoridad el 27 de octubre de 2020.

- Entrega de Fianza *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó copia de la evidencia de la fianza con fecha del 27 de octubre de 2020.

2.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De la documentación evaluada se considera, a la Autoridad y al Operador, en cumplimiento con las condiciones precedentes previo a la ejecución del Contrato.

2.2. SECCIÓN 2.4: CONDICIONES PRECEDENTES PARA EL COMIENZO DE LA FASE 1

La Sección 2.4 del Contrato establece las condiciones precedentes al comienzo de la Fase 1 del Contrato. Dicha Sección dispone que, por acuerdo entre ambas partes, se puede renunciar ("Waiver", por su acepción en inglés) a cualquier condición precedente establecida en el Contrato.

Implementación

Conforme a lo dispuesto en el Contrato, las Partes realizaron las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las condiciones precedentes, según correspondiera a cada Parte.

Metodología de Evaluación

Bajo esta sección se evaluó que, las condiciones previas a la Fase 1 se hayan cumplido según lo dispuesto en el Contrato. Según la Sección 2.4, ATM debía notificar por escrito a HMSPR, cuando todas las condiciones especificadas fueran satisfechas. Por su parte, el Operador debía notificarle a la ATM su anuencia sobre el cumplimiento de dichas condiciones precedentes.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de las condiciones precedentes al comienzo de la Fase 1.

- Procedimientos Judiciales *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se proveyó copia del documento titulado *Maritime Transport Operation and Maintenance Agreement – Waiver of Certain Conditions Precedent to the Commencement of Phase 1* con fecha del 25 de enero de 2021 ("Acuerdo sobre Condiciones Precedentes"). El Acuerdo sobre Condiciones Precedentes está suscrito por ambas Partes y establece que éstas han cumplido con todas las condiciones precedentes de la Fase 1 excepto las establecidas en las Secciones 2.4 (b) y (c) del Contrato. Con la ejecución del Acuerdo sobre Condiciones Precedentes, las Partes acordaron posponer el cumplimiento (1), de la Sección 2.4 (b), hasta la fecha de aceptación de cada facilidad; y (2) de la condición precedente establecida en la Sección 2.4 (c) hasta en o antes del 23 de febrero de 2021. Las Partes acordaron, además, el 26 de enero de 2021 como la Fecha de Comienzo de la Fase 1 ("Fecha de Comienzo"), y la autorización para proceder a comenzar los trabajos relacionados a la Fase 1 desde la Fecha de Comienzo.

- Otorgamiento de Contratos de Uso y Acceso *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se proveyó copia del documento titulado *Maritime Transport Operation and Maintenance Agreement – Waiver of Certain Conditions Precedent to the Commencement of Phase 1* con fecha del 25 de enero de 2021. El Acuerdo sobre Condiciones Precedentes está suscrito por ambas Partes y establece que éstas han cumplido con todas las condiciones precedentes de la Fase 1 excepto las establecidas en las Secciones 2.4 (b) y (c) del Contrato. Con la ejecución del Acuerdo sobre Condiciones Precedentes, las Partes acordaron posponer el cumplimiento (1), de la Sección 2.4 (b), hasta la fecha de aceptación de cada facilidad; y (2) de la condición precedente establecida en la Sección 2.4 (c), hasta, en o antes del 23 de febrero

de 2021. Las Partes acordaron, además, el 26 de enero de 2021 como la Fecha de Comienzo, y la autorización para proceder a comenzar los trabajos relacionados a la Fase 1 desde la Fecha de Comienzo.

- Contribuciones *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se proveyó copia del documento titulado *Maritime Transport Operation and Maintenance Agreement – Waiver of Certain Conditions Precedent to the Commencement of Phase 1* con fecha del 25 de enero de 2021. El Acuerdo sobre Condiciones Precedentes está suscrito por ambas Partes, y establece que, éstas han cumplido con todas las condiciones precedentes de la Fase 1, excepto las establecidas en las Secciones 2.4 (b) y (c) del Contrato. Con la ejecución del Acuerdo sobre Condiciones Precedentes, las Partes acordaron posponer el cumplimiento (1), de la Sección 2.4 (b), hasta la fecha de aceptación de cada facilidad; y (2) de la condición precedente establecida en la Sección 2.4 (c), hasta, en o antes del 23 de febrero de 2021. Las Partes acordaron, además, el 26 de enero de 2021 como la Fecha de Comienzo, y la autorización para proceder a comenzar los trabajos relacionados a la Fase 1 desde la Fecha de Comienzo.

  Se presentó evidencia del Apéndice DD del Contrato para acreditar el cumplimiento con la expedición de la Determinación Administrativa, emitida por, el Departamento de Hacienda de Puerto Rico ("Hacienda"). El Operador también, suministró evidencia de la emisión de la Decisión Tributaria ("Tax Ruling", por su acepción en inglés) por Hacienda para la Fase 1, con fecha de efectividad del 20 de agosto del 2021.

- Cuenta Operacional *En Cumplimiento*
  El cumplimiento de este requerimiento se acreditó con la presentación del Apéndice JJ del Contrato, el cual, se ejecutó el 17 de diciembre de 2020.

- Deposito Inicial del Servicio de la Fase 1 *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se sometió evidencia del depósito inicial con fecha del 26 de enero de 2021.

- Presentación ante la Oficina del Contralor del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ("Contralor") *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó la evidencia del registro del Contrato, ante el Contralor, con fecha del 25 de noviembre de 2020.

- Notificación a los operadores de embarcaciones *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se proveyó copia del Apéndice K-1 con fecha del 13 de noviembre de 2020.

2.2.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De conformidad con la documentación evaluada, se considera a la Autoridad y a el Operador en cumplimiento con las condiciones precedentes para el comienzo de la Fase 1 del Contrato.

2.3. SECCIÓN 2.1: FASE 1 – PERIODO DE TRANSICIÓN

2.3.1. TAREA 1 – EVALUACIÓN DE ACTIVOS

Conforme a lo establecido por la Sección 2.1 del Contrato, la Fase 1 incluye un periodo de transición. Este periodo de transición es la porción inicial de la Fase 1, durante la cual, el Operador evaluará la condición de los activos utilizados en la operación del Sistema y la posesión de estos se transferirá gradualmente a HMSPR, una vez se hayan completado las reparaciones requeridas. Según el Contrato, este periodo culmina, (1) en la fecha en que los activos de la Autoridad hayan sido aceptados por el Operador, o (2) en el primer aniversario del comienzo de la Fase 1, lo que ocurra más tarde.

Implementación

De conformidad con lo dispuesto en el Contrato en cuanto a la evaluación de los activos, el Operador generó una plantilla para los informes de las facilidades, y llevó a cabo, en conjunto con la ATM, una inspección de las facilidades y embarcaciones utilizadas para la provisión de los servicios de transporte marítimo. El propósito de esta evaluación consistió en la inspección y documentación del estado general de los activos y la identificación de sus deficiencias. Estos informes identificaron el estado actual de los activos, incluyendo la funcionalidad operacional, los sistemas mecánicos, eléctricos, plomería, las condiciones de la estructura, y su inventario (donde aplicara). Los reportes detallaron, además, las deficiencias identificadas y las categorizó según lo estipulado en el Contrato.

Metodología de Evaluación

La evaluación bajo esta Sección está dirigida a validar que, se hayan realizado los reportes documentando las condiciones de los activos conforme lo acordado en el Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de la evaluación de activos para las facilidades.

Facilidades

- Cataño *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 29 de junio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato.

- Ceiba *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 1 de julio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato.

- Muelle II San Juan *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 29 de junio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato.

- Sardinas *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 30 de junio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato.

- Isabel II *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 30 de junio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato. Es importante resaltar que, según establecido en el Contrato, el Operador no está obligado a cubrir los gastos de reparación y mantenimiento de la facilidad durante la Fase 2, ya que, su uso no estaba contemplado en la solicitud de propuestas del proyecto.

- Isla Grande (Base de Mantenimiento) *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados para la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para este Periodo Evaluado.

- San Idelfonso *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la facilidad. Según consta del documento, la evaluación tiene fecha del 18 de noviembre del 2021, pero, el recorrido de la instalación se realizó el 30 de junio de 2021. El informe detalla lo requerido bajo el Contrato.

Embarcaciones Servicio Isla

- Cayo Blanco *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la embarcación. Esta evaluación tiene fecha del 29 de julio del 2021, y en esta, se detalla lo requerido bajo el Contrato.

- Cayo Largo *Cumplimiento Parcial*
  Según la información provista, a pesar de que no se proveyó el informe de evaluación requerido bajo el Contrato, ATM informó que la embarcación pasó por un proceso de evaluación y reparación en el varadero International Ship Repair & Marine Services Inc. en Tampa, Florida. Según lo indicado, luego

de la evaluación de la embarcación, esta pasó por un proceso de reparación cuyo plan de rehabilitación fue evaluado y desarrollado entre la Autoridad y el Operador. Conforme a lo anterior, consideramos este requerimiento del Contrato en cumplimiento parcial.

- Isla Bonita *Cumplimiento Parcial*
  Según la información provista, a pesar de que no se proveyó el informe de evaluación requerido bajo el Contrato, ATM informó que la embarcación pasó por un proceso de evaluación y reparación en el varadero International Ship Repair & Marine Services Inc. en Tampa, Florida. Según lo indicado, luego de la evaluación de la embarcación, esta pasó por un proceso de reparación cuyo plan de rehabilitación fue evaluado y desarrollado entre la Autoridad y el Operador. Conforme a lo anterior, consideramos este requerimiento del Contrato en cumplimiento parcial.

- Santa María *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del informe de evaluación de la embarcación. Esta evaluación tiene fecha de noviembre del 2021, y en esta, se detalla lo requerido bajo el Contrato.

- El Isleño *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

Embarcaciones Servicio Metro

- Covadonga *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Amelia *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- La Décima *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- La Princesa *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

2.3.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La Autoridad y el Operador han sido consistentes en su cumplimiento con las evaluaciones requeridas para las facilidades y las embarcaciones. No obstante, a pesar de que, la Autoridad no presentó evidencia de las evaluaciones de la facilidad de Isla Grande, y de las embarcaciones Cayo Largo, Isla Bonita, Santa María, Covadonga, Amelia, La Décima, y La Princesa, la flexibilidad de la Fase 1 le permite a las Partes realizar estas evaluaciones durante el periodo de tres (3) años establecido en el Contrato. Por tanto, en relación con dichas evaluaciones, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado, pues aún no ha expirado el periodo pactado por las Partes para llevar a cabo dichas evaluaciones. Sin embargo, es importante enfatizar que, cualquier reparación o acción correctiva necesaria deberá realizarse dentro del periodo de tres (3) años, salvo acuerdo en contrario entre las Partes.

2.3.2. TAREA 2 – PLAN DE REHABILITACIÓN DE ACTIVOS

Conforme al Contrato, en la segunda etapa del plan de transición, se delinean las acciones correctivas que se deben completar, para llevar los activos a los estándares de aceptación establecidos en el Contrato. Según lo estipulado en el Contrato, la Autoridad es responsable de implementar y administrar la rehabilitación de los activos y de todos los costos asociados a dichas reparaciones, salvo que la Autoridad se lo solicite al Operador (mediante acuerdo entre las Partes).

Implementación

Según lo requerido por el Contrato, el Operador y la ATM generaron una plantilla para desarrollar los planes de rehabilitación de los activos. Estos planes de rehabilitación tomaron en cuenta todas las acciones correctivas necesarias para completar todas las reparaciones Prioridad 1, 2, y 3 (según definido en el Contrato), identificados en las evaluaciones de los activos.

Metodología de Evaluación

La evaluación bajo esta Sección está dirigida a validar que los planes de rehabilitación de los activos, y la aprobación de estos, se hayan realizado de conformidad con lo establecido en el Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento con el Plan de Rehabilitación de los Activos para los activos.

Facilidades

- Cataño *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Ceiba *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado

- Muelle II San Juan *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Sardinas *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Isabel II *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Isla Grande (Base de Mantenimiento) *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

Embarcaciones Servicio Isla

- Cayo Blanco *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Cayo Largo *En Cumplimiento*
  ATM suministró evidencia del *Vessel Dry Dock and Repair Agreement* con fecha de 13 de octubre de 2020. Conforme al acuerdo, la embarcación pasaría por un proceso de evaluación y reparación en el varadero International Ship Repair & Marine Services Inc. en Tampa, Florida. Según lo indicado, el plan de rehabilitación fue evaluado y desarrollado entre la Autoridad y el Operador.

- Isla Bonita *En Cumplimiento*
  ATM suministró evidencia del *Vessel Dry Dock and Repair Agreement* con fecha de 13 de octubre de 2020. Conforme al acuerdo, la embarcación pasaría por un proceso de evaluación y reparación en el varadero International Ship Repair & Marine Services Inc. en Tampa, Florida. Según lo indicado, el plan de rehabilitación fue evaluado y desarrollado entre la Autoridad y el Operador.

- Santa María *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- El Isleño *En Cumplimiento*
  ATM suministró evidencia del *Vessel Dry Dock and Repair Agreement* con fecha de 13 de octubre de 2020. Conforme al acuerdo, la embarcación pasaría por un proceso de evaluación y reparación en el varadero International Ship Repair & Marine Services Inc. en Tampa, Florida. Según lo indicado, el plan de rehabilitación fue evaluado y desarrollado entre la Autoridad y el Operador.

Embarcaciones Servicio Metro

- Covadonga *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Amelia *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en

monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- La Princesa *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado

- La Décima *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos se realiza gradualmente a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años—. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

2.3.2.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La Autoridad y el Operador, generalmente han sido consistentes en su cumplimiento con la documentación relacionada al plan de rehabilitación de los activos requerido, tanto para las facilidades, como para las embarcaciones. No obstante, la Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, y del periodo contemplado en el Contrato para la evaluación de los activos *vis a vis* la duración del Periodo Evaluado, el cumplimiento de estas obligaciones debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

2.4. SECCIÓN 2.5: CONDICIONES PRECEDENTES PARA LA ENTREGA Y ACEPTACIÓN POR EL OPERADOR DE LAS FACILIDADES Y EMBARCACIONES PROPORCIONADAS POR LA AUTORIDAD

La Sección 2.5 del Contrato especifica, las condiciones precedentes para que, el operador acepte los activos del proyecto, incluyendo las embarcaciones y facilidades. Conforme a los requerimientos de esta sección, la aceptación de estos activos se realizará en etapas, a través del periodo de transición, y se conducirá por las estrategias y métodos estipulados en el Contrato. Esta Sección 2.5, segmenta o segrega las condiciones precedentes, entre aquellos requisitos necesarios para la aceptación de una facilidad o embarcación. En otras palabras, bajo el Contrato hay condiciones que, aplican exclusivamente a la aceptación de las facilidades, pero no así a las embarcaciones. Por el contrario, hay condiciones que, aplican únicamente a la aceptación de las embarcaciones, y no así a las facilidades. Esto quiere decir que, dependiendo del activo que pretende aceptarse (facilidad o embarcación), hay condiciones precedentes que son mutuamente excluyentes unas de las otras, por lo que, no es necesario la ejecución de la condición para que, se dé por cumplida, y se entregue y acepte el activo.

Implementación

Según lo estipulado en el Contrato, las Partes realizaron las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las condiciones precedentes, según corresponde y aplique a cada Parte.

Metodología de Evaluación

Bajo esta sección, se evaluó que las condiciones precedentes hayan sido realizadas de conformidad a lo estipulado. Conforme a lo dispuesto en el Contrato, HMSPR y ATM debían ejecutar un certificado que, confirmara a la otra Parte que las condiciones precedentes, según correspondía a cada Parte, habían sido satisfechas.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de las condiciones precedentes para la aceptación y entrega de las facilidades y embarcaciones conforme a lo requerido por la Sección 2.5.

- Derecho a Ocupar la Facilidad *En Cumplimiento*

  Según la documentación suministrada, el 15 de diciembre de 2021, las Partes ejecutaron un acuerdo para renunciar a ciertas condiciones precedentes pactadas en el Contrato, relacionadas a la operación y mantenimiento de las facilidades ("Acuerdo sobre Facilidades"). Este acuerdo, gobierna las responsabilidades y la forma en que el Operador estará a cargo de la operación y mantenimiento de las facilidades utilizadas por la Autoridad. El Acuerdo sobre Facilidades tiene vigencia desde la fecha de su ejecución,15 de diciembre de 2021, hasta la fecha en que, el Operador haya aceptado y asumido las facilidades de conformidad con lo dispuesto en la Sección 2.5 del Contrato. Lo anterior, significa que, el Operador no asumirá el control, ni custodia, de las facilidades hasta que la Autoridad haya satisfecho las condiciones precedentes estipuladas en la referida Sección 2.5 del Contrato.

- Estudios Ambientales *Cumplimiento Parcial*
  Según la información provista, los estudios ambientales fase 1 de las facilidades fueron suministrados al Operador, a través de, una sala virtual de datos ("Data Room", por su acepción en inglés) durante la etapa de licitación del proyecto. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con este requerimiento contractual. En vista de, la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores.

- Cumplimiento con el Plan de Rehabilitación de los Activos *Cumplimiento Parcial*
  Para el periodo comprendido por este Informe, las facilidades y embarcaciones aún no han sido aceptadas por el Operador, por lo que, no fue necesario evaluar el cumplimiento de esta condición. Es importante señalar que, de la información proporcionada, y por la naturaleza de la Fase 1 del Contrato, la evaluación de los activos y la posesión de estos se transferirá gradualmente al Operador, una vez se hayan completado las reparaciones requeridas a lo largo de la Fase 1 —la cual tiene una duración de tres años— la Autoridad informó que rehabilitaciones de los activos están en progreso por lo que aún no se han transferido los activos al Operador.

  Se debe resaltar que, según el Acuerdo sobre Facilidades, las Partes ejecutaron un acuerdo para renunciar a ciertas condiciones precedentes, relacionadas a, la operación y mantenimiento de las facilidades. Este acuerdo, gobierna las responsabilidades y la forma en que el Operador estará a cargo de la operación y mantenimiento de las facilidades utilizadas por la Autoridad. La vigencia del acuerdo va, desde la fecha de su ejecución, hasta la fecha en que el Operador haya aceptado y asumido todas las facilidades de conformidad con lo dispuesto en la Sección 2.5 del Contrato. Lo anterior significa que, el Operador no asumirá el control ni custodia de las facilidades hasta que, la Autoridad haya satisfecho las condiciones precedentes estipuladas en la referida sección.

- Contrato de Uso de Facilidades *Cumplimiento Parcial*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento ATM suministró los contratos de arrendamiento para las facilidades de Isabel II, Muelle II, Sardinas, Ceiba, e Isla Grande.

  Por otro lado, no se suministró evidencia de los contratos de arrendamientos para las facilidades de Cataño, San Idelfonso, y Mosquito. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Certificado de Consentimiento y Reconocimiento del Arrendador *Cumplimiento Parcial*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento ATM suministró copia de los certificados de consentimiento y reconocimiento para las facilidades de Isabel II, Muelle II, Sardinas, e Isla Grande.

  Por otro lado, no se suministró evidencia de los certificados para las facilidades de Cataño, San Idelfonso, Ceiba, y Mosquito. La Autoridad informó que, se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta

condición debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

- Aviso a los Arrendatarios, Concesionarios, y Otros *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido las facilidades conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

- Procedimientos Judiciales *Validación Sujeta a Término Posterior*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento las partes deberán ejecutar un certificado que confirme a la otra Parte que dicha condición, según corresponda a cada Parte, ha sido satisfecha. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores.

- Acuerdos de Flete Sin Tripulación *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido las embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación de estos activos.

- Permisos Requeridos *Validación Sujeta a Término Posterior*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento, las partes deberán ejecutar un certificado que confirme a la otra Parte que dicha condición, según corresponda a cada Parte, ha sido satisfecha. El cumplimiento de esta condición no se acreditó para el Periodo Evaluado. No obstante, en vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores.

- Aprobación del Plan de Devolución de los Activos ("Handback Plan") *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido las embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación de estos activos.

- Designación de las Facilidades como Puertos o Muelles *En Cumplimiento*
  Para acreditar el cumplimiento con este requerimiento se presentó copia del documento *Designación como Puerto de los Terminales de Pasajeros y sus Muelles Localizados en los Municipios de Ceiba, Vieques y Culebra* con fecha de 2 de agosto del 2021 expedido por la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico.

2.4.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De la información evaluada, se considera que, la ATM está en cumplimiento con aquellas condiciones precedentes que aplican en esta fase del Contrato. Es importante enfatizar que, la Autoridad se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de estas condiciones debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el

Periodo Evaluado. También, debemos destacar que, bajo el Acuerdo sobre Facilidades el Operador asumió la operación y mantenimiento de los terminales utilizados para proveer el servicio de transporte marítimo, a pesar de que, aún no se han satisfecho todas las condiciones precedentes establecidas en la Sección 2.5 del Contrato.

2.5. ALCANCE DEL TRABAJO (APÉNDICE B) - RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR

La Sección 3.1(a) del Contrato establece, entre otras cosas, que, a partir de la fecha de aceptación de cada embarcación o facilidad entregada por la Autoridad, el Operador debe proveer el servicio de transportación marítima en cumplimiento con el Alcance de Trabajo ("Scope of Work", por su acepción en inglés), establecido en el Apéndice B del Contrato. Por su parte, dicho apéndice establece el alcance del ámbito del trabajo y describe las responsabilidades diarias que el Operador debe ejecutar para manejar y operar el Sistema. El Apéndice B, está comprendido por 11 secciones y cubre asuntos relacionados con, pero sin limitarse a, operación de embarcaciones, sistemas de comunicaciones, suministro de combustible y lubricantes, limpieza, mantenimiento, y reparación de embarcaciones, equipos y facilidades, apoyo en mercadeo y atención al cliente, entre otros.

Implementación

La Sección 3.1 del Contrato establece que, el cumplimiento con el Apéndice B comienza en la fecha de aceptación de cada facilidad o embarcación, y luego de haber culminado el periodo de transición[1]. No obstante, conforme a lo estipulado en la Sección 2(d) del Acuerdo, sobre Condiciones Precedentes firmado el 15 de diciembre de 2021, el Operador es responsable de ejecutar los servicios descritos en el Apéndice B, de una manera consistente con los estándares establecidos en el Artículo 23 y Apéndice B del Contrato. Sin embargo, se hace constar que, el Acuerdo sobre Condiciones Precedentes se otorgó 16 días antes del cierre del Periodo Evaluado en este Informe (entiéndase, 31 de diciembre de 2021), tiempo insuficiente para que, se pueda evaluar concreta y efectivamente el cumplimiento del Operador con estas obligaciones.

Metodología de Evaluación

La evaluación va dirigida a validar que el Operador esté en cumplimiento con los requerimientos incluidos en el Apéndice B del Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento con el alcance de trabajo y responsabilidades establecidos en el Apéndice B del Contrato.

2.5.1. SOW 2 – NIVEL DEL SERVICIO DEL OPERADOR FASE 1

- Horarios de Servicio Durante la Fase 1 *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta

[1] Como se expresó anteriormente, esto ocurre en (1) la fecha en que los activos de la Autoridad hayan sido aceptados por el Operador, o (2) en el primer aniversario del comienzo de la Fase 1, lo que ocurra más tarde.

condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.5.2. SOW 4 – OPERACIONES DE EMBARCACIONES

- Informes de Inspección Diaria y Semanal de Embarcaciones (Apéndice B 4.1) *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

- Inspecciones de Seguridad *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.5.3. SOW 5 – MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE EMBARCACIONES, EQUIPOS E INSTALACIONES

- Presentación de Planes de Mantenimiento de Embarcaciones *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.5.4. SOW 6 – RELACIONES CON EL CLIENTE, MERCADEO Y REFERENCIA DE MEDIOS

- Servicio de Venta de Boletos en Línea *En Cumplimiento*
  Para validar este requerimiento, se presentó copia del *Client Notification Report* con fecha de 30 de abril del 2021. A su vez, en el proceso de validación se corroboró el funcionamiento y operación de la aplicación del sistema de boletería que fue implementado por el Operador.

2.5.5. SOW 7 – ADMINISTRACIÓN, INFORMES, CONTABILIDAD Y AUDITORÍAS

- Reporte de Ingresos de Tarifas y Concesiones *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó evidencia de los informes de ingresos de la caja, desde Julio 2021 hasta el 31 de diciembre de 2021. Estos informes reflejan el número de billetes vendidos, espacios de carga vendidos, e ingresos por cada tipo de entrada, método de compra, y forma de pago utilizado.

- Reportes de Mantenimiento Mensuales y Anuales *Validación sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta condición, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.5.5.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De la información provista y evaluada, se pudo identificar que, el Operador ha cumplido con aquellas obligaciones relacionadas con los activos que están bajo su control y operación durante el Periodo Evaluado. Al igual que, en secciones anteriores, se debe reiterar que la Autoridad se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de estas obligaciones contractuales debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, para esta sección, no se puede determinar que existen incumplimientos durante el Periodo Evaluado.

2.6. ARTÍCULO 5 – COMPENSACIÓN

La Sección 5.1 del Contrato requiere que, la Autoridad pague al Operador los pagos de servicio de la Fase 1, que consisten en el reembolso al Operador de los costos que incurra en el suministro de los servicios de mantenimiento y transporte marítimo, incluyendo: (i) cualquier impuesto al consumo o sobre ventas y uso con respecto a la introducción a Puerto Rico, o compra de objetos tributables adquiridos por el Operador, de parte de, y para la Autoridad para ser usados en relación con la operación de los activos del Sistema y el mantenimiento y reparación de las embarcaciones y facilidades, o con relación al desempeño de las obligaciones del Operador bajo el Contrato; (ii) cualquier impuesto especial de construcción relacionado al mantenimiento y reparación de las Instalaciones, y (iii) cualquier contribución sobre ingresos o contribuciones municipales con relación a los pagos por servicio de la Fase 1, pero excluyendo cualesquiera contribuciones impuestas con respecto a (x) el cargo de administración ("Management Fee", según definido en el Contrato), (y) cualquier propiedad adquirida por el Operador para su propio uso o, (z) cualquier ingreso recibido por el Operador por las actividades auxiliares.

Implementación

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, la Autoridad estableció la cuenta operacional, en la cual, deposita la cantidad establecida en el presupuesto aprobado para cada año. Con posterioridad a su establecimiento, la Autoridad se ha encargado de realizar los pagos requeridos bajo el Contrato.

Metodología de Evaluación

La evaluación está dirigida a cotejar si la Autoridad está en cumplimiento con los pagos de servicio y el cargo de administración.

Evaluación

A continuación, los resultados de la monitoria del pago de la compensación establecida en la Fase 1 del Contrato.

2.6.1. SECCIÓN 5.1 B: MECANISMOS DE DEPÓSITO TRIMESTRAL DE PAGOS DE SERVICIOS FASE 1

- Mecanismo para los Depósitos Trimestrales de los Pagos de Servicios y el Cargo de Administración en la Fase 1 *En Cumplimiento*

  Según el Contrato, la Autoridad debe depositar trimestralmente una cantidad equivalente a un cuarto de la cantidad anual pagadera al Operador, según lo establecido en el presupuesto aprobado para cada año. Esta cantidad debe depositarse en la cuenta operacional, por adelantado, comenzando el día antes del primer día del periodo de transición y, en adelante, en o antes del 15 de febrero, 15 de agosto y 15 de noviembre de cada año, con cada depósito correspondiendo a la cantidad trimestral de depósito, y siendo suficiente para cubrir la cantidad incluida en el presupuesto hasta el final del mes de la fecha trimestral de depósito inmediatamente después. Para demostrar el cumplimiento

con este requerimiento, el Operador presentó un documento en formato Excel en el cual se desglosan los depósitos trimestrales y la cantidad depositada por parte de la Autoridad.

2.6.2. SECCIÓN 5.1 C: MECANISMOS PARA LOS PAGOS DE SERVICIO Y EL CARGO DE ADMINISTRACIÓN EN LA FASE 1

- Mecanismo de Pago para la Fase 1 *En Cumplimiento*
  El Contrato establece que, la compensación al Operador será desembolsada por la Autoridad, por adelantado en el día 15 de cada mes, en una cantidad igual a una duodécima parte del presupuesto anual para el periodo correspondiente. Cada pago mensual deberá cubrir el pago debido con respecto al siguiente mes. Para demostrar el cumplimiento el Operador sometió copia de los estados de cuentas bancarios.

2.6.3. SECCIÓN 5.1 D REEMBOLSO DE COSTOS

- Evidencia de Aprobación de la Autoridad de Costos no Incluidos en el Presupuesto (Apéndice G) *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó evidencia de la aprobación de costos no incluidos en el presupuesto para el Periodo Evaluado. De la documentación evaluada, los costos aprobados están relacionados con el otorgamiento de dos acuerdos de flete sin tripulación. Conforme a esto, se considera que, el Operador está en cumplimiento con este requerimiento del Contrato. No obstante, aunque el Operador suministró evidencia de los costos no incluidos en el presupuesto, la Autoridad no confirmó sí, bajo esta disposición del Contrato, estos constituían la totalidad de los costos para el Periodo Evaluado.

- Facturas para el Reembolso *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó las facturas detalladas, según requeridas por el Contrato para el Periodo Evaluado. Conforme a esto, se considera que, el Operador está en cumplimiento con este requerimiento del Contrato.

2.6.4. SECCIÓN 5.1 F: INFORME MENSUAL DE INGRESO Y GASTOS

- Informe Mensual de Ingresos y Gastos *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó como evidencia documentos en los cuales se desglosan los ingresos y gastos incurridos. Estos gastos comprenden el periodo de febrero 2021 a diciembre 2021.

2.6.5. SECCIÓN 5.1 G: INFORME TRIMESTRAL DE INGRESOS Y GASTOS DE LA FASE 1

- Informe Trimestral de Ingresos y Gastos *Cumplimiento Parcial*
  El contrato establece que, durante la Fase 1 y, en o antes del último día de cada mes de abril, julio, octubre, el Operador debe proveerle a la Autoridad un informe de ingresos y gastos para el periodo trimestral anterior. Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento, el Operador presentó la evidencia para cada trimestre. No obstante, se le solicitó al Operador y, no se recibió, las facturas sometidas a la Autoridad desglosando dichos gastos con documentación de respaldo. Por tanto, se considera que, el Operador está en cumplimiento parcial con este requerimiento del Contrato.

2.6.6. SECCIÓN 5.3 (B) DISPOSICIONES GENERALES EN RELACIÓN CON LOS PAGOS

- Facturas *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó 12 facturas mensuales sometidas a la Autoridad. Estas facturas comprenden el periodo de enero 2021 a diciembre 2021. Como parte de la evaluación para el cumplimiento, se identificó que todas las facturas incluyeran la certificación requerida por la Sección 5.3(i) del Contrato. Por tanto, se considera que, el Operador está en cumplimiento con este requerimiento del Contrato.

2.6.7. SECCIÓN 5.11 (F) ESTABLECIMIENTO DE LA CUENTA OPERACIONAL

- Estado Cuenta Mensual *En Cumplimiento*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó 12 estados de cuenta que comprenden el periodo de enero a diciembre 2021.

2.6.7.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Conforme la información evaluada, se considera al Operador en cumplimiento con múltiples disposiciones de la Sección 5 del Contrato. Esta información es de vital importancia para el proceso de reconciliación durante la Fase 1. Durante dicho proceso se determina las cantidades pagadas en exceso de, o por debajo del, presupuesto aprobado. Mediante la entrega de dicha documentación, la Autoridad está en posición de evaluar la posibilidad de créditos a favor de la Autoridad, los gastos operacionales, e identificar cualquier deficiencia presupuestaria que pueda tener la operación y que requiera el reembolso por parte de la Autoridad.

2.7. ARTÍCULO 6: SERVICIOS ESPECIALES Y VIAJES NO PROGRAMADOS

La Sección 6.1 del Contrato establece que, el Operador podrá proveer viajes que conlleven transportar pasajeros o carga para el beneficio, de una persona o grupo de personas, y no para el beneficio de la población general. Durante la Fase 1, el Operador podrá proporcionar estos viajes, siempre y cuando, obtenga la autorización previa de la Autoridad.

Por su parte, la Sección 6.3 del Contrato dispone que, el Operador tendrá que proveer anualmente un número agregado de viajes no programados para el servicio de transporte marítimo. Dichos viajes, no programados, no generan una tarifa adicional pagadera al Operador, salvo que se soliciten viajes en exceso del número total de viajes no programados para determinado periodo.

Metodología de Evaluación

La evaluación está dirigida en verificar si el Operador está en cumplimiento en proveer los servicios especiales y servicios no programados establecidos en el Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de los servicios especiales y viajes no programados:

2.7.1. SECCIÓN 6.1 SERVICIOS ESPECIALES

- Servicios Especiales Validación Sujeta a Término Posterior
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones, conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta obligación, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.7.2. SECCIÓN 6.3 VIAJES NO PROGRAMADOS

- Viajes No Programados Validación Sujeta a Término Posterior
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido embarcaciones conforme a los términos establecidos en el Contrato. Por tanto, para propósitos de cumplimiento de esta obligación, su cumplimiento no es necesario hasta la fecha de aceptación con respecto a cualquier activo que el Operador asuma.

2.7.2.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

De la información proporcionada, y debido a la etapa de transición en la cual se encuentran las Partes para este Periodo Evaluado, no surge evidencia alguna que el Operador haya realizado viajes especiales o viajes no programados. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta obligación debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para el Periodo Evaluado.

2.8. ARTÍCULO 7: PERSONAL DEL OPERADOR

El Artículo 7 del Contrato gobierna, en términos generales, los asuntos laborales del personal y empleados del Operador.

Implementación

Conforme a lo estipulado en el Contrato, no han surgido cambios en el personal clave del Operador, por lo que, este no se ha visto en la obligación de notificar a la Autoridad. El Operador, también, ha realizado gestiones para cumplir con las políticas de pruebas de drogas y el alcohol.

Metodología de Evaluación

Para este renglón, se toma en consideración el cumplimiento del Operador con la obligación de cursar notificación, para informar de cualquier cambio en su personal clave, y verificar si este se encuentra en cumplimiento con lo requerido en la Sección 7.6 del Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de cumplimiento con relación al personal del Operador:

- Cambio en Personal Clave *En Cumplimiento*
  De la información provista, se pudo constatar que, no han surgido cambios en el personal clave del Operador para el Periodo Evaluado.

- Cumplimiento con las Políticas de Pruebas y Alcohol *Cumplimiento Parcial*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento el Operador presentó copia del certificado de inscripción del programa de pruebas aleatorias del DOT ("Department of Transportation") con fecha del 23 de mayo del 2021. No obstante, en el proceso de evaluación se identificó que, la lista de puestos sujetos a, pruebas de drogas y alcohol, requeridas por el Contrato no se sometió a la evaluación para este informe. Conforme la documentación evaluada, consideramos las disposiciones de esta obligación en cumplimiento parcial.

2.8.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Conforme la información suministrada y evaluada, el Operador está en cumplimiento con lo dispuesto en la Sección 7.4 del Contrato. Por otro lado, consideramos que el Operador está en cumplimiento parcial con lo dispuesto en la Sección 7.6 del Contrato, toda vez que, no proveyó la lista de puestos sujetos a pruebas de drogas y alcohol requeridas por el Contrato.

2.9. ARTÍCULO 12: INVENTARIO

La Sección 12.1 del Contrato dispone que, la Autoridad hará entrega al Operador de un inventario inicial del equipo, herramientas, y cualquier otra propiedad utilizada por la Autoridad en conexión con el servicio.

Implementación

Conforme lo establecido en el Contrato, la Autoridad realizó un inventario de los equipos, herramientas, y artículos disponibles en cada facilidad.

Metodología de Evaluación

La evaluación se dirige a verificar si la Autoridad está en cumplimiento con el inventario requerido por el Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento con el inventario por facilidad:

2.9.1. SECCIÓN 12.1 INVENTARIO INICIAL

- Inventario Inicial de Equipos *Cumplimiento Parcial*
  Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento, la Autoridad presentó copia de los inventarios iniciales realizados por cada facilidad. En los inventarios se detallan los equipos, herramientas y artículos encontrados en la facilidad y disponibles para el Operador. Sin embargo, no se detalla, ni su condición, ni su valor.

  - Para la facilidad de Cataño, la Autoridad proporcionó un inventario inicial el 15 de diciembre de 2021. En este inventario se desglosan los artículos disponibles, el número de serie (si aplica), la ubicación, y el departamento al que pertenece.

  - Para la facilidad de Ceiba, la Autoridad proporcionó un inventario inicial el 15 de diciembre de 2021. En este inventario se desglosan los artículos disponibles, el número de serie (si aplica), la ubicación, y el departamento al que pertenece.

  - Para la facilidad de Sardinas en Culebra, la Autoridad proporcionó un inventario inicial el 15 de diciembre de 2021. En este inventario se desglosan los artículos disponibles, el número de serie (si aplica), la ubicación, y el departamento al que pertenece.

  - Para la facilidad de Isabel II en Vieques, la Autoridad proporcionó un inventario inicial el 15 de diciembre de 2021. En este inventario se desglosan los artículos disponibles, el número de serie (si aplica), la ubicación, y el departamento al que pertenece.

  - Para la facilidad de Viejo San Juan, la Autoridad proporcionó un inventario inicial el 15 de diciembre de 2021. En este inventario se desglosan los artículos disponibles, el número de serie (si aplica), la ubicación, y el departamento al que pertenece.

- La Autoridad no proporcionó un inventario para la facilidad de Isla Grande. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de esta condición debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existe un incumplimiento para el Periodo Evaluado.

2.9.1.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De la documentación suministrada y evaluada, se considera a la Autoridad, en cumplimiento parcial con el requerimiento de realizar y suministrar al Operador los inventarios iniciales de las facilidades al Operador. Lo anterior es debido a que, no se detalló la condición y valor de los artículos según lo requerido para el Contrato.

2.10. SECCIÓN 14.4 SISTEMA DE BOLETERÍA

La Sección 14.4, le requiere al Operador desarrollar e implementar un sistema de venta de boletería durante los primeros 12 meses de la Fase 1. Una vez implementado, y según lo estipulado en el Contrato, la Autoridad está obligada a desembolsar la cantidad de $300,000 como compensación por el desarrollo e implementación del sistema.

Implementación

Conforme los requerimientos del Contrato, en cuanto al desarrollo e implementación del sistema de boletos, el Operador empleó sus recursos para gestionar y ejecutar esta obligación contractual.

Metodología de Evaluación

Bajo este renglón se evaluó que el sistema de boletería fuera desarrollado, implementado, y entregado por el Operador, y que esté en cumplimiento con lo establecido en el Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados de la monitoria del cumplimiento de las Partes con relación a esta disposición del Contrato:

- Sistema de Boletería *En Cumplimiento*
  Para validar este requerimiento, se presentó copia del *Client Notification Report* con fecha de 30 de abril del 2021. A su vez, en el proceso de validación se corroboró el funcionamiento y operación de la aplicación del sistema de boletería que fue implementado por el Operador.

- Evidencia Operador de Pagos de la Autoridad para el Desarrollo e Integración del Nuevo Sistema de Boletería ($300k) *En Cumplimiento*
  Para validar este requerimiento, se presentó copia del depósito efectuado por la Autoridad, por la cantidad de $300,000.

2.10.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

De la documentación suministrada y evaluada, se considera a la Partes en cumplimiento con lo requerido por el Contrato. De la evaluación realizada, se corroboró la implementación del sistema de boletería y se validó el pago relacionado al desarrollo e integración de dicho sistema.

2.11. ARTÍCULO 20: QUEJAS DE PASAJEROS

El Artículo 20 del Contrato dispone que, el Operador implementará un sistema para manejar las quejas y sugerencias de los pasajeros. Este sistema debe incluir, un proceso mediante el cual, se le permita a la Autoridad remitir al Operador, cualquier queja recibida sobre el servicio. Conforme a lo establecido en este Artículo, el Operador debe documentar e informar a la Autoridad sobre toda queja recibida, con relación a cualquier deficiencia operacional o del servicio.

Metodología de Evaluación

La evaluación está dirigida en evaluar el cumplimiento del estableciente de este sistema.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento con el requerimiento del sistema de manejo de quejas y sugerencias:

- Implementación del Sistema de Quejas y Sugerencias de Pasajeros *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido ni las embarcaciones, ni las facilidades, conforme a los términos establecidos en el Contrato.

2.11.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Nuevamente, se hacer constar que, la Autoridad se encuentra en proceso de cumplir con los requerimientos contractuales necesarios para la aceptación y entrega de los activos utilizados en la operación del Sistema. En vista de la operación dinámica de esta Fase 1, el cumplimiento de estas obligaciones debe acreditarse en monitorias posteriores. Por tanto, no se puede determinar que existen incumplimientos para este Periodo Evaluado.

2.12. ARTÍCULO 21: REGISTRO DE OPERACIONES

El Artículo 21 del Contrato, establece las obligaciones del Operador sobre los distintos registros de operaciones que debe mantener durante la vigencia del Contrato. Según lo dispuesto en el Contrato, el Operador debe mantener los récords conforme a las mejores prácticas de negocios y las leyes aplicables.

Metodología de Evaluación

El cumplimiento del Operador en cuanto a los informes se circunscribe al cumplimiento con la obligación de informar, reportar y entregar los informes a la Autoridad en el término establecido en el Contrato.

Evaluación

A continuación, la evaluación del cumplimiento del Operador con la presentación de los informes:

- National Transit Database *Validación Sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido, ni las embarcaciones, ni las facilidades, conforme a los términos establecidos en el Contrato, por lo cual, este requerimiento se hace inaplicable y deberá acreditarse en monitorias posteriores.

- Récords Financieros *En Cumplimiento*
  Para validar este requerimiento, se presentó copia de los récords financieros para el periodo que abarca desde el 26 de enero de 2021 hasta el 30 de junio del 2021. El contenido de los récords financieros no es objeto de este Informe.

- Balances No Auditados *En Cumplimiento*
  Para validar este requerimiento, el Operador presentó copia de los balances no auditados con fecha de 30 de junio del 2021.

- Balances Auditados *Validación sujeta a Término Posterior*
  Para validar este requerimiento, el Operador proveyó copia del documento titulado *One Time Waiver of the Requirement of OMA Section 21.1 (C)(ii),* enviada a la Autoridad el 18 de junio de 2021, en el cual solicitó una extensión de tiempo para presentar los estados financieros auditados. Dicha extensión de tiempo se aprobó por la Autoridad mediante carta del 22 de junio de 2021. Conforme a la autorización de la Autoridad, el Operador debe hacer entrega de los estados financieros auditados conjuntamente con los estados financieros auditados para el segundo año de Contrato.

- Empresas en Desventaja Social y Económica ("Disadvantaged Business Enterprise") *Validación sujeta a Término Posterior*
  De la información suministrada por las Partes, el Operador no ha asumido, ni las embarcaciones, ni las facilidades, conforme a los términos establecidos en el Contrato, por lo cual, este requerimiento se hace inaplicable y deberá acreditarse en monitorias posteriores.

2.12.1. RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Con excepción de la información que debe validarse en monitorias posteriores, el Operador ha cumplido con su obligación de suministrar a la Autoridad la información requerida en este Artículo del Contrato.

2.13. ARTÍCULO 24: SEGUROS Y PÉRDIDAS

El Artículo 24 del Contrato impone, la obligación al Operador de, obtener y mantener varias pólizas de seguros requeridas bajo el Contrato. A manera de excepción, la Autoridad puede instruir al Operador que, no adquiera las pólizas requeridas cuando esta concluya que la compra directa por la Autoridad de los seguros resultará en primas más económicas a las adquiridas por el Operador. El Operador deberá sufragar el costo de dichas pólizas hasta la cantidad estimada para las mismas en su propuesta. Sujeto a ciertas exclusiones, cualesquiera aumentos en las primas sobre aquellos estimados por el Operador en su propuesta serán sufragados por la Autoridad.

Implementación

Conforme lo dispuesto en el Contrato, el Operador debió haber gestionado y recibido las pólizas requeridas para el periodo que comprende el Periodo Evaluado.

Metodología de Evaluación

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato, en cuanto a la obligación del Operador de obtener y mantener pólizas de seguros, se solicitó copia de certificados de seguros para el tiempo objeto de la monitoria y se compararon contra los requisitos del Contrato.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento con las obligaciones atinentes a pólizas de seguro:

2.13.1. SECCIÓN 24.1 COBERTURA

- Marine General Liability *En Cumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  El Operador remitió a la Autoridad el certificado de cubierta requerido según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades con fecha de efectividad de 30 de diciembre 2020 al 30 de diciembre de 2021. Por tanto, se considera que el Operador está en cumplimiento con este requerimiento.

- Commercial Property and Crime *En Cumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad remitió el certificado de cubierta requerido bajo el Acuerdo sobre Facilidades. La Autoridad proveyó copia de certificados de seguros para los siguientes periodos: 30 de junio 2020 al 30 de junio de 2021, y 30 de junio 2021 al 30 de junio de 2022. De la información evaluada, se considera que la Autoridad está en cumplimiento con este requerimiento.

- Workers Compensation Insurance *Incumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad no proveyó evidencia de haber procurado la póliza requerida para el Periodo Evaluado. Por consiguiente, se considera a la Autoridad en incumplimiento con este requerimiento.

- Employers Liability Insurance *Incumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza

intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

La Autoridad no proveyó evidencia de haber procurado la póliza requerida para el Periodo Evaluado. Por consiguiente, se considera a la Autoridad en incumplimiento con este requerimiento.

- Commercial General Liability *En Cumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad remitió el certificado de cubierta requerido bajo el Acuerdo sobre Facilidades. La Autoridad proveyó copia de certificados de seguros para los siguientes periodos: 30 de junio 2020 al 30 de junio de 2021, y 30 de junio 2021 al 30 de junio de 2022. De la información evaluada, se considera que la Autoridad está en cumplimiento con este requerimiento.

- Protection and Indemnity Insurance *Cumplimiento Parcial*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo: 18 de abril 2021 al 18 de abril de 2022. Sin embargo, no suministró evidencia del certificado para el periodo entre el 30 de diciembre de 2020 al 18 de abril de 2021. De la información evaluada, se considera a la Autoridad en cumplimiento parcial con este requerimiento.

- Pollution and Environmental Liability *Incumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad no proveyó evidencia de haber procurado la póliza requerida para el Periodo Evaluado. Por consiguiente, se considera a la Autoridad en incumplimiento con este requerimiento.

- Insurance Covering Navigating Hull and Machinery *Cumplimiento Parcial*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

  La Autoridad proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo: 18 de abril 2021 al 18 de abril de 2022. Sin embargo, no suministró evidencia del certificado para el periodo entre el 30 de diciembre de 2020 al 18 de abril de 2021. De la información evaluada, se considera a la Autoridad en cumplimiento parcial con este requerimiento.

- Bumbershoot Liability *Incumplimiento*

  La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base

de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

La Autoridad no proveyó evidencia de haber procurado la póliza requerida para el Periodo Evaluado. Por consiguiente, se considera a la Autoridad en incumplimiento con este requerimiento.

- Innocent Owners Insurance *Incumplimiento*

La Sección 24.1 del Contrato establece que el Operador es el responsable de obtener y mantener las pólizas listadas en dicha sección y en el Apéndice U durante el término del Contrato, a menos que la Autoridad disponga lo contrario. Conforme esta cláusula, la obligación de obtener y mantener las pólizas relacionadas a las facilidades y embarcaciones recae en la Autoridad hasta la fecha de aceptación de cada una de las instalaciones y embarcaciones. Sin embargo, según lo dispuesto en el Acuerdo sobre Facilidades –cuyo término comprende desde el 15 de diciembre de 2021 hasta la fecha en que se hayan aceptado y transferido al Operador las facilidades de conformidad con la Sección 2.5 del Contrato— se estableció que las pólizas listadas en el Apéndice W se mantendrán vigentes, mientras que el Operador tendrá la obligación de obtener y mantener a su costo la póliza intitulada "Marine General Liability Insurance" requerida por la Sección 24.1(a) del Contrato. A base de lo anterior, se desprende que la Autoridad es responsable de mantener las pólizas listadas en el Apéndice W del OMA, excepto por la póliza de "Marine General Liability Insurance".

La Autoridad no proveyó evidencia de haber procurado la póliza requerida para el Periodo Evaluado. Por consiguiente, se considera a la Autoridad en incumplimiento con este requerimiento.

2.13.1.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Conforme la información evaluada, la tabla a continuación presenta el cumplimiento del Operador y la Autoridad con los requerimientos de seguros:

Póliza	Resultado
Marine General Liability	Cumplimiento
Commercial Property and Crime	Cumplimiento
Workers Compensation Insurance	Incumplimiento
Employers Liability Insurance	Incumplimiento
Commercial General Liability	Cumplimiento
Protection and Indemnity Insurance	Incumplimiento
Pollution and Environmental Liability	Cumplimiento Parcial
Insurance covering navigating hull and machinery	Cumplimiento Parcial
Bumbershoot Liability	Incumplimiento
Innocent Owners Insurance	Incumplimiento

2.14. ARTÍCULO 35: SUBCONTRACIÓN

El Artículo 35 del Contrato establece que el Operador no podrá subcontratar ninguna porción del trabajo sin la revisión y aprobación de la Autoridad. Conforme al contrato, en los casos en que el Operador interese en cualquier subcontratación deberá proveerle a la Autoridad con los acuerdos propuestos, documentos, el alcance del trabajo, y la compensación.

Implementación

De la información proporcionada, no surge evidencia alguna que el Operador haya subcontratado para proporcionar los servicios bajo el Contrato, por lo que, no ha sido necesario notificar a la Autoridad según lo estipulado.

Metodología de Evaluación

Para alcanzar los objetivos de la monitoria, se solicitó documentación al Operador para evidenciar su cumplimiento con el Contrato con relación a esta sección de subcontratación.

Evaluación

A continuación, los resultados del cumplimiento de esta obligación contractual:

- Subcontratistas *No Aplica*
  El Operador acreditó mediante comunicación, no haber utilizado subcontratistas para llevar a cabo el alcance de trabajo bajo el Contrato para el Periodo Evaluado.

2.14.1. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Conforme la información suministrada y evaluada, se considera que el Operador está en cumplimiento con esta obligación contractual.

Certificación del Informe:

"Certifico que la información evaluada para este informe ha sido suministrada por HMS Ferries Puerto Rico y la Autoridad de transporte Marítimo de Puerto Rico (ATM). Todo el material y documentación ha sido entregado y compartido con la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (P3A)".

Cristian Llacer

Cristian Llacer
Presidente, CEO
Eclipse Management LLC

Yardley Knox

2020
INFORME ANUAL

MONITORÍA DE CUMPLIMIENTO
CONTRATO DE CONCESIÓN DE LAS AUTOPISTAS PR-22 & PR-5

Preparado por: Yardely Knox LLC

Para: Autoridad para las Alianzas Público-Privadas
Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella
Parada 22 Ave. De Diego
San Juan. PR 00907

CONTENIDO

Introducción 6
Enmiendas al Contrato de Concesión 7
Contrato de Concesión en la Actualidad 8
Ámbito y Metodología de La Monitoria 9
Informe de Monitoria 10
Plan anual: Estándares de Operación Volumen I: Manual de Mantenimiento 10
Implementación 11
Metodología de la Evaluación 11
Evaluación 11
Resumen de la Evaluación 12
Plan Anual: Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos 12
Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales Según Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos 14
Implementación 14
Metodología de la Evaluación 15
Resumen de la Evaluación 17
Plan anual: Estándares de Operación Volumen III: Manual de Manejo Ambiental 17
IMPLEMENTACIÓN ..... **Error! Bookmark not defined.**
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN ..... **Error! Bookmark not defined.**
EVALUACIÓN ..... **Error! Bookmark not defined.**
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN ..... **Error! Bookmark not defined.**
Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos Y Notificaciones 19
Implementación 19
Metodología de la Evaluación 20
Evaluación 20
Resumen de la Evaluación 20
Informes de Características del Tráfico 21
Implementación 21
Metodología de la Evaluación 21
Evaluación 21
Resumen de la Evaluación 22
Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico 23
Implementación 23

..... 23
Metodología de la Evaluación 23
Evaluación 23
Resumen de la Evaluación 24
Informes de Incidentes Ambientales 25
Informes Financieros 25
Metodología de la Evaluación 25
Evaluación 26
Resumen de la Evaluación 27
Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL 28
Implementación 28
Metodología de la Evaluación 28
Evaluación 28
Resumen de la Evaluación 29
Plazas de Peajes 29
Implementación 30
Metodología de la Evaluación 31
Evaluación 32
Resumen de la Evaluación 39
Seguros 40
Implementación 40
Metodología de la Evaluación 40
Evaluación 40
Resumen de la Evaluación 45
Obligaciones Contributivas 46
Implementación 46
Metodología de la Evaluación 46
Evaluación 47
Resumen de la Evaluación 49
Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre Otros) 49
Implementación 50
Metodología de la Evaluación 50
Evaluación 50
..... 54
Resumen de la Evaluación 54

Pago de Utilidades **55**
Implementación 55
Metodología de la Evaluación 56
Evaluación 56
Resumen de la Evaluación 57
Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico **57**
Implementación 58
..... 59
Metodología de la Evaluación 59
Evaluación 59
Resumen de la Evaluación 60
Requerimientos de Diseño y Construcción **60**
Implementación 63
Metodología de la Evaluación 64
..... 64
Evaluación 64
Resumen de la Evaluación 68
Informe de Monitoria- Recomendaciones **69**

LISTA DE TABLAS EN EL INFORME

Tabla 1: Distribución de Actividades Correctivas de Mantenimiento por Capítulo 11
Tabla 2: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación 12
Tabla 3 : Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación 17
Tabla 4: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II y III de los Estándares de Operación 19
Tabla 5: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos 20
Tabla 6: Conteos mensuales de tráfico para el año 2019 22
Tabla 7: Conteos mensuales de tráfico para el año 2020 22
Tabla 8: Resumen de la Evaluación de los Informes de Características del Tráfico 23
Tabla 9 Resumen de la Evaluación de los Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico24
Tabla 10: Cierre de Estados Financieros Trimestrales No-Auditados 27
Tabla 11: Resumen de la Evaluación del Sometimiento de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT 27
Tabla 12: La configuración de las Plazas de Peajes en la PR-5 y la PR-22 con el sistema ORT 30
Tabla 13: Los puntos de cobro de peajes del BRT/DTL 31

Tabla 14: Cálculo del Porciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2020 32
Tabla 15: Cálculo del Porciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2021 32
Tabla 16: Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Antes de Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10 33
Tabla 17: Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10 34
Tabla 18: Notificaciones del Concesionario a la Autoridad y al Público Sobre Revisiones a Tarifas de Peajes 36
Tabla 19: *Divulgación de Aumentos en los Peajes en los Medios Noticiosos de Puerto Rico* .. 37
Tabla 20: TRANSFERENCIAS ($) DEL BANCO VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2020 38
Tabla 21: Resumen de la Evaluación de los Peajes 39
Tabla 22: Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión 45
Tabla 23: Municipios correspondientes al pago de patente municpal 48
Tabla 24: Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas del Concesionario 49
Tabla 25: Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas 54
Tabla 26: Resumen de la evaluación de pago de utilidades de las autopistas 57
Tabla 27: Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión 60
Tabla 28: Resumen de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción 68

Tabla 1: Distribución de Actividades Correctivas de Mantenimiento por Capítulo..... 11
Tabla 2: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación 12
Tabla 3 : Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación 17
Tabla 4: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II y III de los Estándares de Operación 19
Tabla 5: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos 20
Tabla 6: Conteos mensuales de tráfico para el año 2019 22
Tabla 7: Conteos mensuales de tráfico para el año 2020 22
Tabla 8: Resumen de la Evaluación de los Informes de Características del Tráfico..... 23
Tabla 9 Resumen de la Evaluación de los Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico 24
Tabla 10: Cierre de Estados Financieros Trimestrales No-Auditados 27
Tabla 11: Resumen de la Evaluación del Sometimiento de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT 27
Tabla 12: La configuración de las Plazas de Peajes en la PR-5 y la PR-22 con el sistema ORT 30
Tabla 13: Los puntos de cobro de peajes del BRT/DTL 31
Tabla 14: Cálculo del Porciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2020 32

Tabla 15: Cálculo del Porciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2021 32
Tabla 16: Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Antes de Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10 33
Tabla 17: Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10 34
Tabla 18: Notificaciones del Concesionario a la Autoridad y al Público Sobre Revisiones a Tarifas de Peajes 36
Tabla 19: Divulgación de Aumentos en los Peajes en los Medios Noticiosos de Puerto Rico 37
Tabla 20: TRANSFERENCIAS ($) DEL BANCO VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2020 38
Tabla 21: Resumen de la Evaluación de los Peajes 39
Tabla 22: Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión 45
Tabla 23: Municipios correspondientes al pago de patente municpal 48
Tabla 24: Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas del Concesionario 49
Tabla 25: Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas 54
Tabla 26: Resumen de la evaluación de pago de utilidades de las autopistas 57
Tabla 27: Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión 60
Tabla 28: Resumen de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción 68

Lista De Gráficas En El Informe

Gráfica 1: Tarifas de peaje Vehículos clase 1 Gráfica 2 Tarifas de peaje Vehículos clase 2
Gráfica 3: Tarifas de peaje vehículos clase 3 Gráfica 4: tarifas de peaje vehículos clase 4
Gráfica 5: tarifas de peaje vehículos clase 5 Gráfica 6: tarifas de peaje vehículos clase 6
Gráfica 7: tarifas de peaje vehículos clase 7

INTRODUCCIÓN

El 27 de junio de 2011, la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico ("ACT"), y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC ("Metropistas" o el "Concesionario") suscribieron un Contrato de Alianza ("Contrato de Concesión" o "Contrato") tras un proceso competitivo de licitación bajo la Ley Núm. 29-2009, Ley de Alianzas Público-Privadas, según enmendada ("Ley 29").

Bajo el Contrato de Concesión Metropistas se convirtió en el responsable de operar, rehabilitar, conservar y mejorar las Autopistas PR-5 y PR-22 ("Autopistas") durante un

período de cuarenta (40) años. Posteriormente, el 19 de abril de 2016, la ACT y Metropistas otorgaron una enmienda al Contrato de Concesión para extender su vigencia por diez (10) años adicionales, para un término total de cincuenta (50) años. Esta enmienda incluyó un pago adicional a la ACT de 115 millones de dólares.

El socio mayoritario de Metropistas es Abertis Infraestructuras, SA, una corporación española fundada en 2003, con sede social en Madrid y sede operativa en Barcelona, dedicada a la gestión de autopistas. Es la primera concesionaria de autopistas en España y el primer operador mundial por número de kilómetros gestionados, repartidos en catorce países de Europa e Iberoamérica.

Este informe de monitoria se rinde a tenor con el Artículo 10(d) de la Ley 29, que le requiere a la Autoridad para las Alianzas Público - Privadas (en lo subsiguiente "AAPP") rendir informes anuales sobre el desempeño y cumplimiento del Concesionario bajo el Contrato. Este informe cubre el periodo desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020.

ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Según mencionado anteriormente, desde su otorgamiento, el Contrato de Concesión ha sido enmendado en seis (6) ocasiones, afectando así los términos y condiciones del acuerdo original. A continuación, se brinda un breve resumen de las enmiendas al Contrato de Concesión.

- Primera Enmienda: Suscrita el 19 de septiembre de 2011. En esta enmienda se estableció que ciertas representaciones realizadas por la ACT en el Contrato de Concesión eran inconsistentes con las condiciones reales de las Autopistas. Específicamente, se estableció que (1) ciertos contratos de red, que serían transferidos al Concesionario al momento del Cierre Financiero, no se encontraban vigentes; (2) que la ACT no contaba con todos los permisos necesarios para las operaciones de las Autopistas; y que (3) ciertos activos de las Autopistas no estaban en condiciones operacionales, según establecido en el Contrato de Concesión. Por esta razón, la ACT y el Concesionario acordaron enmendar el Contrato para que la ACT transfiriera otros contratos de red al Concesionario, relevara al Concesionario de cualquier incumplimiento con relación a aquellos permisos no disponibles al momento del Cierre Financiero, y que la ACT le asignara al Concesionario otros activos en sustitución de aquellos que no estaban en condiciones operacionales al momento del Cierre Financiero.

- Segunda Enmienda: Suscrita el 23 de marzo de 2012. Esta enmienda surgió como consecuencia del comienzo de los trabajos de la conversión a peajes electrónicos de los carriles en las plazas de peaje de las Autopistas por parte de la ACT. Esto, según el ámbito de trabajo contratado por la ACT con TransCore Atlantic, Inc. ("TransCore"), previo a la firma del Contrato de Concesión. Mediante esta enmienda, las partes establecieron el itinerario para los trabajos a ser realizados por TransCore en las Autopistas y, además, acordaron cambios al ASU ("Accelerated Safety Upgrades")y a los términos de pago de la porción

correspondiente a la ACT de los peajes electrónicos por los servicios provistos por TransCore.

- Tercera Enmienda: Suscrita el 14 de noviembre de 2012. Esta enmienda surgió como consecuencia de los trabajos de construcción del Bus Rapid Transit / Dynamic Toll Lane ("BRT/DTL") en la PR-22 por parte de la ACT. La ACT le solicitó al Concesionario la implementación de ciertos trabajos para acelerar la terminación del proyecto BRT/DTL y, a cambio de estos trabajos, la ACT acordó compensar al Concesionario por los gastos de mejoras capitales que incurrió. La compensación se realizó mediante ciertos ajustes a los pagos del Concesionario a la ACT, por los servicios de cobro de peajes electrónicos de TransCore.

- Cuarta Enmienda: Suscrita el 4 de febrero de 2015. Mediante esta enmienda se recogió la intención de las partes de compartir ciertos ingresos y, además, de suscribir un nuevo contrato para la administración del cobro de peajes electrónicos en las carreteras de Puerto Rico. Esta enmienda estableció un nuevo Apéndice 11: Términos de Servicios de Recaudación de Peajes Electrónicos para el Contrato de Concesión.

- Quinta Enmienda: Suscrita el 19 de abril de 2016. Dicha enmienda se suscribió para atender una serie de modificaciones propuestas por el Concesionario relacionadas a la implementación de peajes bidireccionales. En esta enmienda, el Concesionario acordó compartir ciertos ingresos de los peajes con la ACT, mientras que la ACT accedió a extender el término de la concesión por diez (10) años adicionales y ajustar la distribución de los peajes cobrados con relación al proyecto BRT/DTL de la PR-22. Esta enmienda también añadió un nuevo Apéndice 23 al Contrato de Concesión en relación con los excesos de ingresos de peajes que el Concesionario acordó compartir con la ACT anualmente.

- Sexta Enmienda: Suscrita el 6 de diciembre de 2022, esta enmienda se basa en un Plan de Ajuste bajo el Título III de la Ley PROMESA y requiere la implementación de cambios en el Acuerdo de Concesión de Autopistas. Dichos cambios implican la presentación de informes semanales de tráfico y montos vencidos de peaje y multas. Estos informes deben ser preparados por el Proveedor de Servicios del Sistema de Cobro de Peaje Electrónico ("ETC", por sus siglas en inglés) y presentados al Agente de Fideicomiso. Además, se solicita una declaración jurada que confirme la ausencia de condenas por delitos específicos. La notificación requiere el acuse de recibo y establece la fecha de entrada en vigor de los cambios propuestos. El documento también incluye formularios adjuntos que detallan el formato de los informes de tráfico y montos vencidos de peaje y multas, así como un formulario de declaración jurada.

CONTRATO DE CONCESIÓN EN LA ACTUALIDAD

Conforme a todo lo anterior, en la actualidad el Contrato de Concesión consiste en un acuerdo maestro y veintitrés (23) apéndices que establecen los términos y condiciones pactados entre la ACT y Metropistas, para la concesión administrativa de las Autopistas.

Por otro lado, el Término de la Concesión, conforme a la Quinta Enmienda, fue aumentado de cuarenta (40) a cincuenta (50) años, lo que quiere decir, que el Concesionario operará las Autopistas hasta el año 2061. Tanto el Concesionario como la ACT tienen obligaciones que deben cumplir bajo el Contrato de Concesión. La mayoría de las obligaciones recaen sobre el Concesionario y su administración de las Autopistas. No obstante, la ACT también tiene la obligación de monitorear y supervisar que las operaciones de las Autopistas se estén llevando a cabo, en conformidad con los acuerdos alcanzados.

ÁMBITO Y METODOLOGÍA DE LA MONOTORIA

El 14 de julio de 2021 se sometió ante la consideración de la AAPP una propuesta para servicios de monitoria externa de cumplimiento de la concesión de las Autopistas con los términos y condiciones del Contrato de Concesión, incluyendo la preparación de informes anuales para los años 2020 y 2021 del Contrato de Concesión, así como una Auditoria de los cinco (5) años del Contrato, la cual cubre el periodo 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021. El 11 de marzo de 2022 se otorgó el contrato con Yardley Knox para los servicios.

Como parte de los servicios de monitoria de cumplimiento, Yardley Knox identificó las áreas y documentos a ser revisados y redactó una tabla de cotejo de los documentos requeridos, que esboza los términos del Contrato de Concesión a ser revisados para determinar el cumplimiento de estos durante el periodo de evaluación. La tabla de cotejo (Document Request Table) incluye una monitoria de cumplimiento en los siguientes temas de la concesión:

- Cumplimiento con el mantenimiento de las Autopistas conforme a las disposiciones del Volumen I de los Estándares de Operación (Manual de Mantenimiento) Cumplimiento con los Planes Anuales: Estándares de Operación Volúmenes II y III 'Manual de Operaciones y Procedimientos' y 'Manual de Manejo Ambiental'
- Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales según Estándares de Operación Volumen II
- Cumplimiento del Concesionario con la presentación de Informes Mensuales de Cobros de Peaje Electrónicos, Notificaciones de Incidentes, Informes de Incidentes ambientales y los Estados Financieros, entre otros
- Cumplimiento con la implementación del Cobro de Peajes
- Cumplimiento del Concesionario con el Mantenimiento de Pólizas de Seguro requeridas por el Contrato de Concesión durante el periodo de evaluación
- Cumplimiento de las Obligaciones Contributivas (Contribuciones sobre Ingresos, Patentes Municipales, Arbitrios, Contribución Sobre la Propiedad e Impuesto de Venta y Uso) del Concesionario durante el periodo de evaluación
- Cumplimiento con las Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre otros) requeridas para las operaciones por el Concesionario de las Autopistas
- Cumplimiento del Pago de las Utilidades de las Autopistas por el Concesionario durante el periodo de evaluación

- Cumplimiento de los Pagos por el Concesionario a la ACT en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico
- Cumplimiento del Concesionario con los requerimientos del Contrato de Concesión y las leyes aplicables sobre la ejecución de Proyectos de Mejoras Capitales

Conforme a los distintos temas evaluados como parte de esta monitoria, la metodología de evaluación varía para cada tema evaluado. Las siguientes secciones establecen los términos del Contrato de Concesión, según enmendado, la implementación de tales términos y condiciones por el Concesionario y la ACT, y la evaluación para cada una de estas secciones.

El autor de este informe se reserva el derecho de presentar en el futuro un informe revisado con información adicional a la contenida en el presente, tales como tablas, gráficas, resultados, opiniones, y conclusiones, que resulten de información adicional que no estaba disponible al momento de redactar el informe.

INFORME DE MONITORIA

En las siguientes secciones se discute cada uno de los temas objeto de este informe, conforme a las disposiciones del Contrato de Concesión, sus enmiendas, y Apéndices. Los temas fueron determinados de una revisión a fondo de los términos y condiciones del Contrato de Concesión.

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN I: MANUAL DE MANTENIMIENTO

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe causar que sus operaciones de las Autopistas estén en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operación incluidos como Apéndice 9 del Contrato de Concesión. Estos Estándares de Operación exigen una operación en conformidad con los más altos estándares y prácticas de calidad, a la vez que con el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen I de los Estándares de Operación (Apéndice 9A del Contrato de Concesión), titulado Manual de Mantenimiento, le requiere al Concesionario el mantenimiento efectivo y constante de toda la infraestructura que componen las Autopistas. Este manual divide las actividades de mantenimiento en lo que es, mantenimiento preventivo y lo que es mantenimiento correctivo. La infraestructura de las Autopistas es dividida en el Volumen I de los Estándares de Operación en las siguientes categorías: Mantenimiento de las Carreteras (Capítulo B), Mantenimiento de los Delineadores de las Carreteras (Capítulo C), Mantenimiento del Sistema de Drenaje y Control de Erosión (Capítulo D), Mantenimiento del Paisajismo (Capítulo E), Mantenimiento del Taludes, Deslizamientos, y Sumideros (Capítulo F), Mantenimiento de Puentes y Estructuras (Capítulo G), Mantenimiento de Barreras de Sonido y Muros de Retención (Capítulo H), Mantenimiento de Incidentes por Terceros y Emergencias (Capítulo I), Mantenimiento de Dispositivos y Sistemas de Seguridad (Capítulo J), Mantenimiento de Rotulación y Señales (Capítulo

K), Mantenimiento de Luminarias y Sistemas Eléctricos (Capítulo L), Mantenimiento de las Plazas de Peaje (Capítulo M), y Mantenimiento de las Facilidades (Capítulo N). Para cada una de las categorías antes mencionadas, el Volumen I de los Estándares de Operación impone ciertas frecuencias de actividades de mantenimiento y tiempos de respuesta de actividades correctivas, con las cuales se debe cumplir.

Implementación

Conforme con requerimientos del Volumen I de los Estándares de Operación, el Concesionario estableció una estructura organizacional para manejar todas las actividades de mantenimiento en las Autopistas. La misma consiste en la asignación de recursos internos y externos para ejecutar y supervisar las actividades de mantenimiento implementadas. Además, el Concesionario implementó un sistema tecnológico de información llamado JAMMS para registrar el desempeño de su mantenimiento en las Autopistas.

Metodología de la Evaluación

La evaluación del mantenimiento en las Autopistas y sus facilidades fue realizada a base de la información obtenida por el Concesionario. En la misma se agrupan las actividades correctivas de mantenimiento, desde 2017 hasta 2021, según la información registrada en el programa JAMMS. El Concesionario también ha incorporado los tiempos de respuesta en el sistema JAMMS.

Evaluación

La tabla a continuación muestra el cumplimiento del Concesionario con los tiempos de respuesta para las actividades de mantenimiento. Cabe mencionar que las actividades correctivas aquí informadas, son aquellas registradas por el Concesionario en su sistema JAMMS.

Tabla 1: Distribución de Actividades Correctivas de Mantenimiento por Capítulo

	Total	En Cumplimiento		Incumplimiento	
		Instancias	%	Instancias	%
Puentes y Estructuras	99	95	95.96%	4	4.04%
Drenajes / Control de Erosión	45	45	100.00%	0	0.00%

	Total	En Cumplimiento		Incumplimiento	
		Instancias	%	Instancias	%
Mantenimiento de Facilidades	2153	2145	99.63%	8	0.37%
Paisajismo	437	433	99.08%	4	0.92%
Mantenimiento de Muros de Contención	3	3	100.00%	0	0.00%
Mantenimiento de Luminarias en Vías de Rodaje	454	433	95.37%	21	4.63%
Mantenimiento de Pavimentos	440	434	98.64%	6	1.36%
Limpieza de Vías de Rodaje	307	304	9.9.02%	3	0.98%
Mantenimiento de Sistemas de Seguridad Vial	945	934	98.84%	11	1.16%
Slope stabilization, Rck SLd, SNKH	5	4	80.00%	1	20.00%
Mantenimiento de Plazas	91	91	100.00%	0	0.00%
TOTAL	4979	4921	98.84%	58	1.16%

Como se puede observar, el Concesionario ha cumplido consistentemente con sus tiempos de respuesta para actividades de mantenimiento según la información suministrada. Durante los años 2017 al 2021 se registraron un total de 4,979 actividades de mantenimiento, para las cuales el Concesionario cumplió con sus tiempos de respuesta/frecuencia en 4,921 o el 98.84% de las actividades. El Concesionario evidenció que Metropistas cambió de plataforma a inicios del año 2022 y no le permite extraer reportes individuales de 2021 hacia atrás.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 2: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación

Criterio	Resultado
Respuesta para las Actividades de Mantenimiento	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece, que el Concesionario debe asegurarse que su operación de las Autopistas esté en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operaciones incluidos como Apéndice 9 al Contrato de Concesión. Estos Estándares de Operación exigen una operación, de conformidad con los más altos

estándares y prácticas de calidad, a la vez que el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen II de los Estándares de Operación (Apéndice 9B del Contrato de Concesión), titulado Manual de Operaciones y Procedimientos, le requiere el Concesionario la confección y entrega de ciertos planes e informes anuales a la ACT, para su evaluación y aprobación. Los planes requeridos, tienen el propósito de establecer la manera en que el Concesionario alcanzará los estándares de calidad y servicio requeridos por el Contrato de Concesión. Por otro lado, los informes tienen el propósito de establecer los resultados obtenidos por el Concesionario, para establecer el cumplimiento con los Estándares de Operación.

Planes Requeridos: El Manual de Operaciones y Procedimientos le requiere al Concesionario la entrega de los siguientes planes anuales a la ACT:

- Plan de Sistema Gerencial del Programa (Capítulo B)
- Plan de Sistema de Gestión de Calidad (Capítulo C)
- Plan de Seguridad (Capítulo D)
- Plan de Equipos (Capítulo E)
- Plan de Recaudación y Operación de los Peajes (Capítulo F)
- Plan de Operaciones de las Facilidades (Capítulo G)
- Plan de Manejo del Tráfico (Capítulo H)
- Plan de Servicio al Cliente (Capítulo I)
- Plan de Manejo y Operaciones de Emergencia (Capítulo J)

A continuación, los resultados de la monitoria de los requerimientos del Volumen II del Estándar de Operación del Contrato de Concesión.

- **Presentación de Planes por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Para el año 2020 los planes requeridos por el Volumen II del Estándar de Operación debieron ser presentados por el Concesionario a la ACT en o antes del 29 de enero de 2021. A continuación, las fechas de presentación de los distintos planes por el Concesionario.

	V10.0 (2020)
– Plan de Sistema Gerencial de Programa	28-Ene-2021
– Plan de Sistema de Gestión de Calidad	28-Ene-2021
– Plan de Seguridad	28-Ene-2021
– Plan de Equipos	28-Ene-2021
– Plan de Recaudación y Operación de los Peajes	28-Ene-2021
– Plan de Operaciones de las Facilidades	28-Ene-2021
– Plan de Manejo del Tráfico	28-Ene-2021
– Plan de Servicio al Cliente	28-Ene-2021
– Plan de Manejo y Operaciones de Emergencia	28-Ene-2021

Conforme a la evidencia suministrada por el Concesionario, todos los planes para el año 2020 (V10.0) fueron presentados a la ACT dentro del periodo estipulado, por lo que se

considera que el Concesionario está en cumplimiento con los tiempos establecidos en el Estándar de Operación.

- Aprobación de Planes por la ACT — Incumplimiento

Para el año 2020 los planes presentados por el Concesionario debieron ser aprobados por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2021 (120 días calendarios luego de la presentación de los planes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los planes a la fecha de esta monitoria. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento del Contrato de Concesión.

INFORME ANUAL DE ESTADO DE LAS AUTOPISTAS Y PROGRAMA DE MEJORAS CAPITALES SEGÚN ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS

Informes Requeridos: El Manual de Operaciones y Procedimientos, en su Sección A.5 del Capítulo L, le requiere al Concesionario la preparación y entrega a ACT del Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales. Este informe, a su vez, se divide en los siguientes temas:

- Informe de Condiciones de los Puentes y Estructuras (Sección L.3.6.1)
- Informe de Condiciones Submarinas (Sección L.3.7)
- Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica (Sección L.3.8)
- Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera (Sección L.3.6.2)
- Informe de Condiciones de las Facilidades (Sección L.3.6.3)
- Informe de Programa de Mejoras Capitales (Sección L.3.10.3)
- Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección de Crecimiento a 10 Años (Sección L.2.2)
- Certificación del Concesionario (Sección L.2.3)

Tiempo para la Entrega de Informes: Conforme a las estipulaciones de los Estándares de Operación, todos los planes requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación y todos los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas, con la excepción del Programa de Mejoras Capitales, deben ser sometidos a la ACT en un término de ciento veinte (120) días calendario, luego de cada año de concesión. El Informe de Condiciones Submarinas debe ser sometido a la ACT con una frecuencia bianual.

Finalmente, el Informe de Programa de Mejoras Capitales debe ser sometido a la ACT anualmente, dentro de un término de dos (2) meses luego de la ACT haber aprobado los informes anuales de las condiciones de las Autopistas.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Volumen II de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los planes e informes requeridos a la ACT. Sin embargo, es importante aclarar que no todos los informes requeridos aplican a las Autopistas bajo la concesión y que, conforme a como fue requerido por la ACT, la frecuencia de uno de los informes discrepa de la requerida por los Estándares de Operación. A continuación, la explicación:

▪ El Informe de Condiciones de Estructuras con Elementos Tipo Fractura Crítica, requerido por el Capítulo L, no aplica a la concesión. Esto debido a que ninguna estructura, dentro de los límites de la concesión, cumple con los requerimientos para ser clasificada de tal manera conforme al "*National Bridge Inventory System"* (en lo subsiguiente "NBIS") de la Administración Federal de Autopistas ("FHWA" por sus siglas en inglés). Así fue indicado por el Concesionario. Una verificación de la base de datos de puentes para Puerto Rico de la FHWA, confirmó lo indicado por el Concesionario.

▪ El Informe de Condiciones Submarinas, requerido por el Capítulo L, es preparado bianualmente desde el año 2016. El Capítulo L en su Tabla L.3.12.2 establece que los puentes que requieren inspecciones acuáticas son el Núm. 1021, el Núm. 888, el Núm. 889, el Núm. 894, el Núm. 2774 (el Concesionario suministró evidencia de que este puente se encuentra fuera de los límites de la concesión) y el Núm. 1180. Las inspecciones de los puentes están a cargo de la compañía Desarrolladora JA.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación se concentró en la Presentación de los documentos por el Concesionario y Aprobación en Tiempo de los Documentos por la ACT. Para este renglón, se toma en consideración las fechas de presentación y aprobación de los distintos documentos sometidos por el Concesionario a la ACT, y posterior aprobación por la ACT conforme a lo siguiente:

- Presentación de Informe de Estado de las Autopistas por el Concesionario
- Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT
- Presentación de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario
- Aprobación de Programa de Mejoras Capitales por la ACT

- Presentación de Informe de Estado de las Autopistapor el Concesionario

En Cumplimiento

Los documentos del Informe correspondiente al año 2020 debieron ser presentados por el Concesionario en o antes del 29 de enero de 2021. A continuación, las fechas de presentación de los distintos documentos por el Concesionario.

Informe de Condiciones de los Puentes y Estructura.....29-Ene-2021
Informe de Condiciones Submarinas.....29-Ene-2021

Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica .....No Aplica
Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera 29-Ene-2021
Informe de Condiciones de las Facilidades 29-Ene-2021
Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección a 10 Años .....No Aplica*
Certificación del Concesionario 29-Ene-2021

*Ver '*Delay Notice - COVID19 Pandemic Communication*' de 23 de julio de 2020.

La Sección L.2.4 de los Estándares de Operación indica que, "[p]ara recibir la aprobación de la PRHTA y el *Commonwealth*, se deben cumplir o superar los siguientes criterios: todas las inspecciones se han realizado de acuerdo con los requisitos de este Capítulo, todos los informes han sido firmados y sellados por un ingeniero profesional licenciado en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y toda la documentación e informes requeridos, han sido archivados con la agencia apropiada". Por lo antes expuesto, se identificó que los informes requeridos por el Capítulo L están firmados y ponchados por un ingeniero licenciado. Además, cumplieron con la cancelación de estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico ("CIAPR"), según consta en el Manual de Guías para la cancelación de estampillas del CIAPR, aprobado el 18 de marzo de 2017, Capítulo III, Artículo 2.

Los Estándares de Operación le requieren al Concesionario que cumpla con los criterios de aceptación presentados en la Sección L.2.4, para que posteriormente la ACT evalúe y apruebe la información presentada. A estos efectos, Metropistas informa que la ACT no ha suministrado respuestas sobre el particular y/o la aprobación del informe.

- **Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año 2020 los informes presentados por el Concesionario debieron ser aprobados por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2020 (120 días calendarios luego de la presentación de los informes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los planes a la fecha de este informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento.

- **Presentación de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Dado que no existe documentación que evidencia la aprobación de los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas, no existe una fecha cierta para la presentación del informe.

Además, se cumplió con la cancelación de estampillas del CIAPR, según consta en el Manual de Guías para la Cancelación de Estampillas del CIAPR, aprobado el 18 de marzo de 2017, Capítulo III, Artículo 2.

Los Estándares de Operación le requieren al Concesionario que cumpla con los criterios de aceptación presentados en la Sección L.2.4, para que posteriormente la ACT evalúe y apruebe la información presentada. A estos efectos, Metropistas informa que la ACT no ha suministrado respuestas sobre el particular y/o la aprobación del informe.

- Aprobación de Programa de Mejoras Capitales por la ACT Incumplimiento

Dado que no se ha suministrado evidencia de que el Informe Anual de Estado de las Autopistas haya sido aprobado por la ACT, aunque se evidencia el Informe del Programa de Mejoras Capitales sometido por el Concesionario, no existe el tracto de documentos necesarios para poder determinar el cumplimiento de la ACT con este requerimiento del Contrato de Concesión.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación de documentación requerida por el Volumen II de los Estándares de Operación.

Tabla 3 : Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación

Criterio	Resultado
Presentación de Informe Anual de Estado de las Autopistas	C
Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT	I
Presentación de Informe de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario	C
Aprobación de Informe de Programa de Mejoras Capitales por la ACT	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN III: MANUAL DE MANEJO AMBIENTAL

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe causar que sus operaciones de las Autopistas estén en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operación incluidos como Apéndice 9 del Contrato de Concesión. Estos Estándares de Operación exigen una operación en conformidad con los más altos estándares y prácticas de calidad, a la vez que el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen III de los Estándares de Operación (Apéndice 9C del Contrato de Concesión), titulado Manual de Manejo Ambiental, le requiere al Concesionario proteger los recursos naturales y el ambiente, a la vez que se cumple con las cláusulas contractuales. Este volumen establece los requerimientos mínimos para que el Concesionario genere un plan ambiental detallado, para atender los asuntos fundamentales necesarios para proteger los recursos naturales y el ambiente.

El Plan de Manejo Ambiental requerido por el Volumen III de los Estándares de Operación debe ser sometido por el Concesionario a la ACT, en un término de ciento veinte (120) días calendario, luego de cada año de concesión (según la Sección A.6, tomando en consideración la Fecha de Cierre). Por otro lado, la ACT también se ve obligada a aprobar el Plan de Manejo Ambiental sometido por el Concesionario. No hay un término de tiempo especificado para la aprobación por la ACT de dicho plan.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Volumen III de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los Planes de Manejo Ambiental, anualmente, a la ACT.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se evaluó la Presentación y Aprobación en Tiempo de los Planes. Para esto se toma en consideración las fechas de presentación por el Concesionario y la aprobación por la ACT de los planes.

Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos del Volumen III de los Estándares de Operación del Contrato de Concesión.

- **Presentación del Plan por Concesionario** — **En Cumplimiento**

Para el año 2020 el Plan de Manejo Ambiental debía ser presentado por el Concesionario, en o antes del 29 de enero de 2021. El Concesionario sometió el plan el 28 de enero de 2021 a la ACT, por lo que cumplió con el término de tiempo requerido por el Volumen III de los Estándares de Operación.

Resultado: El Concesionario cumplió con la presentación del Plan de Manejo Ambiental.

- **Aprobación en Tiempo del Plan por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año 2020 el plan presentado por el Concesionario debió ser aprobado por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2021 (120 días calendarios luego de la presentación de los planes).

No se ha provisto evidencia de que se haya aprobado el plan a la fecha de este informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento del Contrato de Concesión.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación de documentación requerida por el Volumen II y III de los Estándares de Operación.

Tabla 4: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II y III de los Estándares de Operación

Criterio- Volume II	Resultado
Presentación de Planes por el Concesionario	C
Aprobación de Planes por la ACT	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

Criterio- Volumen III	Resultado
Presentación de Plan de Manejo Ambiental por el Concesionario	C
Aprobación de Plan de Manejo Ambiental por la ACT	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES MENSUALES DE COBRO DE PEAJES ELECTRÓNICOS Y NOTIFICACIONES

La Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT, dentro de un término de quince (15) días al finalizar cada mes, un informe sustancialmente similar al Apéndice 19 del Contrato de Concesión. Estos informes deben ser preparados con los datos del proveedor de servicios de cobro de peajes electrónicos en las Autopistas y deben incluir un estimado detallado de los Peajes No Pagados por los usuarios de las Autopistas (*Delinquent Non-Cash Tolls*) (DNCT, por sus siglas en inglés), para el periodo cubierto por el informe. El Apéndice 19 del Contrato de Concesión, titulado *Form of Monthly ETC Traffic Report*, consiste en una plantilla de informe de las transacciones electrónicas en los peajes, y sus correspondientes ingresos basado en las tarifas aplicables para el periodo.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme al requerimiento de la Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión, el Concesionario generó su propia plantilla para los informes solicitados. La plantilla del Concesionario es sustancialmente similar al Apéndice 19 del Contrato. Las diferencias principales entre el mencionado Apéndice 19 y la plantilla del Concesionario son:

- El Apéndice 19 presenta una sección para la tabulación de las tarifas de peajes aplicables en cada plaza por clase de vehículo, mientras que la plantilla del Concesionario no.
- El Apéndice 19 no hace distinción entre las transacciones electrónicas normales y las transacciones *v-tolls*, mientras que la plantilla del Concesionario sí.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se toma en consideración los quince (15) días calendarios impuestos por el Contrato de Concesión para la entrega del informe.

Evaluación

- **Presentación de los Informes**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos para los siguientes periodos, en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Enero 2020	14-Feb-2020
- Febrero 2020	12-Mar-2020
- Marzo2020	10-Ago-2020
- Abril 2020	10-Ago-2020
- Mayo 2020	10-Ago-2020
- Junio 2020	10-Ago-2020
- Julio 2020	10-Ago-2020
- Agosto 2020	15-Sep-2020
- Septiembre 2020	15-Oct-2020
- Octubre 2020	16-Nov-2020
- Noviembre 2020	15-Dic-2020
- Diciembre 2020	15-Ene-2021

Resultado: Todos los informes para el año natural 2020 fueron sometidos por el Concesionario, dentro del término de quince (15) días calendario establecido en el Contrato de Concesión, con excepción de marzo, abril, mayo, junio y julio, por causa de la pandemia de COVID-19.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 5: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

La Sección 8.1(b) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT un Informe Trimestral de Características de Tráfico. Estos informes deben ser presentados dentro de un término de veinte (20) días laborables desde que finalice cada trimestre.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme al requerimiento de la Sección 8.1(b) del Contrato de Concesión el Concesionario generó una plantilla para los Informes de Características del Tráfico. En esta plantilla el Concesionario incluye los conteos mensuales de tráfico para cada una de las Plazas de Peajes en las Autopistas (el conteo se provee por clase de vehículo), el total resumido por vía (i.e. PR-5 y PR-22) de los conteos de tráfico para el trimestre. El Concesionario envía los Informes de Características del Tráfico con una frecuencia mensual a la ACT.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para este renglón se toma en consideración los veinte (20) días laborables establecidos en el Contrato de Concesión para la entrega del informe.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes de Características del Tráfico. El año natural 2020 debía incluir cuatro (4) Informes Trimestrales de Características del Tráfico. Sin embargo, ya que el concesionario los presenta mensualmente, se suministraron doce (12) informes en total.

▪ Presentación de los Informes

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes de Características del Tráfico en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Enero 2020	14-Feb-2020
- Febrero 2020	12-Mar-2020
- Marzo 2020 (1er Trimestre)	10-Ago-2020
- Abril 2020	10-Ago-2020
- Mayo 2020	10-Ago-2020
- Junio 2020 (2do Trimestre)	10-Ago-2020
- Julio 2020	10-Ago-2020
- Agosto 2020	15-Sep-2020
- Septiembre 2020 (3er Trimestre)	15-Oct-2020
- Octubre 2020	16-Nov-2020
- Noviembre 2020	15-Dic-2020
- Diciembre 2020 (4to Trimestre)	15-Ene-2021

Resultado: Todos los informes trimestrales para el año 2020 fueron entregados, dentro del término de veinte (20) días laborables establecidos en el Contrato de Concesión, a excepción de marzo, abril, mayo, junio y julio, por causa de la pandemia.

A continuación se muestra el tráfico vehicular mensual reportado por el Concesionario para la PR-5, PR-22 y DTL para el año 2019 y el año 2020 sucesivamente.

TABLA 6: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2019

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,484,560	14,023,000	200,429	15,707,989
Febrero	1,408,929	12,982,509	223,369	14,614,807
Marzo	1,681,568	14,688,262	251,441	16,621,271
Abril	1,495,119	13,866,061	235,338	15,596,518
Mayo	1,581,185	14,638,185	243,768	16,463,138
Junio	1,477,558	14,049,073	215,243	15,741,874
Julio	1,426,805	13,849,293	192,157	15,468,255
Agosto	1,509,395	14,206,889	224,866	15,941,150
Septiembre	1,467,854	13,395,214	232,594	15,095,662
Octubre	1,566,729	14,507,823	279,318	16,353,870
Noviembre	1,503,690	13,958,861	220,185	15,682,736
Diciembre	1,595,668	14,787,097	229,840	16,612,605
				189,899,875

TABLA 7: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2020

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,441,468	13,276,574	211,235	14,929,277
Febrero	1,471,041	13,594,364	232,726	15,298,131
Marzo	1,030,281	9,259,282	92,556	10,382,119
Abril	547,123	4,670,204	10,607	5,227,934
Mayo	946,304	8,378,932	41,206	9,366,442
Junio	1,247,028	11,534,953	108,784	12,890,765
Julio	1,327,903	12,396,934	133,747	13,858,584
Agosto	1,312,469	11,878,579	140,355	13,331,403
Septiembre	1,327,365	12,203,827	151,343	13,682,535
Octubre	1,400,070	12,982,820	167,282	14,550,172
Noviembre	1,294,288	11,976,194	138,130	13,408,612
Diciembre	1,396,148	12,893,075	184,202	14,473,425
				151,399,399

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes de Características del Tráfico. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 8: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES DE TRÁFICO

La Sección 8.1(c) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe notificar oportunamente a la ACT sobre todo incidente de tráfico, incluyendo emergencias y accidentes, para los cuales se requiere un informe bajo el Artículo 4.07 de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, Ley Núm. 22 del 7 de enero del 2000, según enmendada. El Concesionario también debe notificar a la ACT todas las reclamaciones realizadas, por o en contra del Concesionario, además de las reclamaciones que el Concesionario proyecta que sean realizadas, por o en contra del Concesionario.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Contrato de Concesión, el Concesionario ha optado por realizar las notificaciones de incidentes a la ACT con una frecuencia mensual. Para esto, el Concesionario ha generado un formato de informe que incluye la localización, fecha y hora, clasificación y una breve descripción de los incidentes registrados. Por otro parte, el Concesionario remite a la ACT otro informe trimestral que incluye todos los datos de los informes mensuales, y también incluye los datos de reclamaciones realizadas en contra del Concesionario y el monto reclamado o pagado, por tipo y clasificación.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación fue dividida en dos (2) renglones principales. Estos dos (2) renglones son la Presentación de Informes de Notificaciones y la Fecha de Presentación de Informes Trimestrales.

EVALUACIÓN

- **Presentación de Informes Mensuales de Notificaciones de Incidentes**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Notificaciones de Incidentes en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Enero 2020	14-Feb-2020
- Febrero 2020	12-Mar-2020
- Marzo 2020	10-Ago-2020
- Abril 2020	10-Ago-2020

- Mayo 2020.....10-Ago-2020
- Junio 2020.....10-Ago-2020
- Julio 2020.....6-Oct-2020
- Agosto 2020.....6-Oct-2020
- Septiembre 2020.....6-Oct-2020
- Octubre 2020.....13-Ene-2021
- Noviembre 2020.....13-Ene-2021
- Diciembre 2020.....13-Ene-2021

Resultado: El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Notificaciones de Incidentes para todos los meses del año 2020. El Contrato de Concesión indica que estos informes deben ser sometidos trimestralmente. En el pasado y hasta el 2020 se sometieron de forma mensual.

- Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes

El Concesionario suministró evidencia del sometimiento de los siguientes Informes Trimestrales de Incidentes:

Trimestre	*Fecha de Entrega*
–Primer Trimestre	10-Ago-2020
–Segundo Trimestre	10-Ago-2020
–Tercer Trimestre	6-Oct-2020
–Cuarto Trimestre	13-Ene-2021

Resultado: El Concesionario no suministró evidencia de la presentación de todos los Informes Trimestrales de Incidentes, antes de los veinte (20) días laborables del siguiente trimestre. Se aclara que, para los primeros dos trimestres del año, nos encontrábamos en pandemia, por lo que el Concesionario informó que no fue posible presentar los informes a tiempo.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 9 RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES DE TRÁFICO

Criterio	Resultado
Presentación Informes Mensuales de Notificaciones de Incidentes	C
Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes	C
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica	

INFORMES DE INCIDENTES AMBIENTALES

La Sección 8.1(d) del Contrato de Concesión le impone al Concesionario la obligación de remitir a la ACT ciertos informes de incidentes ambientales. En específico, esta sección requiere informar a la ACT de cualquier incidente de liberación, descarga, vertido, derramamiento (accidental o intencional) de cualquier cantidad reportable, (según se define en la Ley Ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas, el lugar donde ocurrió el incidente, el tiempo, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y, en su caso, las medidas correctivas adoptadas. Dicho informe, realizado acorde con las leyes ambientales aplicables, debe ser remitido a la ACT, en un término no mayor de siete (7) días desde la fecha que ocurrió dicho incidente ambiental.

El Concesionario suministró copia del informe ambiental correspondiente al año bajo evaluación y también suministró hoja de trámite de dicho informe, para corroborar si fue remitido a la ACT puntualmente.

Fecha de Incidente:	Fecha de Notificación a JCA:	Fecha de Notificación a ACT:
13-Nov-2020	13-Nov-2020	18-Nov-2020

El Concesionario sometió el informe de incidente ambiental tanto a la JCA como a la ACT, según las fechas indicadas anteriormente. A tales efectos, se determina que el Concesionario cumplió con el tiempo establecido en las obligaciones contractuales.

INFORMES FINANCIEROS

La sección 8.1(e) del Contrato de Concesión establece que, durante la vigencia del contrato, el Concesionario entregará a la ACT en un periodo de sesenta (60) días contados a partir del último día de cada periodo de seis (6) meses, una copia de los estados financieros sin auditar del Concesionario. Además, el Contrato establece que el Concesionario deberá emitir y proveer, al cierre del año, un estado financiero auditado, preparado de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, incluyendo, con cada estado financiero auditado, la opinión adicional de un Contador Público Autorizado (en lo subsiguiente "CPA") independiente, contratado por el Concesionario.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

De acuerdo con lo anterior, el cumplimiento del Concesionario con el Contrato de Concesión, en cuanto a los informes financieros, se circunscribe al cumplimiento de informar, reportar y entregar los informes a la ACT en el término establecido en el Contrato. Como parte de los documentos a ser evaluados para la monitoria, se le solicitó al Concesionario que sometieran copia de todos los informes financieros reportados por el Concesionario a la ACT, incluyendo las cartas de trámite o evidencia de envío.

EVALUACIÓN

A continuación, la monitoria del cumplimiento del Concesionario con la presentación de los Informes Financieros a la ACT.

- Estados Financieros Auditados

En la Sección 1.1 del Contrato de Concesión define año reportable (*reporting year*) como aquel periodo que comprende desde el 1 de julio del año corriente al 30 de junio del año próximo, mejor conocido como año fiscal. De acuerdo con lo anterior, para cumplir con el Contrato de Concesión, el Concesionario tenía la obligación de emitir y reportar un estado financiero auditado al cierre del año reportado, quiérase decir, al 30 de junio de cada año.

Nótese que el cierre del periodo contable del Concesionario es al 31 de diciembre de cada año, por tanto, el año reportable, según el Contrato de Concesión, es diferente al del Concesionario. En lugar de un año fiscal, el año reportable del Concesionario comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre del mismo año, lo que se conoce como año calendario. Es por dicha razón que el Concesionario emite estados financieros auditados a su cierre, o sea, al 31 de diciembre de cada año.

De la documentación sometida por el Concesionario y la ACT, se pudo identificar que los estados financieros auditados a la fecha del 31 de diciembre de 2020 fueron emitidos y reportados a la ACT. Los estados financieros auditados que fueron revisados también constan con la carta de opinión del CPA auditor según requerida por el Contrato de Concesión.

Nótese que, el Contrato no fue enmendado para disponer un cambio en la definición de año reportable ni en el término de los informes requeridos, por lo que los informes auditados deben ser emitidos para cada cierre de año reportable, o sea, al 30 de junio de cada año.

En la pasada Monitoria (correspondiente al año 2019), se hace referencia a una carta con fecha del 15 de mayo de 2015 y suministrada por el Concesionario, emitida por la ACT y dirigida al Sr. Gonzalo Alcalde, en la que se indica que la ACT mejoró el requisito de emisión de informes financieros. A tenor con dicha correspondencia, a partir del 15 de mayo de 2015, al Concesionario se le requeriría emitir (1) informes financieros no auditados al cierre de cada trimestre calendario, es decir cuatro (4) informes no auditados correspondientes al cierre de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año y un (1) informe auditado al final de año calendario, es decir, el 31 de diciembre de cada año. No obstante, se enfatiza que esta correspondencia no cumple con los requisitos dispuestos en la Sección 20.3 del Contrato, por tanto, la misma no se considera de por sí una enmienda el Contrato sobre la definición de año reportable y el término de los informes requeridos en la Sección 8.1(e) del Contrato.

Resultado: Conforme lo anterior, se considera que el Concesionario está en cumplimiento con la presentación de Estados Financieros Auditados a la ACT. Sin embargo y a modo

de observación, se resalta la discrepancia entre los periodos de los informes requeridos por el Contrato de Concesión y el cierre del año fiscal del Concesionario.

- Estados Financieros No-Auditados

La Sección 1.1 del Contrato de Concesión define año reportable (*reporting year*) como aquel periodo que comprende desde el 1 de julio del año corriente al 30 de junio del año próximo. De acuerdo con lo anterior, para cumplir con el Contrato, el Concesionario tenía la obligación de emitir un estado financiero no auditado para cada periodo de seis (6) meses, es decir, para cada periodo terminando el 31 de diciembre y el 30 de junio de cada año y remitirlo a la ACT, en o antes de sesenta (60) días culminado cada periodo.

El Concesionario suministró informes trimestrales, en lugar de informes semestrales como estipula el Contrato de Concesión. No obstante, la ACT está de acuerdo con la entrega de estos informes, para los periodos indicados en la tabla a continuación.

TABLA 10: CIERRE DE ESTADOS FINANCIEROS TRIMESTRALES NO-AUDITADOS

Cierre de Estados Financieros Trimestrales No-Auditados	
Periodo terminado en:	Fecha de Entrega a la ACT:
31-Mar-2020	11-May-2020
30-Jun-2020	14-Ago-2020
30-Sep-2020	13-Nov-2020
31-Dic-2020	11-Feb-2021

Se pudo confirmar además que los informes financieros no auditados estipulados en la Sección 1.1 del Contrato de concesión, entiéndase junio y diciembre fueron reportados a la ACT, dentro del periodo de sesenta (60) días requerido en el Contrato. Este hecho se confirmó según las cartas de trámite inspeccionadas, correspondencia, mensajería, u otra documentación provista para confirmar el envío a la ACT o la provista por la misma ACT.

Resultado: Conforme lo anterior se considera al Concesionario en cumplimiento con la presentación de los Estados Financieros No-Auditados a la ACT.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes Financieros a la ACT. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 11: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LA PRESENTACIÓN DE INFORMES FINANCIEROS POR EL CONCESIONARIO A LA ACT

Criterio	Resultado
Informes Financieros Auditados	C
Informes Financieros No-Auditados	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A*	

= *No Aplica*

INFORMES MENSUALES DE DESEMPEÑO DEL BUS RAPID TRANSIT ("BRT") Y EL DYNAMIC TOLL LANE ("DTL")

La Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT informes mensuales sobre el desempeño del BRT/DTL. Tales informes deben incluir la siguiente información en intervalos de diez (10) minutos:

- Volúmenes de Tráfico Observado;
- Velocidades Promedio; y
- Tarifas de peaje aplicables en los periodos informados

IMPLEMENTACIÓN

Conforme al requerimiento de la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión el Concesionario generó una plantilla para los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No obstante, debido al volumen de datos que requiere la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 y en consideración que el Concesionario entrega los informes a la ACT, a la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico, antes el Banco Gubernamental de Fomento, y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas, la plantilla del Concesionario tiene un formato tipo resumen donde se provee la velocidad promedio, las tarifas de peaje promedio, y el volumen de tráfico promedio durante cada día de operación del BRT/DTL. El Concesionario incluye notas en su plantilla de informe, donde indica que el detalle de los volúmenes de tráfico y las velocidades promedio, así como las tarifas de peajes aplicables, para intervalos de cinco (5) minutos, están disponibles de la ACT solicitarlos.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Debido a que el Contrato de Concesión no impone fechas límites para la presentación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL la evaluación solo se concentró en la presentación de los informes a la ACT por el Concesionario.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. El año natural 2020 debía incluir doce (12) Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No se suministró evidencia que el Concesionario haya sometido los informes para los meses de enero a diciembre 2020 a la ACT. No obstante, el Concesionario sometió una hoja de trámite que pone a la disposición de la ACT los informes en intervalos de cinco (5) minutos, de ser requeridos por ACT.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario no cumplió con la presentación de la información requerida por la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión. Dada la documentación evaluada, se considera al Concesionario en incumplimiento con los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 12: : Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

Según mencionado en monitorias anteriores, aunque el Concesionario ha incumplido en la presentación del detalle del desempeño del BRT/DTL, sí existe la capacidad de generar los informes solicitados por el Apéndice 10 (aunque sean voluminosos). No obstante, el Concesionario informó, que la ACT tiene acceso al sistema que genera los informes, por lo que, de desearlo, podrían generar los informes requeridos cuando lo estimen necesario.

Este incumplimiento ha sido identificado en los Informes de Monitorias previas. Se expone que, para beneficio de las partes (la ACT y el Concesionario) deberían evaluar la posibilidad de realizar un acuerdo, en conformidad con la presentación de los Informes Mensuales del BRT/DTL, determinando si la presentación del informe debería continuar siendo un requerimiento del Contrato de Concesión y/o la disponibilidad de este.

Por lo que es importante mencionar que, las cartas de trámite de los informes mensuales del Concesionario a la ACT incluyen notas, de que la información del informe está disponible para evaluación, de ser requerida por la ACT.

PLAZAS DE PEAJES

El Contrato de Concesión mediante el Artículo 7, la Sección 3.16(c), y los Apéndices 10 y 11 establece las condiciones bajo las cuales se estarán recaudando los peajes y otros ingresos a los que tiene derecho el Concesionario en las Autopistas. La Sección 7.2 del Contrato de Concesión establece, que el Concesionario tendrá derecho, durante el término de la concesión, a dos tipos de ingresos, Ingresos de Peajes (*Toll Revenues*) e Ingresos No-Peajes (*Non-Toll Revenues*). Los Ingresos de Peajes se establecen como los peajes pagados por los usuarios para el uso de las Autopistas. Los Ingresos de Peajes incluyen también la porción correspondiente al Concesionario del Carril de Peaje Dinámico en la PR-22.

Por otro lado, la Sección 3.16(c) define las condiciones para el cobro de los *Delinquent Non-Cash Tolls* (“DNCT". Los DNCT incluyen toda cantidad de peajes electrónicos, por video, o de otro tipo pagaderos en las Autopistas, pero que no fueron pagados por los

usuarios, en violación a las leyes aplicables. Los DNCT no incluyen los vehículos no sujetos al cobro de peajes (Sección 1(b) del Apéndice 10), peajes no pagados como consecuencia de un defecto en la operación del sistema de peajes, peajes no pagados como resultado de un incumplimiento del Concesionario con los términos del Contrato de Concesión, y aquella porción correspondiente a la ACT del ingreso del Carril de Peaje Dinámico en la PR-22 no pagado por usuarios. La Sección 3.16(c) establece que los DNCT serán pagaderos al Concesionario por la ACT, independientemente si la ACT recobra o no los DNCT.

El Apéndice 10 establece los términos bajo los cuales el Concesionario estará permitido a establecer el cobro de los peajes en las Autopistas y en el Carril de Peaje Dinámico de la PR-22. Este Apéndice establece los cómputos para las tarifas de peajes a ser implementadas en las Autopistas y las notificaciones por el Concesionario de tales tarifas, tanto a la ACT como al público general, entre otras cosas. Finalmente, el Apéndice 11 establece los términos para los servicios de cobro de peajes por terceros durante la Concesión, así como los honorarios de los proveedores por tales servicios.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme las disposiciones del Contrato de Concesión el Concesionario ha cobrado los peajes en las Autopistas desde los inicios de la concesión. También ha implementado los aumentos en las tarifas de tales peajes, según se le permite.

Configuración de los Puntos de Cobro de Peajes en las Autopistas: La estructura de cobro de peajes en las Autopistas ha variado desde los inicios de la Concesión, cambiando desde una configuración mediante la cual se realizaba cobro de peajes electrónicos y cobro de peajes en efectivo, a una donde solo se cobran peajes electrónicos utilizando sistemas de Cobro de Peaje Abierto (*Open Road Tolling,* "ORT", por sus siglas en inglés). La infraestructura de este sistema consiste en pórticos instalados en las Autopistas que cuentan con el equipo necesario para el cobro de los peajes electrónicamente, sin la necesidad de las típicas plazas utilizadas en el pasado. Con esta modalidad de cobro las Plazas de Peajes existentes solo son utilizadas para los carriles de Recarga AutoExpreso. La configuración de las Plazas de Peajes en la PR-5 y la PR-22 con el sistema ORT para el año 2020 se presenta en la tabla a continuación.

TABLA 13: LA CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJES EN LA PR-5 Y LA PR-22 CON EL SISTEMA ORT

Carretera	Plaza	Localización de Plaza	Carriles de Recarga AutoExpreso	Dirección de Cobro	Localización del Pórtico ORT
PR-22	Buchanan	Km. 7.4	3	Este	Km. 8.8
				Oeste	Km. 8.8
PR-22	Toa Baja	Km. 21.8	2	Este	Km. 20.0
				Oeste	Km. 21 4
PR-22	Vega Alta	Km 31.5	1	Este	Km. 31.8

				Oeste	Km. 31.4
PR-22	Manatí	Km. 45.5	1	Este	Km. 45.0
				Oeste	Km. 44.9
PR-22	Arecibo	N/A	0	Este	Km. 64.6
				Oeste	Km. 63.8
PR-22	Arecibo Rampa	N/A	0	Este	Km. 65.3
				Oeste	Km. 63.8
PR-22	Hatillo	Km. 82.3	1	Este	Km. 82.7
				Oeste	Km. 82.0
PR-5	Bayamón	Km. 6.75	1	Norte	Km. 6.3
				Sur	Km. 6.9

Carril del *Bus Rapid Transit/Dynamic Toll Lane*: A partir del mes de agosto de 2013 comenzaron las operaciones del BRT/DTL. El mismo consiste en dos (2) carriles en la mediana central de la PR-22, comenzando en la Plaza de Peaje de Toa Baja y extendiéndose hasta la Estación del Tren Urbano de Bayamón. Los carriles en la PR-22 terminan en la intersección con la PR-5. Estos carriles permiten el acceso de vehículos Clase 1 a una tarifa de peaje variable según las condiciones del tránsito en la PR-22 y según el uso de los carriles por los usuarios. Conforme al Contrato de Concesión, el manejo y mantenimiento de este sistema, es responsabilidad del Concesionario. El BRT/DTL cuenta con dos (2) puntos de cobro de peaje (independientes a los puntos de cobro en las Plazas de la PR-22). Estos puntos también son del tipo ORT. Los puntos de cobro de peajes del BRT/DTL se presentan en la tabla a continuación.

TABLA 14: LOS PUNTOS DE COBRO DE PEAJES DEL BRT/DTL

Carretera	Municipio	Localización del Pórtico ORT	Dirección de Cobro
PR-22	Toa Baja	Km. 21.3	Este
PR-22	Bayamón	Km. 12.7	Oeste

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para la evaluación de los peajes en las Autopistas se procedió a evaluar los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos sometidos por el Concesionario a la ACT. Esto, para determinar la cantidad total de peajes que el Concesionario debió cobrar para cada periodo. Entonces se procedió a comparar esta cantidad, con la cantidad de desembolsos realizados por el Banco Popular de Puerto Rico ("BPPR") al Concesionario para los periodos. El BPPR mantiene en una cuenta plica ("escrow") los fondos recibidos por concepto de pago de peajes en las Autopistas.

Además, se revisaron los cálculos de aumentos en los peajes conformes las disposiciones del Contrato de Concesión. Los criterios evaluados en esta sección son los siguientes:

- Tarifas de Peajes
- Notificaciones de las Tarifas de Peajes a la ACT y al Público en General

- Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos
- Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT

EVALUACIÓN

Tarifas de Peajes

El cómputo de las Tarifas de los Peajes en las Autopistas se establece en la Sección 2.1(a) del Apéndice 10. Esta Sección establece que las Tarifas de los Peajes serán calculadas, utilizando como base las tarifas vigentes al inicio de la concesión. También establece que las tarifas serán revisadas con una frecuencia anual a partir del año 2014, ya que se establece que las tarifas vigentes al inicio de la concesión debieron permanecer hasta el 31 de diciembre de 2013.

El cálculo de las Tarifas de Peajes queda establecido en el Apéndice 10 como la tarifa del año predecesor al que aplique cualquier aumento, multiplicado por el aumento en el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos en el año predecesor, si alguno, más el 1.5%.

Conforme a lo anterior, el cálculo de los porcientos de aumento en las Tarifas de Peajes efectivas el 1 de enero de 2020 se presenta en la Tabla (15) de esta sección, y para las efectivas el 1 de enero de 2021 se presenta en la Tabla (16). Los porcientos de incremento en el Índice de Precios al Consumidor pueden ser obtenidos a través del portal https://www.usinflationcalculator.com/inflation/consumer-price-index-and-annual-percent-changes-from-1913-to-2008/ del *United States Bureau of Labor Statistics*.

TABLA 15: CÁLCULO DEL PORCIENTO DE AUMENTO A LAS TARIFAS DE PEAJES EFECTIVAS EL 1 DE ENERO DE 2020

Sección del Apéndice 10	Descripción	Valor
2.1(a)(iii)(y)	Aumento en el Índice de Precios al Consumidor Durante el Año Calendario 2018 [A]	1.90%
2.1(a)(iii)(z)	Uno y Un Medio Porciento [B]	1.50%
2.1(a)(iii)	**Aumento en Peajes Efectivo el 1 de Enero de 2020 [C = A + B]**	**3.40%**

TABLA 16: CÁLCULO DEL PORCIENTO DE AUMENTO A LAS TARIFAS DE PEAJES EFECTIVAS EL 1 DE ENERO DE 2021

Sección del Apéndice 10	Descripción	Valor
2.1(a)(iii)(y)	Aumento en el Índice de Precios al Consumidor Durante el Año Calendario 2019 [A]	2.30%
2.1(a)(iii)(z)	Uno y Un Medio Porciento [B]	1.50%

2.1(a)(iii)	Aumento en Peajes Efectivo el 1 de Enero de 2021 [C = A + B]	3.80%

Para efectos de establecer las Tarifas de Peajes que se aplicarán a las Autopistas, la Sección 2.3(a) del Apéndice 10 establece una regla de redondeo que debe ser aplicada a las tarifas finales a establecerse. Específicamente, esta Sección establece que del cálculo correspondiente no resultar en una tarifa de una décima del dólar (10¢), entonces el cálculo debe redondearse a la décima del dólar próxima al resultado. No obstante, para efectos del cálculo de las tarifas para el próximo año el aumento será calculado basado en los resultados del aumento, sin considerar el redondeo a la próxima décima del dólar. Además, mediante la Quinta Enmienda al Contrato se estableció que para las tarifas de las plazas reconfiguradas para el cobro de peajes en ambas direcciones, se establece que estas solo estarán sujetas al redondeo a la próxima fracción de 5¢, y no al redondeo de la décima de dólar.

Conforme a lo anterior, la Tabla 17 justo a continuación, muestra el aumento en las tarifas aplicadas hasta el final del 2019 por el Concesionario antes de aplicar los redondeos establecidos por el Apéndice 10, mientras que la Tabla 18 de esta sección muestra las tarifas de la Tabla (C) con el redondeo aplicado.

TABLA 17: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES ANTES DE REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10

Tarifas 2019 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.0%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
Bayamón	0.36	0.36	0.98	1.29	1.60	1.91	2.22
Buchanan	0.67	1.29	1.60	1.91	2.22	2.53	2.84
Toa Baja	0.67	1.29	1.60	1.91	2.22	2.53	2.84
Vega Alta	0.67	1.29	1.60	1.91	2.22	2.53	2.84
Manatí	0.98	1.91	2.22	2.53	2.84	3.15	3.46
Arecibo	0.93	1.86	2.17	2.48	2.79	3.10	3.41
Arecibo Rampa	0.62	1.24	1.55	1.86	2.17	2.48	2.79
Hatillo Rampa	0.67	1.29	1.60	1.91	2.22	2.53	2.84
Tarifas 2020 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.40%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.38	0.70	1.02	1.34	1.66	1.98	2.30
PR-22 Buchanan	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Toa Baja	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Vega Alta	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Manatí	1.02	1.94	2.30	2.62	2.94	3.26	3.58
PR-22 Arecibo	0.96	1.92	2.24	2.56	2.88	3.20	3.52
PR-22 Arecibo Rampa	0.64	1.28	1.60	1.92	2.24	2.56	2.88
PR-22 Hatillo Rampa	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
Tarifas 2021 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.80%)]							

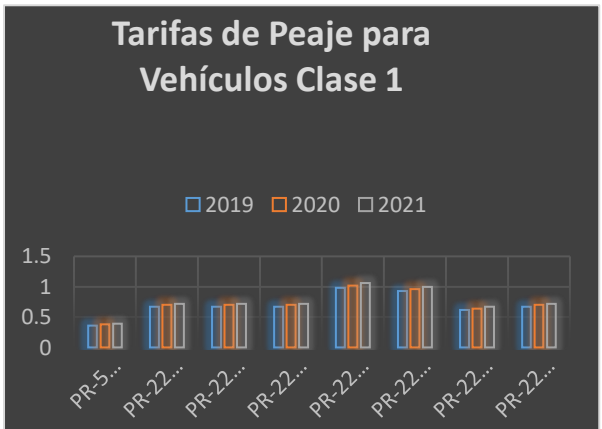
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.39	0.72	1.00	1.39	1.72	2.05	2.39
PR-22 Buchanan	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Toa Baja	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Vega Alta	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Manatí	1.06	2.05	2.39	2.72	3.05	3.38	3.72
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.33	2.66	2.99	3.33	3.66
PR-22 Arecibo Rampa	0.67	1.33	1.66	2.00	2.33	2.66	2.99
PR-22 Hatillo Rampa	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05

TABLA 18: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10

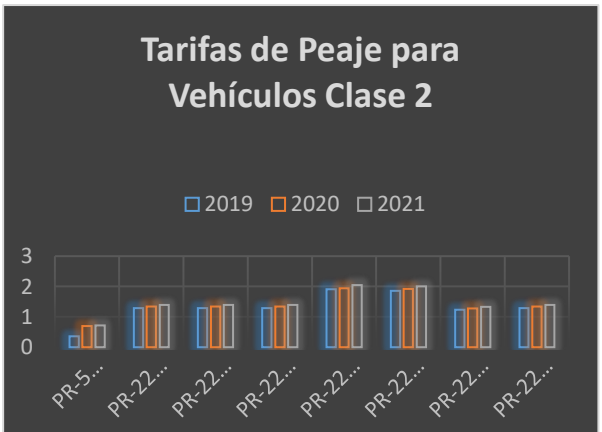
Tarifas que Debieron ser Implementadas el año 2020							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.40	0.70	1.05	1.35	1.70	2.00	2.30
PR-22 Buchanan	0.70	1.35	1.70	2.00	2.30	2.65	2.95
PR-22 Toa Baja	0.70	1.35	1.70	2.00	2.30	2.65	2.95
PR-22 Vega Alta	0.70	1.35	1.70	2.00	2.30	2.65	2.95
PR-22 Manatí	1.05	2.00	2.30	2.65	2.95	3.30	3.60
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.30	2.60	2.90	3.30	3.60
PR-22 Arecibo Rampa	0.70	1.30	1.70	2.00	2.30	2.60	2.90
PR-22 Hatillo Rampa	0.70	1.35	1.70	2.00	2.30	2.65	2.95
Tarifas Proyectadas para el año 2021							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.40	0.75	1.10	1.40	1.75	2.10	2.40
PR-22 Buchanan	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Toa Baja	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Vega Alta	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Manatí	1.10	2.10	2.40	2.75	3.10	3.40	3.75
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.35	2.70	3.00	3.35	3.70
PR-22 Arecibo Rampa	0.70	1.35	1.70	2.00	2.35	2.70	3.00
PR-22 Hatillo Rampa	0.70	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10

Las gráficas a continuación muestran las tarifas para vehículos clase 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 para el 2019, el 2020 y una proyección para las tarifas 2021:

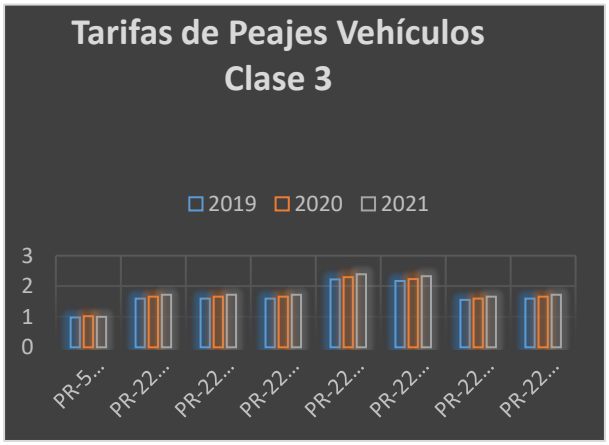
GRÁFICA 1: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 1



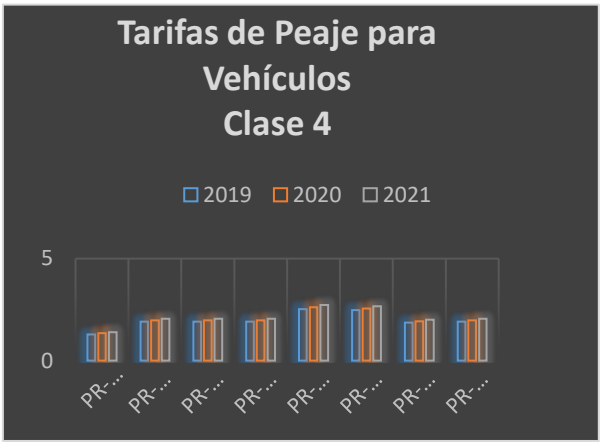
GRÁFICA 2 TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 2



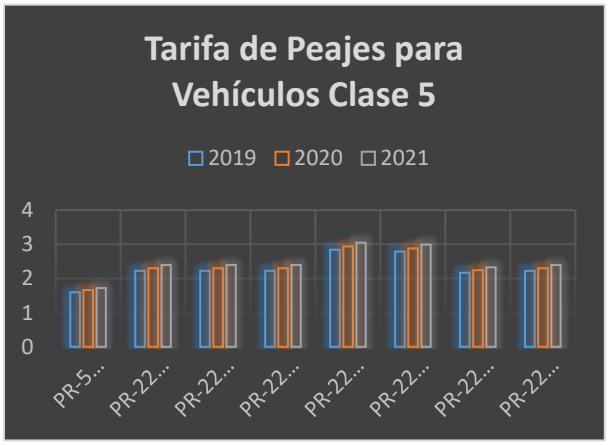
GRÁFICA 3: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 3



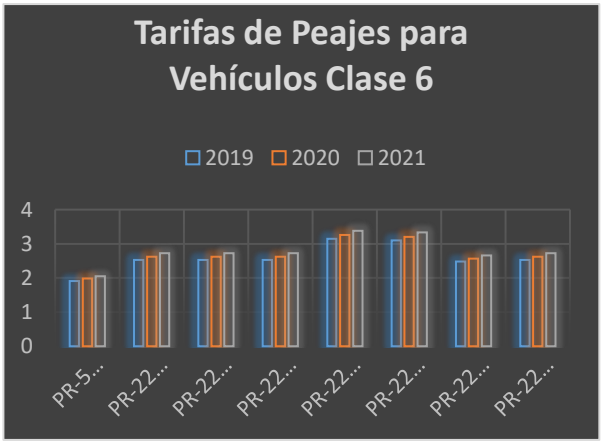
GRÁFICA 4: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 4



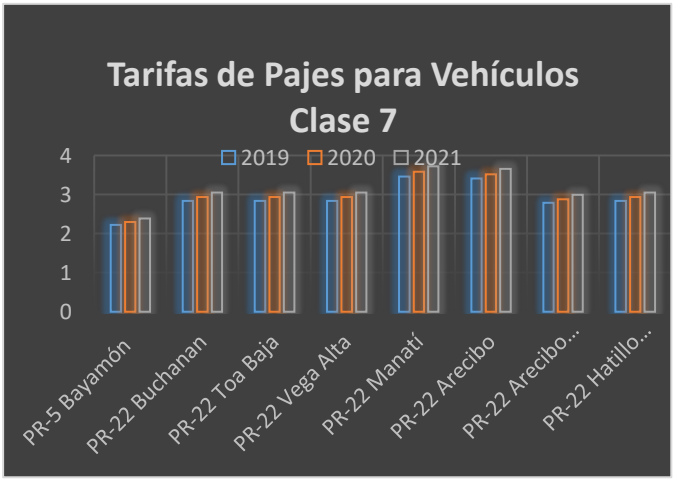
GRÁFICA 5: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 5



GRÁFICA 6: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 6



GRÁFICA 7: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CASE 7



Resultado: Comparando las tarifas calculadas, según el Apéndice 10 del Contrato de Concesión y las tarifas implementadas por el Concesionario en las Autopistas durante el periodo de evaluación, la monitoria ha concluido que se está cumpliendo con las disposiciones del Contrato. Las tarifas implementadas son iguales a las aquí presentadas.

- Notificaciones de las Tarifas de Peajes a la ACT y al Público en General

El Apéndice 10, en su Sección 2.1(c), establece las notificaciones que deben ser realizadas por el Concesionario a la ACT y al público general para cada cambio en las Tarifas de Peajes de las Autopistas. En el caso de la ACT, las notificaciones de cambios en las Tarifas de Peajes deben realizarse noventa (90) días antes a la implementación de las nuevas tarifas conforme a la Sección 2.1(c)(i). Dado que las Tarifas de Peajes normalmente entran en vigor el 1 de enero de cada año, el Concesionario debe notificar a la ACT en o antes del día 3 de octubre de cada año sobre cualquier aumento en las Tarifas de los Peajes. Esta cláusula no le requiere al Concesionario informarle a la ACT las nuevas tarifas que serán implementadas en las Autopistas, solo requiere la notificación de la intención del Concesionario de implementar nuevas tarifas.

En el caso del público en general, las notificaciones deben realizarse veinte (20) días antes de la implementación de las nuevas tarifas, conforme a la Sección 2.1(c)(ii) del Contrato. Dado que las Tarifas de Peajes normalmente entran en vigor el 1 de enero de cada año, el Concesionario debe notificarle al público general de las nuevas tarifas en o antes del día 12 de diciembre de cada año. En las notificaciones al público general, el Concesionario debe incluir en la notificación las nuevas tarifas que serán implementadas en las Autopistas. Además, el Concesionario viene obligado a utilizar esfuerzos razonables para informar al público sobre las nuevas tarifas, y a mantener una página de internet donde estén disponibles para el público las Tarifas de Peajes aplicables a las Autopistas.

La Tabla a continuación muestra las notificaciones de las revisiones a las Tarifas de Peajes realizadas por el Concesionario para el año 2020.

TABLA 19: NOTIFICACIONES DEL CONCESIONARIO A LA AUTORIDAD Y AL PÚBLICO SOBRE REVISIONES A TARIFAS DE PEAJES

Tipo de Notificación	Fecha Límite en Contrato	Fecha de Notificación
Tarifas para el 2020		
Notificación a la ACT	3-Oct-2019	24-Sep-2019
Notificación al Público (Carta a ACT)	12-Dic-2019	6-Dic-2019

Las Notificaciones a la ACT consisten en una carta donde el Concesionario establece su intención de aplicar el aumento correspondiente, según las cláusulas del Contrato de

Concesión. Por otro lado, las Notificaciones al Público consisten en una carta a la ACT, donde el Concesionario presenta el cálculo detallado de las nuevas tarifas e incluye un Aviso al Público, que siempre mencionan será divulgado en los medios noticiosos y en su página de internet. Conforme a lo mencionado por el Concesionario a la ACT en sus Notificaciones al Público, se pudo constatar la divulgación de los aumentos en los peajes en los medios noticiosos de Puerto Rico. La siguiente tabla presenta algunas noticias encontradas en medios noticiosos de Puerto Rico, informando los aumentos en los peajes por el Concesionario.

TABLA 20: *DIVULGACIÓN DE AUMENTOS EN LOS PEAJES EN LOS MEDIOS NOTICIOSOS DE PUERTO RICO*

Medio Noticioso / Título de Noticia	Fecha de Publicación
Tarifas para el 2020	
El Nuevo día / Se avecina un alza en el peaje, pero también mejoras a las autopistas	7-Dic-2019
Tarifas para el 2021	
El Nuevo día / Conoce a cuánto aumentarán los peajes	4-Dic-2020

Resultado: Conforme a la documentación evaluada la monitoria ha determinado cumplimiento con las disposiciones del Contrato.

- Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos

Para el periodo de la Auditoría, la totalidad de las transacciones de peajes fueron cobradas utilizando la modalidad de cobro electrónico (AutoExpreso). Las transacciones registradas en cada una de las Plazas de Peaje por clasificación de vehículos son informadas por el Concesionario mensualmente en el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos (*Monthly ETC Traffic Report*), requerido por las Secciones 8.1(a) del Contrato de Concesión. En el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos el Concesionario registra la cantidad total de transacciones electrónicas registradas en cada punto de cobro. Este informe divide las transacciones por clasificación de vehículo, lugar de la transacción, y tipo de transacción. El informe también recoge los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las tarifas de peajes correspondientes a las transacciones registradas.

Para la monitoria de este año se le solicitó al Concesionario copia de las transferencias electrónicas realizadas por el BPPR. Esto, con el propósito de comparar las mismas con los ingresos de peajes informados en los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos entregados por el Concesionario. Las cantidades transferidas por el BPPR al Concesionario y las cantidades de ingresos informadas por el Concesionario para el año 2020 se presentan en la Tabla 21.

Las diferencias entre las cantidades informadas por el Concesionario en sus Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos y las cantidades transferidas por el Banco al Concesionario, se explican a continuación, según respuestas del Concesionario:

Los reportes mensuales enviados a la ACT son reportes con data estimada de la cuarta (4ta) semana previa a salir la data oficial en el reporte de *Professional Account Management* (PAM).

Diferencias entre los informes presentados y la cantidad transferida por BPPR se deben a ajustes manuales que se realizan por PAM como parte del proceso de reconciliación y/o errores humanos involuntarios por el Concesionario en la información presentada. Sin embargo, la cantidad transferida por BPPR prevalece.

La gobernadora Wanda Vázquez Garced ordenó, mediante la promulgación de la Orden Ejecutiva 2020-029 que se eliminara el cobro de peajes en Puerto Rico para el periodo del 23 de marzo al 31 de marzo, como parte de la emergencia por el COVID-19. La diferencia presentada, es el registro de transacciones que ocurrieron dentro de este periodo y su respectiva pérdida de ingresos.

TABLA 21: TRASFERENCIAS ($)DEL BANCO VS. INGRESOS INFORMADO PARA EL AÑO 2020

PERIODO	INGRESO SEGÚN INFORME DE TRÁFICO [A]	CANTIDAD TRANSFERIDA POR BPPR [B]	DIF. ENTRE INGRESO SEGÚN INFORME DE TRÁFICO Y TRANSFERENCIA DE BPPR
2020-1	$ 11,760,855.13	$ 11,765,181.89	$ 4,326.76
2020-2	$ 12,076,811.46	$ 12,084,657.54	$ 7,846.08
2020-3	$ 8,271,911.12	$ 7,385,348.59	$ (886,562.53)
2020-4	$ 4,169,348.21	$ 4,168,436.64	$ (911.57)
2020-5	$ 7,351,091.05	$ 7,357,020.25	$ 5,929.20
2020-6	$ 10,090,398.48	$ 10,090,281.20	$ (117.28)
2020-7	$ 10,829,961.83	$ 10,837,098.84	$ 7,137.01
2020-8	$ 10,401,676.95	$ 10,401,629.59	$ (47.36)
2020-9	$ 10,666,612.10	$ 10,666,438.40	$ (173.70)
2020-10	$ 11,371,557.91	$ 11,331,381.55	$ (40,176.36)
2020-11	$ 10,436,757.00	$ 10,411,879.40	$ (24,877.60)

2020-12	$ 11,265,534.20	$ 11,265,451.00	$ (83.20)
TOTALES	$ 118,692,515.44	$ 117,764,804.89	$ 927,710.55

Resultado: Conforme la información evaluada, la monitoria ha concluido que las transacciones de peajes han sido implementadas apropiadamente, conforme al Contrato de Concesión, tomando en consideración la información suministrada por el Concesionario.

- Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT

La Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión, incluida mediante la Quinta Enmienda, establece que la ACT tendrá derecho al 30% en exceso de aquellos ingresos estimados en el Apéndice 23 del Contrato de Concesión al final de cada año calendario. De no haber exceso en ingresos, el Concesionario no se verá obligado a desembolsarle a la ACT cantidad alguna por este concepto. La sub-cláusula (iv) de esta Sección también establece que el Concesionario deberá presentarle a la ACT el cálculo de los ingresos en exceso en o antes de treinta (30) días, a partir de finalizado cada año calendario, o sea el 30 de enero. La ACT, a su vez, tendrá treinta (30) días calendario para refutar cualquier cálculo realizado por el Concesionario con relación a los ingresos en exceso.

Conforme a lo dispuesto en el Contrato, el Concesionario entregó su cálculo de los ingresos en exceso para el año 2020 el 25 de enero de 2021, cumpliendo con la fecha límite impuesta en el Contrato de Concesión. Cabe señalar, que no hubo ingresos en exceso para el 2020.

Resultado: Conforme a la documentación evaluada consideramos las disposiciones de la Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión en cumplimiento para el año 2020.
Resumen de la Evaluación

La Tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 22: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS PEAJES

Criterio	Resultado
Tarifas de Peajes	C
Notificaciones de Tarifas de Peajes	C
Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos	C
Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

SEGUROS

La Sección 13.1 del Contrato de Concesión, impone la obligación al Concesionario de mantener, a su propio costo, o encargarse de que se mantengan, todos los tipos de pólizas en cumplimiento con los límites desglosados a continuación, durante el término dispuesto, y cualquier otro periodo en que el concesionario se le requiera devolver y realizar cualquier trabajo adicional, luego del término de cobertura que se le requiere. La sección 13.2 del Contrato de Concesión dispone cómo, y el término en el cual el concesionario deberá presentar evidencia, entre otras obligaciones relacionadas a la ACT, de las pólizas de seguro requeridas según la sección 13.1 del Contrato de Concesión.

IMPLEMENTACIÓN

El Concesionario debe haber gestionado y recibido las pólizas requeridas y deben cubrir los periodos de evaluación establecidos en la monitoria. Para propósitos de esta monitoria, verificaremos que las mismas estén vigentes desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2020.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a seguros, se solicitó copia de certificados de seguros para el tiempo objeto de la monitoria y serán comparadas con los requerimientos de la Sección13.1 del Contrato de Concesión. Las cubiertas de seguro requeridas son las siguientes:

- Seguro Comercial General
- Seguro de Automóviles de Negocios
- Póliza del Fondo del Seguro del Estado
- Responsabilidad Profesional
- Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación
- Cubierta de Oficiales y Directores
- Cubierta de Prácticas de Empleo
- Responsabilidad Fiduciaria
- Responsabilidad de Construcción
- Seguro de Propiedad
- Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado
- Cubierta de Interrupción de Negocios
- Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista

EVALUACIÓN

- Seguro Comercial General

La Sección 13.1(a) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una póliza de Seguro Comercial General de, al menos, doce millones de dólares

($12,000,000.00) por ocurrencia con un agregado anual por la misma cantidad. Esta cubierta deberá nombrar a la ACT, junto a sus oficiales, empleados, agentes y representantes como asegurados adicionales; deberá ser una cubierta primaria a cualquier otra cubierta sobre la propiedad o personas objeto del Contrato de Concesión; e incluirá cubierta por actos terroristas. El Contrato de Concesión aclara que cualquier cubierta puede ser brindada por cubiertas sombrilla o en exceso.

El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:

- 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

- Seguro de Automóviles de Negocios

La Sección 13.1(b) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener cubierta para automóviles comerciales, con un límite igual o mayor a dos millones de dólares ($2,000,000.00) por accidente. Esta cubierta debe incluir todo vehículo utilizado en las labores del Contrato de Concesión, sean propiedad o no del Concesionario, o sean alquilados. Cualquier parte de la cubierta puede ser provista por pólizas en exceso o sombrilla.

El Concesionario proveyó copia del certificado de seguro para el siguiente periodo:

- *Automobile Liability* – 1 de enero de 2020 a 1 de enero de 2021 (con límite de $1,000,000.00)
- *Excess Liability Auto* – del 1 de enero de 2020 al 1 de enero de 2021 (por cada ocurrencia límite de $11,000,000.00; agregado con límite de $11,000,000.00 y exceso de $1,000,000.00). También, se incluyó el endoso de la póliza número 1000235992-04, desde el 1 de enero de 2020 al 1 de enero de 2021.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

- Póliza del Fondo del Seguro del Estado

La Sección 13.1(c) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener en vigor las correspondientes pólizas con la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

- El Concesionario presentó, y examinamos, una certificación expedida por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, en la que el ente certifica cumplimiento con este requisito, en el periodo de tiempo relevante a este documento.

Resultado: Por tratarse de un certificado de la entidad gubernamental correspondiente, se entiende que el Concesionario obtuvo la cubierta requerida por este inciso del Contrato.

Responsabilidad Profesional

La Sección 13.1(d) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una cubierta de responsabilidad profesional, con límites de dos millones de dólares ($2,000,000.00) o más, cuando cualquier arquitecto, ingeniero, gerente de construcción o cualquier otro profesional, lleva a cabo trabajos como parte del Contrato de Concesión.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo cubierta de responsabilidad profesional por el tiempo y cuantía requerida.

Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación

La Sección 13.1(e) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para daños ambientales, con límites de al menos cinco millones de dólares ($5,000,000.00) por ocurrencia, por eventos ocurridos durante la vigencia del Contrato del Contrato de Concesión. La cubierta debe extenderse a gastos de limpieza por contaminación.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 1 de enero de 2020 a 1 de enero de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Oficiales y Directores

La Sección 13.1(f) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para directores y oficiales, con límites de, al menos cinco millones de dólares ($5,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor, por al menos, tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Prácticas de Empleo

La Sección 13.1(g) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para prácticas de empleo (responsabilidad patronal) con límites de, al menos, cinco millones de dólares ($5,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor por, al menos, tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad Fiduciaria

La Sección 13.1(h) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para responsabilidad fiduciaria con límites de, al menos, tres millones de dólares ($3,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor por al menos tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad de Construcción

La Sección 13.1(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta de construcción para cada proyecto que se ejecute, durante la vigencia del contrato, cuyo valor total exceda los cien mil dólares ($100,000.00). Esta cubierta debe incluir el valor total del proyecto, costos indirectos del proyecto ("*soft costs*"), pérdida de ingreso o renta, cubierta de siniestros, colapso total del proyecto, gastos de almacenamiento fuera del proyecto temporero en caso de que sea necesario, remoción de contaminantes y escombros, cumplimiento con leyes y ordenanzas, fallas mecánicas y cubierta de actos terroristas. Estas pólizas deben incluir a la ACT como asegurado adicional y no pueden incluir límites de coaseguro ni deducibles en exceso a cincuenta mil dólares ($50,000.00).

- Como parte de este proyecto, se hizo un escogido de dos (2) proyectos al azar en los que se evaluó el cumplimiento con este inciso del Contrato de Concesión.

Resultado: Los resultados para cada uno de los proyectos se discuten en la Sección de Requerimientos de Diseño y Construcción, pero demuestran al Concesionario en cumplimiento con este requisito.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Propiedad

La Sección 13.1(j) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener seguros para toda la propiedad existente, sujeto del Contrato de Concesión, incluyendo puentes, túneles, edificios, torres, etc. Esto incluye cualquier adición a la propiedad que no se encuentre previamente sujeto a seguro de construcción, por haber concluido la construcción. Este seguro debe cubrir: (1) el costo total de reemplazar la propiedad objeto de este acuerdo basado en un análisis de pérdidas mayores; (2) proveer seguro de pérdida de ingresos y/o rentas; (3) no debe tener límites de coaseguro; (4) tener a la ACT como asegurado adicional; (5) incluir cubierta para cablería de fibra óptica debajo de las carreteras; (6) cubierta para puentes cuyo valor de reemplazo es mayor de quinientos mil dólares ($500,000) y túneles; (7) cubierta para torres de comunicación; (8) cubierta para manejo y limpieza de desperdicios o sustancia peligrosas; (9) cubierta para equipo de manejo para procesar y manejar data; (10) siniestros como terremoto e inundación; (11) remoción de escombros; (12) cubierta de papeles importantes/valiosos; (13) cubierta de leyes y ordenanzas; y (14) cubierta de terrorismo.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Resultado: El Concesionario obtuvo un seguro de propiedad y, para propósitos de esta monitoria, el enfoque fue en que tuvieran el seguro y el mismo cubriera el periodo de evaluación, por lo tanto, se encontró al Concesionario en cumplimiento.

- Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado

La Sección 13.1(k) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta de maquinaria y equipo pesado para cualquier equipo, estructura, maquinaria y sistema eléctrico que sea parte del Contrato de Concesión con un valor de reemplazo de veinticinco mil dólares ($25,000.00) o más. Esta cubierta debe incluir: (1) límite al menos igual que el reemplazo total de todo el equipo disponible, más diez por ciento (10%); (2) incluir a la ACT como asegurado adicional; e (3) incluir cubierta de leyes y ordenanzas.

- Las cubiertas aquí requeridas se encuentran dentro de las pólizas de propiedad requeridas bajo la Sección 13.1(j) del Contrato de Concesión. La documentación provista indica que las pólizas ofrecían cubierta de maquinaria e incluyen a la ACT como asegurado adicional.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

- Cubierta de Interrupción de Negocios

La Sección 13.1(l) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener seguro contra la pérdida o interrupción de ingresos de peajes de, por lo menos seis (6) meses, a consecuencia de daños físicos a la propiedad objeto del Contrato del Contrato de Concesión y las carreteras que las alimentan.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2019 a 31 de diciembre de 2020

Según la documentación, el Concesionario obtuvo cubierta de interrupción de negocios por un límite de ciento veinte millones de dólares ($120,000,000.00), la misma se encuentra incluida en la póliza de Seguro de Propiedad. La documentación además incluye endosos correspondientes para incluir a la ACT como asegurado adicional.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

- **Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista**

La Sección 13.1(m) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener seguro que proteja a la ACT de responsabilidad por parte de contratistas y subcontratistas de Concesionario con un límite de al menos dos millones de dólares ($2,000,000.00) por ocurrencia. Esta cubierta debe incluir daños físicos y de propiedad a terceras partes.

- La documentación provista no incluyó evidencia de una póliza bajo este título, por lo cual en las pasadas monitorias se le solicitó información adicional al Concesionario. En respuesta, este entregó carta con fecha de 9 de junio de 2022, de Aon Risk Solutions of PR (en lo subsiguiente "Aon"), agente de seguros del Concesionario. En la carta, Aon indica que, si bien el Concesionario no obtuvo una póliza bajo este nombre, este obtuvo cubierta en cumplimiento con este inciso a través de otras pólizas, por lo que certifica cumplimiento con los requisitos de Contrato.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario cumplió con los requerimientos de seguros del Contrato de Concesión. Además, el Concesionario presentó evidencia en donde la compañía aseguradora certifica que las pólizas de los seguros incluyen daños a la propiedad de los cables de fibra óptica (subterráneos o de otro tipo). La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 23: Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión

Criterio	Resultado
Seguro Comercial General	C
Seguro de Automóviles de Negocios	C
Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C
Responsabilidad Profesional	C
Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C
Cubierta de Oficiales y Directores	C
Cubierta de Prácticas de Empleo	C
Responsabilidad Fiduciaria	C
Responsabilidad de Construcción	C
Seguro de Propiedad	C

Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C
Cubierta de Interrupción de Negocios	C
Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

OBLIGACIONES CONTRIBUTIVAS

La Sección 3.10 del Contrato de Concesión le impone al Concesionario la obligación de cumplir con el pago de impuestos y de radicación de las correspondientes planillas contributivas en su vencimiento. Por tanto, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar y estar al día con todas sus obligaciones contributivas relacionadas a la operación y mantenimiento de las Autopistas.

El incumplimiento por parte del Concesionario de la radicación y/o pago a tiempo de las contribuciones impuestas por ley, sin haberse remediado dicho incumplimiento, en un término de noventa (90) días, según dispuesto en la Sección 16.1(a)(i), se considera un Evento de Incumplimiento del Contrato de Concesión. Además, la Sección 16.1 (b)(ii) dispone que "si el Incumplimiento del Concesionario es debido a la falta de pago de cualquier dinero, la Autoridad podrá (sin obligación de hacerlo) efectuar el pago, en nombre del Concesionario, de dichos fondos y, cualquier monto así pagado por la Autoridad, será pagadero por el Concesionario a la Autoridad, en un plazo de tres (3) días laborables después de la debida notificación por escrito…"

Por tanto, en la eventualidad, que el Concesionario no cumpla con dicha obligación de radicación y pago de las correspondientes planillas e impuestos requeridos por Ley, el Concesionario se encontrará en incumplimiento con el Contrato de Concesión.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme requerido por el Contrato de Concesión y las Leyes de Puerto Rico, el Concesionario ha realizado los trámites correspondientes de sus obligaciones contributivas ante el Estado y los distintos entes, como lo son los municipios y el CRIM.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para alcanzar los objetivos de la monitoria, se solicitó documentación al Concesionario para evidenciar su cumplimiento con el Contrato, en relación con las siguientes áreas: (i) Contribuciones, (ii) Reportes, y (iii) Certificaciones. La información y documentación se solicitó para el periodo de 1 de enero de 2020 a 31 de diciembre de 2020.

Las obligaciones contributivas del Concesionario se dividen en las siguientes:

- Planillas de Contribución Sobre Ingresos
- Declaraciones de Volumen de Negocios
- Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble
- Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada

- Impuestos Sobre Venta y Uso

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria del cumplimiento por el Concesionario de sus obligaciones contributivas.

- Planillas de Contribución Sobre Ingresos

El Concesionario viene obligado a radicar una Planilla de Contribución sobre Ingresos de Corporaciones para cada año contributivo, reportando sus ingresos y pagando la contribución determinada. Dicha planilla debe ser rendida no más tarde del día quince (15) del cuarto (4to) mes siguiente al cierre del año contributivo, en el caso del Concesionario debe rendirse en o antes del 15 de abril ya que su cierre contributivo es al 31 de diciembre de cada año.

- El Concesionario proveyó copia de la Planilla de Contribución sobre Ingresos de la Corporación radicada para el año contributivo 2020. El cumplimiento con el requisito de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos, por los últimos cinco (5) años, se confirmó con la Certificación de Radicación de Planillas de Contribución sobre Ingresos emitida por el Departamento de Hacienda el 11 de mayo de 2022. También se certificó que el 29 de abril de 2022, el Concesionario no tenía deudas con el Departamento de Hacienda por concepto de Contribuciones sobre Ingresos, según consta en la Certificación Negativa de Deuda emitida por el Departamento de Hacienda.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de Planillas de Contribución sobre Ingresos en virtud de los siguientes documentos sometidos.

- Declaraciones de Volumen de Negocios

Todo contribuyente tiene la obligación de pagar y remitir al municipio correspondiente la Declaración sobre Volumen de Negocios, informando y pagando la contribución impuesta a tenor con la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico". Aclaramos que, según su aplicabilidad, durante el año 2020 tuvieron vigencia hasta el 13 de agosto de 2020 la Ley 81-1991, derogada, conocida como "Ley de Municipios Autónomos de Puerto Rico"; así como la Ley 113-1974, derogada, conocida como "Ley de Patentes Municipales", ambas derogadas tras la aprobación de la Ley 107-2020. Una vez el contribuyente cumple con el pago y con los documentos e información requeridos, el Municipio emite el correspondiente certificado de patente.

Conforme a la legislación vigente, el concesionario pagaría patente municipal, únicamente a los municipios a través de los cuales discurra alguna parte de la carretera mantenida y operada bajo la concesión.

A tenor con lo anterior, el Concesionario tiene la obligación de radicar una Declaración sobre Volumen de Negocios y pagar la patente municipal a los municipios indicados en la tabla a continuación.

TABLA 24: MUNICIPIOS CORRESPONDIENTES AL PAGO DE PATENTE MUNICPAL

Municipios			
Arecibo	Cataño	Hatillo	Vega Alta
Barceloneta	Dorado	Manatí	Vega Baja
Bayamón	Guaynabo	Toa Baja	San Juan

- Los Certificados de cumplimiento de radicación, pago de Patentes Municipales, Patentes, Certificaciones de no deuda y las Declaraciones de Volumen de Negocios para el Año Natural 2020 y Año Natural 2021 fueron emitidos por los municipios antes mencionados.

Resultado: Conforme a todo lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de Declaraciones de Volumen de Negocios

- **Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble**

Según la información provista por el Concesionario, se pudo constatar que las Planillas de Contribución sobre la Propiedad Mueble correspondiente al año 2020, fueron radicadas ante el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (en lo subsiguiente "CRIM"). En esencia, se verificó el cumplimiento del Concesionario con la radicación de las Planillas de Contribución sobre la Propiedad Mueble, mediante examen de copias ponchadas de dichas planillas o certificaciones de radicación emitidas por el CRIM. Además, se proveyó Certificación de Deuda por todos los conceptos, con fecha de 29 de abril de 2020 la cual indica que no hay deuda y tiene vigencia hasta el 29 de julio de 2022.

Resultado: Conforme a todo lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de Planillas de Contribución sobre Propiedad Mueble.

- **Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada**

El Concesionario evidenció el cumplimiento del Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada al Departamento de Estado para el año contributivo 2020.

Resultado: Conforme lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada.

- **Impuestos Sobre Venta y Uso ("IVU")**

La Sección 3.10(b)(iii) del Contrato de Concesión dispone que el Concesionario no será responsable, o estará sujeto al impuesto sobre venta y uso establecido a tenor con las

Sección 4010.01(p) y (nn) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico. El Sr. Ángel Marzán, Secretario Auxiliar de Rentas Internas del Departamento de Hacienda, emitió una determinación administrativa (i.e. '*Ruling*') con fecha del 2 de diciembre de 2014 certificando que, para propósitos de IVU, en consideración que el Concesionario ejerce una función gubernamental, este es considerado un agente del Gobierno a tenor con la sección 4010.01(p) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico. Además, que el Concesionario tendrá derecho a la exención de IVU descrita en la Sección 4030.08 del Código la cual provee que los bienes y servicios adquiridos por agencias gubernamentales están exentas de IVU.

Además, el Concesionario está registrado como comerciante ante el Departamento de Hacienda y consta con Certificados de Registro de Comerciante como agente no retenedor, emitidos por el nuevo Sistema Unificado de Rentas Internas ('SURI'), para sí y por cada localidad, es decir, las plazas de peajes localizadas en los municipios de Bayamón, Guaynabo (Buchanan), Toa Baja, Vega Alta, Manatí, Arecibo, y Hatillo.

Observación: En la Monitoria anterior se expidió renovación con fecha de vigencia del 14 de marzo de 2019 al 28 de febrero de 2020. Existe evidencia del Certificado de Registro de Comerciante para el 2020 con fecha del 29 de febrero de 2020 hasta 28 de febrero 2022 por cada localidad, es decir, las plazas de peajes localizadas en los municipios de Bayamón, Guaynabo (Buchanan), Toa Baja, Vega Alta, Manatí, Arecibo, y Hatillo.

Resultado: Conforme a todo lo anterior, se considera que el Concesionario estuvo en cumplimiento con su obligación contributiva de Impuestos Sobre Venta y Uso.

Resumen de la Evaluación

Se ha encontrado al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones contributivas. La Tabla a continuación presenta el resumen de la evaluación.

Tabla 25: Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas del Concesionario

Obligación	Resultado
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C
Declaraciones de Volumen de Negocios	C
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C
Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada	C
Impuesto Sobre Venta y Uso	C
Leyenda: C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento	

AUTORIZACIONES (PERMISOS, ENDOSOS, ENTRE OTROS)

La Sección 3.4 del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener, renovar, y mantener vigentes todas las certificaciones, licencias, y permisos necesarios para la

operación de las Autopistas. Las autorizaciones requeridas por esta sección son las siguientes:

- Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje
- Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes ("Permiso NPDES" por sus siglas en inglés) de las Autopistas y sus facilidades
- Permisos de Uso
- Certificados para la Prevención de Incendios
- Certificados de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias
- Permiso para Operación de Generadores de Emergencia
- Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible
- Permisos de Operación para Sistemas de Inyección Subterránea ("Permiso UIF", por sus siglas en inglés)

Implementación

Conforme a las estipulaciones del Contrato de Concesión y su Primera Enmienda, la ACT y el Concesionario han realizado gestiones para obtener, renovar, y mantener las autorizaciones necesarias para las operaciones de las Autopistas.

Metodología de la Evaluación

La evaluación se divide en los siguientes renglones:

- Operaciones Generales

En el primero de estos detallamos los permisos, endosos, y certificaciones necesarias para la operación general de las Autopistas.

Evaluación

- Operaciones Generales

Dentro de la categoría de Operaciones Generales, detallamos el cumplimiento del Concesionario con los permisos, endosos, y certificados necesarios para la operación general de las Autopistas, siendo estos el Certificado de Cumplimiento del Plan de Reciclaje y el Permiso NPDES.

- *Plan de Reciclaje*

Conforme requerido por la Sección 3.4(e) del Contrato de Concesión el Concesionario gestionó Certificados de Cumplimiento de sus Planes de Reciclaje con la Ley 70 del 18 de septiembre de 1992. Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento de autorización para las Autopistas, el Concesionario presentó la siguiente evidencia:

Plaza Peaje		Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje Núm.	Fecha de emisión	Vigencia
Operaciones Generales	☑	Núm. RPRSP-0454-03-09-2020	9/marzo/2020	9/sept/2021

- *Permiso NPDES*

El Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes ("NPDES" por sus siglas en inglés) que les aplica a las operaciones de las Autopistas es el MS4 – *Small Municipal Separated Storm Sewer Systems*. Tal permiso cubre todas las carreteras de Puerto Rico. La obtención del Permiso NDPES recae sobre la ACT y no sobre el Concesionario. Para cumplir con este requerimiento la ACT obtuvo los siguientes permisos:

Plaza Peaje		Permiso NDPES Núm.	Vigencia
Operaciones Generales	☑	Núm. PRR 040000	1/jul/2016 – 30/jun/2021
Operaciones Generales	☑	Núm. PRR 04000F	1/jul/2016 – 30/jun/2021

- Plaza Peajes

Dentro de la categoría de Plaza de Peajes, detallamos el cumplimiento del Concesionario con los permisos, endosos, y certificados necesarios para la operación de las Plazas de Peajes, siendo estos el Permiso de Uso, Certificado para la Prevención de Incendios, Certificado de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias, Permiso para la Operación de Generadores de Emergencia, Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible y el Permiso UIF, según aplicable.

- *Permiso de Uso*

Conforme requerido por el Contrato de Concesión la ACT obtuvo el Permiso de Uso para las Autopistas el 19 de septiembre de 2011. Este permiso no tiene fecha de expiración. Se recibió por parte del Concesionario las siguientes certificaciones, las cuales indican que no ha habido cambios en los Permisos, luego de emitidos. A continuación, se presentan los Permisos Únicos de cada plaza de peaje, que incluyen la licencia sanitaria y el Certificado de Prevención de Incendios, otorgados por la Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe).

Plaza Peaje		Permiso de Uso Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PU-022777	21/oct/2020	22/oct/2021
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PU-022210	15/feb/2020	15/feb/2021
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PU-022228	29/junio/2020	30/junio/2021
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PU-022237	30/junio/2020	1/julio/2021

Plaza Peaje		Permiso de Uso Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PU-022233	25/junio/2020	26/junio/2021
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PU-022231	20/feb/2020	20/feb/2021
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PU-022239	10/mar/2020	11/mar/2021
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PU-022707	10/mar/2020	11/mar/2021

- Permisos UIF

El Concesionario mantuvo los Permisos de Operación para Sistemas de Inyección Subterránea ("UIF" por sus siglas en inglés) durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso UIF Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	N/A		
Toa Baja	☑	Renovación de Permiso Núm. UIC-16-70-0020	Renovación solicitada 12/sept/2019	Pendiente de emisión
Vega Alta	☑	Renovación de Permiso Núm. UIC-12-73-0008	Renovación solicitada 12/sept/2019	Pendiente de emisión
Manatí	☑	Núm. UIC-12-47-0009	Renovación solicitada 29/ago/2019	Pendiente de emisión
		Permiso Núm. UIC-12-47-0009	15/oct/2020	4/jun/2021
Arecibo	☑	N/A		
Arecibo Rampa	☑	N/A		
Hatillo	☑	Renovación del Permiso de Operación UIC-12-34-0011-RA	12/ago/2019	4/jun/2021
Bayamón	☑	N/A		

Observación: Señalamos que, para la Plaza Peaje de Manatí, el Cocesionario suministró evidencia de la solicitud de renovación del Permiso de Operación Clase VC-1 (UIC-12-47- 0009) con fecha del 29 de agosto 2019, esto es, posterior a la fecha de su vencimiento, que era 4 de junio 2019. El permiso renovado suministrado tiene vigencia desde el 15 de octubre de 2020 hasta el 4 de junio de 2021, según se refleja en la tabla anterior.

Permiso para Operación de Generadores de Emergencia

El Concesionario mantuvo los Permisos para Operación de Generadores de Emergencia durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso General para Generadores de Emergencia Comercial/Industrial Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PGE-190226	9/sept/2016	8/sep/2021
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PGE-194913	9/sept/2016	8/sept/2021
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PGE-174029	8/jun/2016	8/jun/2021
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PGE-005328	24/feb/2017	23/feb/2022
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PGE-005353	24/feb/2017	24/feb/2022
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PGE-005352	24/feb/2017	24/feb/2022
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PGE-005329	24/feb/2017	23/feb/2022
Bayamón	☑	Núm. 2016-108773-PGE-173993	8/jun/2016	8/jun/2021

Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible

El Concesionario mantuvo los Permisos para Tanque de Almacenamiento de Combustible durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	Núm. 07-04-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Toa Baja	☑	Núm. 07-03-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Vega Alta	☑	Núm. 07-06-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Manatí	☑	Núm. 07-07-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Arecibo	☑	Núm. 07-05-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración

Plaza Peaje		Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Arecibo Rampa	☑	Núm. 07-09-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Hatillo	☑	Núm. 07-02-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Bayamón	☑	Núm. 07-08-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha sido consistente en su cumplimiento con las autorizaciones requeridas para las operaciones de las Autopistas y sus facilidades. Se ha visto que el Concesionario ha estado en total cumplimiento con los requerimientos de Permiso de Uso, Permiso UIF, Licencias Sanitarias, Permisos para la Prevención de Incendios, Permisos Operación Generadores de Emergencias y Permisos para Tanques de Almacenamientos de Combustible para las facilidades según aplicable.

Para el Permiso UIF de la Plaza de Peaje de Manatí, la Junta de Calidad Ambiental ("JCA") no emitió un permiso para el periodo 2019-2020, de haberlo hecho, la fecha de radicación que correspondía evaluar era la de 2020. Debido al retraso, que entendemos se debió a la pandemia de COVID-19, la JCA emitió el permiso por el periodo de 2020-2021.

La tabla a continuación muestra el resumen de los resultados de la evaluación de las Autorizaciones.

Tabla 26: Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas

Criterio	General	Buchanan	Toa Baja	Vega Alta	Manatí	Arecibo	Rampa	Hatillo	Bayamón
Plan de Reciclaje	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso NPDES	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso de Uso	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Certificacion									

Criterio	General	Buchanan	Toa Baja	Vega Alta	Manatí	Arecibo	Rampa	Hatillo	Bayamón
es y Permisos para la Prevención de Incendios	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Permiso UIF	N/A	N/A	C	C	N/A	N/A	N/A	C	N/A
Permiso Operación Generadores de Emergencia	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Permiso Tanque de Almacenamiento de Combustible	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*									

PAGO DE UTILIDADES

La Sección 3.11 del Contrato de Concesión requiere que el Concesionario pague por los servicios relacionados a utilidades incluyendo servicios de electricidad y agua potable, y cualquier otra utilidad necesaria para las operaciones de las Autopistas.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Contrato de Concesión, el Concesionario estableció contratos para el suministro de utilidades como energía eléctrica, agua potable y servicios sanitarios en las Autopistas. Una vez establecidos los contratos de servicios, el Concesionario se ha encargado del pago de los mismos, a las tarifas establecidas.

- Servicio de Energía Eléctrica: Para los servicios de energía eléctrica, el Concesionario estableció contratos de servicio con la Autoridad de Energía Eléctrica (en adelante, AEE y desde el 22 de junio 2020 LUMA Energy). Luego, el Concesionario firmó un Contrato de Facturación Resumida con la AEE. Un contrato de facturación resumida es una herramienta legal utilizada por la Autoridad de Energía Eléctrica, para clientes que poseen varias cuentas de servicio eléctrico que son pagadas desde una fuente centralizada. El Contrato de Facturación Resumida resultó en dos cuentas para los servicios de energía eléctrica en las Autopistas, indicadas en la tabla a continuación.

Descripción	Cuenta Núm.
Cuenta Primaria	662-4095091
Cuenta Secundaria	413-8062534

- **Servicio de Agua Potable y Servicio Sanitario:** Para los servicios de agua potable el Concesionario obtuvo las cuentas indicadas en la tabla a continuación.

Descripción	Cuenta Núm.
Plaza Peaje de Hatillo	22301636-1
Plaza Peaje Arecibo Rampa	22301638-7
Plaza Peaje Arecibo	22301637-9
Plaza Peaje Manatí	22301639-5
Plaza Peaje Vega Alta	22301640-3
Plaza Peaje Toa Baja	22301641-1
Plaza Peaje Bayamón	22301642-9
Plaza Peaje Buchanan	22301643-7

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación se dirige a verificar si el Concesionario está en cumplimiento con los pagos de los servicios de energía eléctrica y agua potable en las Autopistas.

EVALUACIÓN

- **Servicio de Energía Eléctrica**

El Concesionario mantuvo al día los pagos por los servicios de energía eléctrica en las Autopistas durante el periodo de la monitoria. Para demostrar su cumplimiento proveyó dos (2) certificaciones de no-deuda de LUMA Energy que se describen a continuación.

Cuenta		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Núm. 413-8062534	☑	Certificación de Deuda Núm. 100-22-06-0018	23/junio/2022
Núm. 662-4095091	☑	Certificación de Deuda Núm. 100-22-06-0017	23/junio/2022

- **Servicio de Agua Potable y Servicio Sanitario**

Para demostrar cumplimiento con el pago de agua potable y servicios sanitarios en las Autopistas, durante el periodo de la monitoria. El concesionario suministro ocho (8) certificaciones de no-deuda. Las mismas se detallan a continuación:

Plaza Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Buchanan	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301643-7 (balance $2,867.10)	22/junio/2022
Toa Baja	☑	Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301641-1	22/junio/2022

Plaza Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Vega Alta	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301640-3 (balance $3,426.07)	22/junio/2022
Manatí	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301639-5 (balance $2,132.09)	22/junio/2022
Arecibo	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301637-9 ($2,219.77)	22/junio/2022
Arecibo Rampa	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301638-7 (balance $403.32)	22/junio/2022
Hatillo	☑	Certificación de Deuda cuenta núm. 22301636-1 (balance $1,716.26)	22/junio/2022
Bayamón	☑	Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301642-9	22/junio/2022

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha cumplido con los pagos para el suministro de servicios eléctrico, de agua potable, y servicio sanitario en las Autopistas, aunque las cuentas para los peajes de Buchanan, Vega Alta, Arecibo Rampa, Hatillo, Arecibo y Manatí presentan balances pendientes de pago de cargos corrientes. La tabla a continuación presenta el resumen de la evaluación de los pagos de utilidades.

Tabla 27: Resumen de la evaluación de pago de utilidades de las autopistas

Criterio	Resultado
Pago por Servicios de Energía Eléctrica (AEE)	C
Pago por Servicios de Agua Potable (AAA)	C
Leyenda: C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento	

PAGOS EN BENEFICIO DE LOS MIEMBROS DEL NEGOCIADO DE LA POLICÍA DE PUERTO RICO

La Sección 3.16(a) del Contrato de Concesión le requiere a la ACT esfuerzos razonables para asegurar que los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico provean control de tráfico y haga valer las leyes en las Autopistas. No obstante, del Concesionario no estar en cumplimiento con las Sección 3.16(e)(i) o haberse acogido a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato de Concesión, la ACT no se verá en la obligación de cumplir con la Sección 3.16(a).

La Sección 3.16(e)(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario efectuar pagos a la ACT por la cantidad de $450,000.00, pagaderos en o antes del decimocuarto día laborable luego del Cierre Financiero y en cada aniversario del Cierre Financiero. Por otro lado, en cada séptimo (7mo) aniversario de la concesión la Sección 3.16(e)(i) le requiere al Concesionario el pago de $450,000.00 adicionales a la ACT. Estos pagos son

para mejoras capitales, equipo, y gastos operacionales de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico en la provisión de sus servicios en las Autopistas.

La Sección 3.16(e)(ii) le provee la opción al Concesionario de entrar en un acuerdo con el Negociado de la Policía de Puerto Rico para proveer los servicios de control de tráfico y hacer valer las leyes en las Autopistas. Tal acuerdo tendría que cumplir con el Nivel Mínimo de Servicios Policiacos, el cual es definido en el Contrato de Concesión como el nivel de servicio al momento de la fecha de subasta de la concesión. Del Concesionario suscribir un acuerdo con la Policía de Puerto Rico, conforme a la Sección 3.16(e)(ii), se quedarían sin efecto los pagos requeridos por la Sección 3.16(e)(i) durante la vigencia de tal acuerdo.

IMPLEMENTACIÓN

El 11 de junio de 2012 el Concesionario y el Negociado de la Policía de Puerto Rico suscribieron el acuerdo número 2012- A00134, mediante el cual el Negociado de la Policía de Puerto Rico se comprometió a proveer el Nivel Mínimo de Servicios Policiacos en las Autopistas, mientras que el Concesionario se comprometió a proveer equipo, sufragar costos, y proveer bonos de productividad para los servicios que sean provistos por la Policía de Puerto Rico.

En el acuerdo firmado entre las partes, se definió el nivel mínimo de servicios policiacos como dos (2) turnos de ocho (8) horas, cada uno a realizarse mediante el uso mínimo de siete (7) patrullas a lo largo de la PR-5 y la PR-22; y un turno de ocho (8) horas consecutivas a realizarse mediante el uso mínimo de cinco (5) patrullas a lo largo de la PR-5 y la PR-22.

Por la provisión del Nivel Mínimo de Servicio Policiaco, el Concesionario se comprometió a lo siguiente:

- Proveer al personal del Negociado de la Policía de Puerto Rico unos espacios o locales de trabajo sin mobiliario, no mayores a los existentes al momento de la firma del acuerdo;
- Proveer mantenimiento ordinario de las instalaciones de los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Sufragar los costos y gastos relacionados a los servicios de agua, electricidad y teléfono en los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Sufragar los costos de reparación por el uso y depreciación normal de la infraestructura de los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Proveer servicios de limpieza en los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Proveer acondicionadores de aire en los cuarteles de Buchanan y Arecibo con su debido mantenimiento;
- Proveer hasta un máximo de nueve mil dólares ($9,000.00) anuales para cada cuartel (Buchanan y Arecibo) para sufragar gastos administrativos tales como impresoras, tintas, papel, lápices, bolígrafos, carpetas, mobiliario, materiales de oficina, y otras peticiones especiales aprobadas por el Concesionario;
- Ordenar trece (13) patrullas nuevas para que la Policía les de uso en el patrullaje de las Autopistas;

- Reemplazar o reparar cualquiera de las trece (13) patrullas provistas, si hubiera la necesidad;
- Cubrir el costo de reparación y mantenimiento de las trece (13) patrullas provistas;
- Cubrir el costo del consumo de combustible de las trece (13) patrullas provistas;
- Otorgar un presupuesto de $35,000.00 anuales por concepto de Bonos de Productividad, de cumplirse los parámetros establecidos para el mismo; y
- Distribuir a la Policía el 50% del ahorro del presupuesto para el año calendario por concepto de ahorro en combustible y gastos administrativos

El acuerdo número 2012-A00134 entre el Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Concesionario estuvo vigente hasta el 11 de junio de 2016. Luego de vencido el acuerdo original entre las partes, el Concesionario y el Negociado de la Policía suscribieron un segundo acuerdo. Este fue el acuerdo número 2017-A00116 suscrito el 22 de agosto de 2016 y con vigencia hasta el 30 de junio de 2017. En este acuerdo la Policía y el Concesionario pactaron los mismos términos del contrato anterior con la excepción de la adquisición de las trece (13) patrullas para las rondas de seguridad en las Autopistas, toda vez que ya las patrullas habían sido provistas a los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico mediante el acuerdo anterior. Posteriormente se firmaron los acuerdos 2018-A00006 y 2019-A00071 con fechas de vigencia 30 de junio de 2017 al 30 de junio de 2018, y desde el 31 de agosto de 2018 al 30 de agosto de 2020 respectivamente, en los cuales se renovaron los acuerdos alcanzados entre las partes, ambos suscritos en virtud de la Ley 20-2017, según enmendada, conocida como "Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico" (en adelante, "DSP"), la cual crea el Negociado de la Policía de Puerto Rico adscrito al DSP.

Metodología de la Evaluación

La evaluación de este renglón del Contrato de Concesión se basó en los pagos realizados por el Concesionario a la ACT, en las vigencias de los acuerdos suscritos entre el Concesionario y Negociado de la Policía de Puerto Rico y en el cumplimiento por el Concesionario con los términos y condiciones de tales acuerdos suscritos.

Evaluación

Para verificar el cumplimiento del Concesionario con los términos y condiciones de los acuerdos suscritos con el Negociado de la Policía de Puerto Rico, se cursó una carta al entonces Comisionado, Henry Escalera Rivera sobre las acciones del Concesionario relacionadas a los acuerdos Núm. 2018-A00006 y 2019-A00071.

El 10 de septiembre de 2020 se recibió la respuesta del Comisionado Escalera Rivera, proveyendo la información solicitada. En la carta recibida (OC-1-1-273) con fecha del 2 de diciembre de 2020, el Comisionado confirma que la compañía Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC bajo el acuerdo antes descrito, ha cumplido con los servicios pactados para las autopistas.

También, dicha carta hace referencia al fiel cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades dispuestas en el acuerdo 2021-A00008, otorgado el 29 de junio de 2020 y con vigencia desde el 1 de julio de 2020 hasta el 29 de junio de 2022.

Dada la información provista por el Negociado de la Policía de Puerto Rico, se puede apreciar que el Concesionario ha estado en cumplimiento con los términos pactados con el Acuerdo para el año 2020 y sobre el acuerdo 2019-A00071.

Resultado: Para propósitos de esta monitoria se encuentra al concesionario en cumplimiento con los acuerdos y su vigencia.

Resumen de la Evaluación

Los Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico han estado en cumplimiento con los requerimientos de las Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación de las disposiciones de la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión.

Tabla 28: Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión

Criterio	Resultado
Vigencia de Acuerdo entre Policía y Concesionario	C
Cumplimiento de Términos y Condiciones de Acuerdo	C
Pago de $450,000	N/A
Leyenda: *C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

El Capítulo K del Volumen II de los Estándares de Operación le establece al Concesionario requerimientos y guías para la ejecución de proyectos de mejoras capitales, rehabilitaciones, y mejoras de capacidad en las Autopistas. El Capítulo describe las coordinaciones necesarias con la Autoridad y otras entidades del Estado, y establece requerimientos mínimos al Concesionario para la gerencia sana de tales proyectos.

Entre los requerimientos para los proyectos, la Sección K.2.2 establece que el Concesionario deberá emplear los servicios de ingenieros y arquitectos licenciados cualificados para los trabajos a ser realizados. Esta Sección le permite al Concesionario hacer una mezcla de recursos internos y externos para llevar a cabo los proyectos, según la complejidad de los mismos. Por otro lado, la Sección K.3.11 establece que el Concesionario debe proveer servicios de gerencia de proyectos con sus recursos internos y externos para manejar, monitorear y controlar los trabajos de construcción en las Autopistas.

En cuanto a requerimientos específicos para la ejecución de proyectos, el Capítulo K y las Leyes de Puerto Rico le imponen al Concesionario lo siguiente:

- Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico

Conforme a la Ley Núm. 319 del 15 de mayo de 1938, según enmendada, todo proyecto de construcción requiere la cancelación de estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, por plano realizado por ingenieros licenciados.

- Aprobación de la ACT

La Sección K.3.2 requiere que todos los proyectos que sean implementados por el Concesionario cuenten con la aprobación de la ACT.

- Evaluación Ambiental

La Sección K.3.10 requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Estado, y la Ley de Protección Ambiental Federal ("Ley NEPA" por sus siglas en inglés). El Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental de la JCA requiere evaluar el impacto al medio ambiente que pueda tener un proyecto. Dicho reglamento también establece la figura de la Exclusión Categórica, que excluye de evaluación ambiental, aquellas acciones rutinarias o predecibles que no tendrán un impacto ambiental significativo. Una Exclusión Categórica permite que un proyecto pueda realizarse sin la evaluación previa de la JCA.

- National Pollution Discharge Elimination System (NPDES)

La Sección K.3.10 requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Estado, y la Ley NEPA. La Agencia Federal de Protección Ambiental ("EPA" por sus siglas en inglés), mediante la autoridad conferida a esta por la Ley Federal de Agua Limpia (*Clean Water Act*), requiere la obtención de un Permiso *National Pollution Discharge Elimination System* ("NPDES") para descargas de proyectos de construcción en cuerpos de agua.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan*

Como parte del Permiso NPDES que emite la EPA para proyectos de construcción se requiere la confección de un *Storm Water Pollution Prevention Plan* ("SWPPP") en casos en que se impacten un acre o más de superficie. El plan debe detallar las actividades que el Contratista realizará para evitar o minimizar la contaminación de cuerpos de agua a causa de la erosión o sedimentación generada por las actividades de construcción.

- Permiso General Consolidado

El Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo y Uso de Terrenos de la Junta de Planificación de Puerto Rico requiere

la obtención del Permiso General Consolidado, que incluye el Plan de Control de Erosión y Prevención de la Sedimentación ("Permiso CES"), el Permiso de Actividad Generadora de Desperdicios Sólidos No Peligrosos ("Permiso DS-3") y el Permiso para Fuente de Emisión ("Permiso PFE"), todos emitidos por la JCA. Este permiso consolida varios permisos relacionados con impactos ambientales en los proyectos de construcción.

- Informes de Plan CES

El Plan Control de la Erosión y la Prevención de la Sedimentación (Plan CES) requiere la presentación de un informe inicial, un informe por cada mes, y un informe final del proyecto, todos certificados por un ingeniero licenciado.

- Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo

El Reglamento para el Control de las Actividades de Mitigación de Pintura con Base de Plomo de la JCA, requiere que se obtenga un permiso antes de comenzar cualquier actividad de mitigación y disposición de pintura con presencia de plomo. Una vez finalizados los trabajos de remoción de material con contenido de plomo, la JCA requiere que se certifique la debida disposición de material con contenido de plomo y su respectiva evidencia. Una vez notificado lo anterior, la JCA emite un comunicado cerrando el archivo del Proyecto, lo que constituye el cierre del permiso.

- Permiso de USACE

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) es el encargado de evaluar los planes de contingencia para proyectos de construcción que aseguren la protección de los cuerpos de agua durante su desarrollo. USACE emite un permiso luego de evaluar las condiciones ambientales y las medidas a tomarse durante el proyecto para proteger los cuerpos de agua.

- Manifiestos de Desperdicios Sólidos

Los Manifiestos de Desperdicios Sólidos son parte de los documentos requeridos bajo el Permiso General Consolidado de la JCA, específicamente para actividades generadoras de desperdicios sólidos.

- Pago de Patentes y Arbitrios

El Código Municipal de Puerto Rico, Ley 107-2020, según enmendada y anteriormente la derogada Ley de Patentes Municipales, Ley 113-1974, *impone* el pago de patentes por cualquier actividad con fines de lucro o prestación de servicios, incluyendo la construcción. El pago de patentes debe realizarse antes de comenzar la construcción. Se impone a los proyectos de construcción una contribución que recae sobre el derecho de llevar a cabo una actividad u obra de construcción, dentro de los límites territoriales del municipio correspondiente. El pago de arbitrios debe realizarse antes de comenzar la construcción.

- Notificación para Proceder

A manera de llevar una sana administración del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria el notificar al contratista la fecha oficial de comienzo de la obra. Esto se hace mediante la emisión de una notificación para proceder, donde se indica la fecha en que oficialmente el contratista está autorizado a comenzar los trabajos de construcción. En esta también comienza a contar el tiempo de construcción establecido en el contrato para la obra.

- Certificado de Terminación Sustancial

Dentro de la sana administración del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria el notificar la terminación sustancial de los proyectos a los contratistas. La terminación sustancial de una obra de construcción constituye la fecha en que los trabajos realizados han alcanzado un progreso tal, que el proyecto puede comenzar a ser utilizado para los propósitos para el cual fue diseñado.

- Certificado de Terminación Final

Como parte de la sana administración de cualquier contrato de construcción, es típico en la industria el notificar la terminación final de los proyectos a los contratistas. La terminación final de una obra de construcción constituye la fecha en que todos y cada uno de los trabajos requeridos por contrato, fueron completados por el contratista, en su totalidad, en conformidad con los planos y especificaciones.

- Seguros

La Sección 13.1(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una cubierta de construcción ("*Builders Risk*") para cada proyecto que se ejecute durante la vigencia del Contrato de Concesión, cuyo valor total exceda los cien mil dólares ($100,000.00).

- Planos "*As-Built*"

La Sección K.3.12 requiere que todo trabajo de construcción terminado por el Concesionario sea documentado en planos *As-Built*. Los planos *As-Built* tienen una importancia vital, ya que reflejan cómo en realidad terminó construyéndose el proyecto, convirtiéndose en el único plano de referencia confiable, luego de completado un proyecto.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto al diseño, construcción y manejo de proyectos, el Concesionario ha empleado recursos, tanto internos como externos, para gestionar y ejecutar los proyectos de mejoras capitales en las Autopistas. Además, se ha gestionado los permisos, endosos, pagos, seguros, e informes, entre otros, requeridos para la implementación, de conformidad con los Estándares de Operación y las leyes de Puerto Rico.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación se enfocó en dos (2) proyectos. Para cada uno de estos proyectos se evaluó el cumplimiento con los distintos renglones de cumplimiento discutidos anteriormente. Los proyectos evaluados son:

- *Hatillo & Manatí Canopy Demolition*
- *Buchanan Fuel Tanks*

Para evaluar los proyectos le solicitamos al Concesionario documentación detallada, que evidenciara las gestiones realizadas para llevar a cabo los mismos, en cumplimiento con los requerimientos del Capítulo K de los Estándares de Operación y las leyes vigentes.

EVALUACIÓN

- *Hatillo & Manatí Canopy Demolition*

El Proyecto forma parte del acuerdo para la demolición y reconfiguración de los "canopies" de Hatillo y Manatí. Actualmente es un proyecto en progreso, el cual se encuentra en la fase 3.

Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de PR — En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia del pago de los sellos. Evidencia de los sellos se puede encontrar en las páginas de firma de la extensión del contrato entre el Concesionario y el Contratista (Del Valle Group), efectuado el 26 de enero de 2020.

Aprobación de la ACT — En Cumplimiento

El Concesionario presentó evidencia de la aprobación del proyecto por parte de la ACT. Los planos de construcción fueron aprobados en carta fechada el 23 de julio de 2019. Por otra parte, no fue necesaria la autorización de la Administración Federal de Carreteras, FHWA, ya que el proyecto es uno de rehabilitación.

Evaluación Ambiental — En Cumplimiento

El Concesionario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental mediante Exclusión Categórica, por lo tanto, no requirió una evaluación ambiental.

Permiso NPDES — No Aplica

El Permiso NPDES no era requerido para este proyecto.

Storm Water Pollution Prevention Plan — No Aplica

El SWPPP es requerido para proyectos que impacten más de un acre de superficie. Dado que este proyecto no impacta más de un acre de superficie, el SWPPP no era requerido.

- **Permiso General Consolidado (PGC)** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia del Permiso General Consolidado número 2020-303442-PUI-002557, con fecha de expedición del 20 de octubre de 2020, y fecha de expiración del 5 de octubre de 2025.

- **Informes Plan CES** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de los Informes Sobre Implantación del Plan CES, y evidencia de que los mismos fueron recibidos por la JCA en la Oficina de "RCUD JCA Radicaciones". Los informes suministrados por el Concesionario fueron desde el mes de octubre de 2020 (inicio del proyecto) hasta septiembre 2021.

- **Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró Certificación de No Presencia de Pintura con Base de Plomo, por lo que no era requerido obtener un permiso para estos efectos.

- **Permiso de USACE** — **No Aplica**

El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE, ya que, el proyecto no impacta algún cuerpo de agua, por lo que el Concesionario no debía prestar documentación relacionada.

- **Manifiestos de Desperdicios Sólidos** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de los manifiestos (Forma PGC-012) entregados desde el mes de octubre de 2020 hasta febrero de 2021.El proyecto se culminó el 5 de agosto de 2021.

- **Pago de Patentes y Arbitrios** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Manatí, el 17 de marzo de 2021. La certificación indica el costo total del Proyecto.

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio de Hatillo, el 20 de febrero de 2020. La certificación indica el costo total del Proyecto.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La notificación para proceder fue emitida el 13 de julio de 2020. En la notificación para proceder se estableció una fecha para comenzar los trabajos de construcción del 22 de julio de 2020.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 5 de agosto de 2021.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el 8 de octubre de 2021.

- **Seguros** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de los seguros para el Proyecto gestionados por su contratista. Los seguros incluyen: (i) *General Commercial Liability*; (ii) *Payment and Performance Bond*; (iii) Fondo del Seguro del Estado; (iv) *Builders Risk*; (v) *Automobile Liability*; (vi) *Umbrella Liability*; y (vii) *Employer's Liability Insurance*.

- **Planos "*As-Built*"** — **En Cumplimiento**

El Concesionario informó que sometió los Planos "As-Built" para Manatí y Hatillo.

- *Buchanan Fuel Tanks*

El Proyecto consiste en la instalación de dos (2) tanques para el almacenamiento de combustible.

- **Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia del pago de los sellos. Evidencia de los sellos se puede encontrar en las páginas de firma del contrato entre el Concesionario y el Contratista (Tekniek Construction Company), efectuado el 9 de junio de 2020.

- **Aprobación de la ACT** — **En Cumplimiento**

El Concesionario presentó evidencia de la aprobación del proyecto por parte de la ACT. Los planos de construcción del proyecto fueron endosados en carta fechada el 15 de enero de 2020.

Por otra parte, no fue necesaria la autorización de la Administración Federal de Carreteras, FHWA, ya que el proyecto es uno de rehabilitación.

- **Evaluación Ambiental** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental fechada 30 de marzo de 2020, 2019-265450-DEA-003399.

- **Permiso NPDES** — **No Aplica**

El Permiso NPDES no era requerido para este proyecto.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan* No Aplica

El *Storm Water Pollution Prevention Plan* es requerido para proyectos que impacten más de un acre de superficie. Dado que este proyecto no impacta más de un acre de superficie el *Storm Water Pollution Prevention Plan* no era requerido.

- Permiso General Consolidado En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia del Permiso General para Otras Obras para este proyecto. El Permiso cuenta con el número 2020-309640-PGO-003869, con fecha de expedición del 8 de julio de 2020 y fecha de expiración del 8 de julio de 2025.

- Informes Plan CES En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia de los Informes Mensuales del Plan CES para este proyecto por parte de la JCA desde agosto de 2020 hasta diciembre de 2020. Los mismos fueron presentados mensualmente a la agencia correspondiente.

- Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo No Aplica

El Permiso no era requerido para este proyecto ya que no hay demolición de estructura envuelta.

- Permiso de USACE No Aplica

El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE, por lo que el Concesionario no presentó documentación relacionada.

- Manifiestos de Desperdicios Sólidos En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia de los manifiestos entregados del 4 al 11 de septiembre de 2020.

- Pago de Patentes y Arbitrios En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Guaynabo, el 27 de septiembre de 2021. La certificación indica el costo total del Proyecto e incluye los arbitrios.

- Notificación para Proceder En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La Notificación para Proceder inicial fue emitida con fecha del 20 de agosto de 2020. En la Notificación para Proceder se estableció el 31 de agosto de 2020, como la fecha para comenzar los trabajos de construcción.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 14 de febrero de 2021.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de un Certificado de Terminación Final emitido para el Proyecto el 7 de mayo 2021.

- **Seguros** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de los seguros para el Proyecto gestionados por su contratista. Los seguros incluyen: (i) General Commercial Liability; (ii) Payment and Performance Bond; (iii) Fondo del Seguro del Estado; (iv) Automobile Liability; (v) Excess Liability; (vi) Worker's Compesation and Employer's Liability Insurance; (vii) Inland Marine.

- **Planos "*As-Built*"** — **En Cumplimiento**

El Concesionario informó que sometió los Planos "As-Built" para el proyecto.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha sido consistente en el cumplimiento de los criterios evaluados. La tabla continuación presenta el resumen de la evaluación.

Tabla 29: Resumen de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción

Criterio	Hatillo & Manatí Canopy Demolition	Buchanan Guel Tanks
Estampillas CIAPR	C	C
Aprobación de la ACT	C	C
Evaluación Ambiental	C	C
Permiso NPDES	N/A	N/A
Storm Water Pollution Prevention Plan	N/A	N/A
Permiso General Consolidado	C	C
Informes Plan CES	C	C
Permiso Plomo	N/A	N/A
Permiso USACE	N/A	N/A
Manifiestos Desperdicios	C	C

Patentes y Arbitrios	C	C
Notificación para Proceder	C	C
Terminación Sustancial	C	C
Terminación Final	C	C
Seguros	C	C
Planos *As Built*	C	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*		

INFORME DE MONITORIA- RECOMENDACIONES

Durante el ejercicio de nuestras funciones de monitoreo asignadas, hemos identificado diversas áreas de oportunidad y aspectos a mejorar en relación con el cumplimiento del Contrato de Concesión. Con el objetivo de que todas las partes involucradas puedan evaluar y decidir si adoptan o no las recomendaciones presentadas, hemos optado por documentarlas en un informe separado. Este informe también servirá como guía para que las partes puedan elaborar un Plan de Acción Correctiva.

Los asuntos presentados a continuación han sido objeto de evaluación en el proceso de monitoreo correspondiente al año 2020, en el cual se han identificado ciertas áreas que podrían ser mejoradas. Para cada uno de estos asuntos, se ha elaborado un resumen conciso de los requisitos establecidos en la sección pertinente del Contrato de Concesión, seguido de las observaciones y recomendaciones realizadas.

Las recomendaciones presentadas se fundamentan en la documentación analizada durante el proceso de monitoreo del Contrato de Concesión. Cabe destacar que la implementación de estas recomendaciones estará sujeta a la evaluación de las partes involucradas en el Contrato de Concesión.

METODOLOGÍA PARA OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Las observaciones y recomendaciones se clasifican de la siguiente manera en este informe de auditoría:

Recomendación: Indica que se han identificado observaciones y recomendaciones que aún no han sido abordadas hasta la fecha.

Peajes

El Concesionario debe proporcionar mensualmente el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos, tal como lo establece la Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión. En este informe, se registran las transacciones realizadas en cada Plaza de Peaje según la clasificación de vehículos. El informe incluye la cantidad total de transacciones

electrónicas registradas en cada punto de cobro, desglosadas por clasificación de vehículo, lugar y tipo de transacción. Además, se recopilan los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las tarifas correspondientes a las transacciones registradas.

- **OBSERVACIÓN**

Al comparar los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos con las cantidades transferidas por el BPPR al Concesionario, se observó que los informes no eran fácilmente legibles, lo que dificultó su evaluación. El Concesionario indicó que algunos de los informes mensuales fueron enviados con información estimada, debido a la falta de disponibilidad de los informes finales en el tiempo requerido. Durante el proceso de auditoría, el Concesionario tuvo que proporcionar información adicional (ajustes) para facilitar el análisis realizado.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda que los informes, como el Traffic and DTL Reports, estén claramente legibles para facilitar la evaluación de la información presentada. Es importante que la información proporcionada sea la oficial y precisa, especialmente al evaluar aspectos como las Transacciones de Peajes, el Cobro de Peajes y la División de Ingresos. En caso de tener que presentar información estimada, se sugiere que se informe al momento de presentar el documento y se incluya una nota o comentario en el informe correspondiente. Una vez se obtenga toda la información necesaria, se deberá presentar el informe mensual oficial.

Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL

Según la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión, se requiere que el Concesionario presente informes mensuales a la ACT sobre el rendimiento del BRT/DTL. Estos informes deben contener la siguiente información en intervalos de diez (10) minutos:

- Volúmenes de Tráfico Observados.
- Velocidades Promedio.
- Tarifas de peaje aplicables durante los periodos informados.

- **OBSERVACIÓN**

Se ha observado que el Concesionario no ha cumplido con el requisito de presentar el detalle del desempeño del BRT/DTL según lo establecido en el Apéndice 10. Sin embargo, se ha constatado que el Concesionario tiene la capacidad de generar los informes solicitados. En su plantilla de informes, el Concesionario incluye notas indicando que los detalles de los volúmenes de tráfico, las velocidades promedio y las tarifas de peaje aplicables en intervalos de cinco (5) minutos están disponibles si la ACT las solicita. Sin embargo, no se ha encontrado evidencia de solicitudes por parte de la ACT ni comentarios sobre esta anotación realizada por el Concesionario.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda que la ACT y el Concesionario revisen la necesidad de mantener los Informes de Desempeño del BRT/DTL como un requisito contractual. Se sugiere enmendar el Contrato de Concesión para establecer que dichos informes estén disponibles y sean presentados según sea requerido por la ACT, en lugar de tener un requisito estricto de presentación. Esto permitirá una mayor flexibilidad y eficiencia en la generación y suministro de los informes, sin comprometer la supervisión y evaluación del desempeño del BRT/DTL.

Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos

Según lo establecido en el Contrato de Concesión, específicamente en el Artículo 6, el Concesionario tiene la responsabilidad de garantizar que las operaciones de las Autopistas cumplan con los requerimientos de los Estándares de Operaciones, los cuales se encuentran detallados en el Apéndice 9 del mismo. Estos Estándares de Operaciones exigen que las operaciones se realicen de acuerdo con los más altos estándares y prácticas de calidad, así como en cumplimiento con las cláusulas establecidas en el Contrato de Concesión.

En el Volumen II de los Estándares de Operaciones, específicamente en el Apéndice 9B titulado Manual de Operaciones y Procedimientos, se establece que el Concesionario debe elaborar y presentar ciertos planes e informes anuales a la ACT para su evaluación y aprobación. Estos planes tienen como objetivo establecer la forma en que el Concesionario cumplirá con los estándares de calidad y servicio requeridos por el Contrato de Concesión. Por otro lado, los informes tienen la finalidad de mostrar los resultados obtenidos por el Concesionario, demostrando el cumplimiento de los Estándares de Operaciones.

El Manual de Operaciones y Procedimientos establece que el Concesionario debe presentar diversos planes anuales a la ACT. Asimismo, en el Capítulo L de dicho manual, se requiere al Concesionario presentar el Informe Anual de Estado de las Autopistas y el Programa de Mejoras Capitales. Este informe se divide en diferentes temas que incluyen:

- Informe de Condiciones de los Puentes y Estructuras (Sección L.3.6.1)
- Informe de Condiciones Submarinas (Sección L.3.7)
- Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica (Sección L.3.8)
- Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera (Sección L.3.6.2)
- Informe de Condiciones de las Facilidades (Sección L.3.6.3) – Informe de Programa de Mejoras Capitales (Sección L.3.10.3)
- Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección de Crecimiento a 10 Años (Sección L.2.2)
- Certificación del Concesionario (Sección L.2.3)

La Sección L.2.4, titulada "Criterio de Aceptación", establece los criterios que deben cumplirse para obtener la aprobación de la ACT y el Gobierno de Puerto Rico. Estos criterios son los siguientes:

- Se han realizado todas las inspecciones de acuerdo con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- Todos los informes han sido firmados y sellados por un Ingeniero Profesional Licenciado en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico.
- Toda la documentación e informes requeridos han sido archivados correctamente con la agencia correspondiente.

Asimismo, la Sección A.5 del Volumen II de los Estándares de Operación establece que los planes e informes anuales deben recibir la aprobación de la ACT dentro de un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario después de que el Concesionario los presente.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Volumen II del Estándar de Operación, el Concesionario presentó los planes e informes requeridos a la ACT. Sin embargo, no todos los informes requeridos aplican a las Autopistas bajo la concesión y que, conforme a como fue requerido por la ACT, la frecuencia de unos de los informes discrepa de la requerida por el Estándar de Operación.

- **OBSERVACIÓN**
  - Durante el proceso de auditoría, se observó que el Informe de Condiciones de Estructuras con Elementos Tipo Fractura Crítica, establecido en el Capítulo L, no es aplicable a la concesión. Esto se debe a que ninguna estructura dentro de los límites de la concesión cumple con los requisitos para ser clasificada como tal según el Sistema Nacional de Inventario de Puentes (NBIS) de la FHWA. El Concesionario confirmó esta información, y una verificación de la base de datos de puentes para Puerto Rico de la FHWA respaldó lo informado por el Concesionario.
  - El Informe de Condiciones Submarinas, requerido por el Capítulo L, es preparado bianualmente desde el año 2016. El Capítulo L en su Tabla L.3.12.2 establece que los puentes que requieren inspecciones acuáticas son el Núm. 1021, el Núm. 888, el Núm. 889, el Núm. 894, el Núm. 2774 (el Concesionario suministró evidenciade que este puente se encuentra fuera de los límites de la concesión) y el Núm. 1180. Las inspecciones de los puentes están a cargo de la compañía Desarrolladora JA.
- Hasta la fecha de esta revisión, no se presentó evidencia de la aprobación de los planes anuales ni de los informes anuales por parte de la ACT, tal como lo requieren los Estándares de Operación.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda que, de acuerdo con lo establecido en la Sección 20.4, donde se requiere que cualquier renuncia o consentimiento relacionado con los requisitos contractuales se documente por escrito y se firme, se proceda a realizar modificaciones en el Contrato de Concesión para abordar los siguientes asuntos:

- Identificar de manera precisa los puentes que requieren inspecciones acuáticas, basándose en las condiciones reales. En el caso de la construcción de nuevos puentes, se deberá evaluar y establecer los requisitos correspondientes.
- La ACT deberá cumplir con sus obligaciones contractuales y los requerimientos establecidos por los Estándares de Operación. Esto implica evaluar y aprobar los documentos presentados por el Concesionario, como los planes e informes. La ACT debe ejercer una supervisión adecuada para asegurar el cumplimiento por parte del Concesionario de sus obligaciones contractuales y de las regulaciones establecidas por la agencia.

Modificaciones a los Requisitos/Obligaciones Contractuales

El Artículo 5 del Contrato de Concesión establece que "[t]anto la Autoridad como el Concesionario pueden proponer una Modificación. Inmediatamente después de cualquier propuesta de Modificación por parte de la Autoridad o el Concesionario, el Concesionario preparará y entregará a la Autoridad una declaración escrita…"

- **OBSERVACIÓN**

El Concesionario indica que tanto la ACT como Metropistas en varias ocasiones han llegado a acuerdos verbales, principalmente sobre el contenido de Informes de Característica de Tráfico y la entrega de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL.

RECOMENDACIÓN

De acuerdo con lo requerido por el contrato, el concesionario debe presentar una declaración por escrito que contenga las modificaciones propuestas, siguiendo el proceso establecido. Además, en el caso de acuerdos verbales entre las partes (ACT y Metropistas), se recomienda que sean documentados por escrito para su registro. Esto se basa en la disposición de la sección 20.4 del Contrato, que especifica que cualquier renuncia o consentimiento para desviarse de los requisitos de este contrato debe ser documentado por escrito y firmado por la parte correspondiente.

CERTIFICO: que este documento ha sido preparado por Yardley Knox LLC, utilizando la información provista por la Autoridad de Carreteras y Transportación y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC ("Metropistas").

Tamara Torres - Representante Autorizado Yardley Knox LLC

Yardley Knox

2021
INFORME ANUAL

MONITORÍA DE CUMPLIMIENTO
CONTRATO DE CONCESIÓN DE LAS AUTOPISTAS PR-22 & PR-5

Preparado por: Yardley Knox LLC

Para: Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico
Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella
Parada 22 Ave. De Diego
San Juan. PR 00907

CONTENIDO

Introducción 6
Enmiendas al Contrato de Concesión 6
Contrato de Concesión en la Actualidad 8
Ámbito Y Metodología De La Monitoría 8
Informe De Monitoría 9
Plan anual: Estándares de Operación Volumen I: Manual de Mantenimiento: 9
Implementación 9
Metodología de la Evaluación 10
Evaluación 10
Resumen de la Evaluación 11
Plan Anual: Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos 11
Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales Según Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos 12
Implementación 13
Metodología de la Evaluación 13
Resumen de la Evaluación 15
PLAN anual: Estándares de Operación Volumen II: Manual de Manejo Ambiental 15
Implementación 16
Metodología de la Evaluación 16
Evaluación 16
Resumen de la Evaluación 16
Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos Y Notificaciones 17
Implementación 17
..... 17
Metodología de la Evaluación 17
Evaluación 17
Resumen de la Evaluación 18
Informes de Características del Tráfico 18
Implementación 18
Metodología de la Evaluación 18
Evaluación 19
Resumen de la Evaluación 20
Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico 20

Implementación 20
Metodología de la Evaluación 21
Evaluación 21
Resumen de la Evaluación 21
Informes de Incidentes Ambientales 21
Informes Financieros 22
Metodología de la Evaluación 22
Evaluación 22
Resumen de la Evaluación 24
Informes Mensuales de Desempeño del del Bus Rapid Transit / Dynamic Toll Lane ("BRT/DTL"). . 24
Implementación 24
Metodología de la Evaluación 25
Evaluación 25
Resumen de la Evaluación 25
Plazas de Peajes 25
Implementación 26
Metodología de la Evaluación 27
Evaluación 28
Resumen de la Evaluación 35
Seguros 35
Implementación 35
Metodología de la Evaluación 35
Evaluación 36
Resumen de la Evaluación 40
Obligaciones Contributivas 41
Implementación 41
Metodología de la Evaluación 41
Evaluación 41
Resumen de la Evaluación 43
Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre Otros) 44
Implementación 44
Metodología de la Evaluación 44
Evaluación 44
Resumen de la Evaluación 48
Pago de Utilidades 49
Implementación 49

Metodología de la Evaluación 50
Evaluación 50
Resumen de la Evaluación 51
Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico 51
Implementación 52
Metodología de la Evaluación 53
Evaluación 53
Resumen de la Evaluación 53
Requerimientos de Diseño y Construcción 54
Implementación 56
Metodología de la Evaluación 57
Evaluación 57
Resumen de la Evaluación 61
Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre Otros) 62
Peajes 63
Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL 64
Estándares de Operación Volumen II: Manual de Operaciones y Procedimientos 64
Modificaciones a los Requisitos/Obligaciones Contractuales 66

LISTA DE TABLAS EN EL INFORME

Tabla 1 *: Distribución de Actividades Correctivas de Mantenimiento por Capítulo* 10
Tabla 2: *Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación* 11
Tabla 3: *Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación* 15
Tabla 4: *Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II y III de los Estándares de Operación* 17
Tabla 5: *Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos* 18
Tabla 6*: Conteos mensuales de tráfico para el año 2020* 19
Tabla 7*: Conteos mensuales de tráfico para el año 2021* 20
Tabla 8*: Resumen de la Evaluación de los Informes de Características del Tráfico* 20
Tabla 9*: Resumen de la Evaluación de los Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico* 21
Tabla 10: Cierre de los estados financieros trimestrales no auditados 23
Tabla 11*: Resumen de la Evaluación del Sometimiento de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT* 24
Tabla 12*: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL* 25
Tabla 13: Configuración de las plazas de peaje en la PR-5 y la Pr-22 con sistema ORT 26
Tabla 14: Puntos de cobro de peajes del BRT/DTL 27
Tabla 15 *(A): Cálculo del Por ciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2021* 28
Tabla 16(B): Cálculo del Por ciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2022 28
Tabla 17: (*C): Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Antes de Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10* 29
Tabla 18 *(D): Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10* 30
Tabla 19 (E): *Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10* 30
Tabla 20*: Notificaciones del Concesionario a la Autoridad y al Público Sobre Revisiones a Tarifas de Peajes* 33
Tabla 21*: Divulgación de Aumentos en los Peajes en los Medios Noticiosos de Puerto Rico* 33
Tabla 22*: Transferencias ($) del Banco vs. Ingresos Informados para el año 2021* 34
Tabla 23*: Resumen de la Evaluación de los Peajes* 35
Tabla 24*: Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión* 40
Tabla 25: Municipios Correspondientes Al Pago De Patente Municipal 42
Tabla 26*: Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas del Concesionario* 44
Tabla 27*: Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas* 48
Tabla 28*: Resumen de la evaluación de pago de utilidades de las autopistas* 51
Tabla 29*: Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión* 53
Tabla 30*: Resumen de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción* 61

LISTA DE GRÁFICAS EN EL INFORME

Gráfica 1: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 1
Gráfica 2: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 2
Gráfica 3: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 3
Gráfica 4: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 4
Gráfica 5: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 5
Gráfica 6: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 6
Gráfica 7: Tarifas de Peaje Vehículos Clase 7

INTRODUCCIÓN

El 27 de junio de 2011, la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico ("ACT"), y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC ("Metropistas" o el "Concesionario") suscribieron un Contrato de Alianza ("Contrato de Concesión" o "Contrato") tras un proceso competitivo de licitación bajo la Ley Núm. 29-2009, Ley de Alianzas Público-Privadas, según enmendada ("Ley 29").

Bajo el Contrato de Concesión Metropistas se convirtió en el responsable de operar, rehabilitar, conservar y mejorar las Autopistas PR-5 y PR-22 ("Autopistas") durante un período de cuarenta (40) años. Posteriormente, el 19 de abril de 2016, la ACT y Metropistas otorgaron una enmienda al Contrato de Concesión para extender la vigencia por diez (10) años adicionales, para un término total de cincuenta (50) años. Esta enmienda incluyó un pago adicional a la ACT de 115 millones de dólares.

El socio mayoritario de Metropistas es Abertis Infraestructuras, SA, una corporación española fundada en 2003, con sede social en Madrid y sede operativa en Barcelona, dedicada a la gestión de autopistas. Es la primera concesionaria de autopistas en España y el primer operador mundial por número de kilómetros gestionados, repartidos en catorce países de Europa e Iberoamérica.

Este informe de monitoria se rinde a tenor con el Artículo 10(d) de la Ley 29, que le requiere a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico ("AAPP") preparar informes anuales sobre el desempeño y cumplimiento del Concesionario bajo el Contrato. Este informe cubre el periodo del 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2021.

ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Según mencionado anteriormente, desde su otorgamiento el Contrato de Concesión ha sido enmendado en seis (6) ocasiones, afectando así los términos y condiciones del acuerdo original. A continuación, se brinda un breve resumen de las enmiendas al Contrato de Concesión.

- Primera Enmienda: Suscrita el 19 de septiembre de 2011. En esta enmienda se estableció que ciertas representaciones realizadas por la ACT en el Contrato de Concesión eran inconsistentes con las condiciones reales de las Autopistas. Específicamente, se estableció que; (1) ciertos contratos de red, que serían transferidos al Concesionario al momento del Cierre Financiero, no se encontraban vigentes; (2) que la ACT no contaba con todos los permisos necesarios para las operaciones de las Autopistas; y que (3) ciertos activos de las Autopistas no estaban en condiciones operacionales, según establecido en el Contrato de Concesión. Por esta razón, la ACT y el Concesionario acordaron enmendar el Contrato para que la ACT transfiera otros contratos de red al Concesionario, relevara al Concesionario de cualquier incumplimiento con relación a aquellos permisos no disponibles al momento del Cierre Financiero, y que la ACT le

asignara al Concesionario otros activos en sustitución de aquellos que no estaban en condiciones operacionales al momento del Cierre Financiero

- Segunda Enmienda: Suscrita el 23 de marzo de 2012. Esta enmienda surgió como consecuencia del comienzo de los trabajos de la conversión a peajes electrónicos de los carriles en las plazas de peaje de las Autopistas por parte de la ACT. Esto, según el ámbito de trabajo contratado por la ACT con TransCore Atlantic, Inc. ("TransCore"), previo a la firma del Contrato de Concesión. Mediante esta enmienda, las partes establecieron el itinerario para los trabajos a ser realizados por TransCore en las Autopistas y, además, acordaron cambios al ASU ("Accelerated Safety Upgrades")y a los términos de pago de la porción correspondiente a la ACT de los peajes electrónicos por los servicios provistos por TransCore.

- Tercera Enmienda: Suscrita el 14 de noviembre de 2012. Esta enmienda surgió como consecuencia de los trabajos de construcción del Bus Rapid Transit / Dynamic Toll Lane ("BRT/DTL") en la PR-22 por parte de la ACT. La ACT le solicitó al Concesionario la implementación de ciertos trabajos para acelerar la terminación del proyecto BRT/DTL y, a cambio de estos trabajos, la ACT acordó compensar al Concesionario por los gastos de mejoras capitales que incurrió. La compensación se realizó mediante ciertos ajustes a los pagos del Concesionario a la ACT, por los servicios de cobro de peajes electrónicos de TransCore.

- Cuarta Enmienda: Suscrita el 4 de febrero de 2015. Mediante esta enmienda se recogió la intención de las partes de compartir ciertos ingresos y, además, de suscribir un nuevo contrato para la administración del cobro de peajes electrónicos en las carreteras de Puerto Rico. Esta enmienda estableció un nuevo Apéndice 11: Términos de Servicios de Recaudación de Peajes Electrónicos para el Contrato de Concesión.

- Quinta Enmienda: Suscrita el 19 de abril de 2016. Dicha enmienda se suscribió para atender una serie de modificaciones propuestas por el Concesionario relacionadas a la implementación de peajes bidireccionales. En esta enmienda, el Concesionario acordó compartir ciertos ingresos de los peajes con la ACT, mientras que la ACT accedió a extender el término de la concesión por diez (10) años adicionales y ajustar la distribución de los peajes cobrados con relación al proyecto BRT/DTL de la PR-22. Esta enmienda también añadió un nuevo Apéndice 23 al Contrato de Concesión en relación con los excesos de ingresos de peajes que el Concesionario acordó compartir con la ACT anualmente.

- Sexta Enmienda: Suscrita el 6 de diciembre de 2022, esta enmienda se basa en un Plan de Ajuste bajo el Título III de la Ley Promesa y requiere la implementación de cambios en el Acuerdo de Concesión de Autopistas. Dichos cambios implican la presentación de informes semanales de tráfico y montos vencidos de peaje y multas. Estos informes deben ser preparados por el Proveedor de Servicios del Sistema de Cobro de Peaje Electrónico ("ETC", por sus siglas en inglés) y presentados al Agente de Fideicomiso. Además, se solicita una declaración jurada que confirme la ausencia de condenas por delitos específicos. La notificación requiere el acuse de recibo y establece la fecha de entrada en vigor de los cambios propuestos. El documento también incluye formularios adjuntos que detallan el formato de los informes de tráfico y montos vencidos de peaje y multas, así como un formulario de declaración jurada.

CONTRATO DE CONCESIÓN EN LA ACTUALIDAD

Conforme a lo anterior, en la actualidad, el Contrato de Concesión consiste en un acuerdo maestro y veintitrés (23) apéndices que establecen los términos y condiciones pactados entre la ACT y Metropistas para la concesión administrativa de las Autopistas. Por otro lado, el Término de la Concesión, conforme a la Quinta Enmienda, fue aumentado de cuarenta (40) a cincuenta (50) años, por lo que el Concesionario operará las Autopistas hasta el año 2061. Tanto el Concesionario como la ACT tienen obligaciones que deben cumplir bajo el Contrato de Concesión. La mayoría de las obligaciones recaen sobre el Concesionario y su administración de las Autopistas. No obstante, la ACT también tiene la obligación de monitorear y supervisar que las operaciones de las Autopistas se estén llevando a cabo, en conformidad con los acuerdos alcanzados.

ÁMBITO Y METODOLOGÍA DE LA MONITORÍA

El 14 de julio de 2021, se sometió ante la consideración de la AAPP una propuesta para servicios de monitoría externa de cumplimiento de la concesión de las Autopistas con los términos y condiciones del Contrato de Concesión, incluyendo la preparación de informes anuales para los años 2020 y 2021 del Contrato de Concesión, así como una Auditoria de los cinco (5) años del Contrato, correspondiente al periodo 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021. El 11 de marzo de 2022, se otorgó el contrato con Yardley Knox para los servicios.

Como parte de los servicios de monitoria de cumplimiento, Yardley Knox identificó las áreas y documentos a ser revisados y redactó una tabla de cotejo de los documentos requeridos, que esboza los términos del Contrato de Concesión a ser revisados para determinar el cumplimiento de estos durante el periodo de evaluación. La tabla de cotejo (Document Request Table) incluye una monitoria de cumplimiento en los siguientes temas de la concesión:

- Cumplimiento con el mantenimiento de las Autopistas conforme a las disposiciones del Volumen I de los Estándares de Operación (Manual de Mantenimiento) Cumplimiento con los Planes Anuales: Estándares de Operación Volúmenes II y III 'Manual de Operaciones y Procedimientos' y 'Manual de Manejo Ambiental'
- Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales según Estándares de Operación Volumen II
- Cumplimiento del Concesionario con la presentación de Informes Mensuales de Cobros de Peaje Electrónicos, Notificaciones de Incidentes, Informes de Incidentes ambientales y los Estados Financieros entre otros
- Cumplimiento con la implementación del Cobro de Peajes
- Cumplimiento del Concesionario con el Mantenimiento de Pólizas de Seguro requeridas por el Contrato de Concesión durante el periodo de evaluación
- Cumplimiento de las Obligaciones Contributivas (Contribuciones sobre Ingresos, Patentes Municipales, Arbitrios, Contribución Sobre la Propiedad e Impuesto de Venta y Uso) del Concesionario durante el periodo de evaluación
- Cumplimiento con las Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre otros) requeridas para las operaciones por el Concesionario de las Autopistas
- Cumplimiento del Pago de las Utilidades de las Autopistas por el Concesionario durante el periodo de evaluación
- Cumplimiento de los Pagos por el Concesionario a la ACT en Beneficio de la Policía de Puerto Rico
- Cumplimiento del Concesionario con los requerimientos del Contrato de Concesión y las leyes aplicables sobre la ejecución de Proyectos de Mejoras Capitales

Conforme a los distintos temas evaluados como parte de esta monitoria, la metodología de evaluación varía para cada tema evaluado. Las siguientes secciones establecen los términos del Contrato de Concesión, según enmendado, la implementación de tales términos y condiciones por el Concesionario y la ACT, y la evaluación para cada una de estas secciones.

El autor de este informe se reserva el derecho de presentar en el futuro un informe revisado con información adicional a la contenida en el presente, tales como tablas, gráficas, resultados, opiniones, y conclusiones, que resulten de información adicional que no estaba disponible al momento de redactar el informe.

INFORME DE MONITORÍA

En las siguientes secciones se discute cada uno de los temas objeto de este informe, conforme a las disposiciones del Contrato de Concesión, sus enmiendas, y Apéndices. Los temas fueron determinados de una revisión a fondo de los términos y condiciones del Contrato de Concesión.

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN I: MANUAL DE MANTENIMIENTO:

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe causar que sus operaciones de las Autopistas estén en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operación incluidos como Apéndice 9 del Contrato de Concesión. Estos Estándares de Operación exigen una operación, en conformidad con los más altos estándares y prácticas de calidad, a la vez que con el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen I de los Estándares de Operación (Apéndice 9A del Contrato de Concesión), titulado Manual de Mantenimiento, le requiere al Concesionario el mantenimiento efectivo y constante de toda la infraestructura que componen las Autopistas. Este manual divide las actividades de mantenimiento en lo que es, mantenimiento preventivo y lo que es mantenimiento correctivo. La infraestructura de las Autopistas es dividida en el Volumen I de los Estándares de Operación en las siguientes categorías: Mantenimiento de las Carreteras (Capítulo B), Mantenimiento de los Delineadores de las Carreteras (Capítulo C), Mantenimiento del Sistema de Drenaje y Control de Erosión (Capítulo D), Mantenimiento del Paisajismo (Capítulo E), Mantenimiento del Taludes, Deslizamientos, y Sumideros (Capítulo F), Mantenimiento de Puentes y Estructuras (Capítulo G), Mantenimiento de Barreras de Sonido y Muros de Retención (Capítulo H), Mantenimiento de Incidentes por Terceros y Emergencias (Capítulo I), Mantenimiento de Dispositivos y Sistemas de Seguridad (Capítulo J), Mantenimiento de Rotulación y Señales (Capítulo K), Mantenimiento de Luminarias y Sistemas Eléctricos (Capítulo L), Mantenimiento de las Plazas de Peaje (Capítulo M), y Mantenimiento de las Facilidades (Capítulo N). Para cada una de las categorías antes mencionadas, el Volumen I de los Estándares de Operación impone ciertas frecuencias de actividades de mantenimiento y tiempos de respuesta de actividades correctivas, con las cuales se debe cumplir.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Volumen I de los Estándares de Operación, el Concesionario estableció una estructura organizacional para manejar todas las actividades de mantenimiento en las Autopistas. Esta estructura consiste en la asignación de recursos internos y externos para ejecutar y supervisar las actividades de mantenimiento implementadas. Además, el Concesionario implementó un sistema tecnológico de información llamado JAMMS para registrar el desempeño de su mantenimiento en las Autopistas.

Metodología de la Evaluación

La evaluación del mantenimiento en las Autopistas y sus facilidades fue realizada a base de la información obtenida por el Concesionario donde se agrupan las actividades correctivas de mantenimiento, desde 2017 hasta 2021, según la información registrada en el programa JAMMS. El Concesionario también ha incorporado los tiempos de respuesta en el sistema JAMMS.

Evaluación

La tabla a continuación muestra el cumplimiento del Concesionario con los tiempos de respuesta para las actividades de mantenimiento. Cabe mencionar que las actividades correctivas aquí informadas, son aquellas registradas por el Concesionario en su sistema JAMMS.

Tabla 1 : *Distribución de Actividades Correctivas de Mantenimiento por Capítulo*

	Total	En Cumplimiento		Incumplimiento	
		Instancias	%	Instancias	%
Puentes y Estructuras	99	95	95.96%	4	4.04%
Drenajes / Control de Erosión	45	45	100.00%	0	0.00%
Mantenimiento de Facilidades	2153	2145	99.63%	8	0.37%
Paisajismo	437	433	99.08%	4	0.92%
Mantenimiento de Muros de Contención	3	3	100.00%	0	0.00%
Mantenimiento de Luminarias en Vías de Rodaje	454	433	95.37%	21	4.63%
Mantenimiento de Pavimentos	440	434	98.64%	6	1.36%
Limpieza de Vías de Rodaje	307	304	9.9.02%	3	0.98%
Mantenimiento de Sistemas de Seguridad Vial	945	934	98.84%	11	1.16%
Slope stabilization, Rck SLd, SNKH	5	4	80.00%	1	20.00%
Mantenimiento de Plazas	91	91	100.00%	0	0.00%
TOTAL	4979	4921	98.84%	58	1.16%

Como se puede observar, el Concesionario ha cumplido consistentemente con sus tiempos de respuesta para actividades de mantenimiento según la información suministrada. Durante los años 2017 al 2021 se registraron un total de 4,979 actividades de mantenimiento, para las cuales el Concesionario cumplió con sus tiempos de respuesta/frecuencia en 4,921 o el 98.84% de las

actividades. El Concesionario evidenció que Metropistas cambió de plataforma a inicios del año 2022 y no le permite extraer reportes individuales de 2021 hacia atrás.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 2: *Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación*

Criterio	Resultado
Respuesta para las Actividades de Mantenimiento	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe asegurarse que su operación de las Autopistas esté en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operaciones incluidos en el Apéndice 9 del Contrato. Estos Estándares de Operación exigen una operación de conformidad con los más altos estándares y prácticas de calidad, a la vez que el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen II de los Estándares de Operación (Apéndice 9B del Contrato de Concesión), titulado Manual de Operaciones y Procedimientos, le requiere al Concesionario la confección y entrega de ciertos planes e informes anuales a la ACT, para su evaluación y aprobación. Los planes requeridos tienen el propósito de establecer la manera en que el Concesionario alcanzará los estándares de calidad y servicio requeridos por el Contrato de Concesión. Por otro lado, los informes tienen el propósito de establecer los resultados obtenidos por el Concesionario, para establecer el cumplimiento con los Estándares de Operación.

Planes Requeridos: El Manual de Operaciones y Procedimientos le requiere al Concesionario la entrega de los siguientes planes anuales a la ACT:

- Plan de Sistema Gerencial del Programa (Capítulo B)
- Plan de Sistema de Gestión de Calidad (Capítulo C)
- Plan de Seguridad (Capítulo D)
- Plan de Equipos (Capítulo E)
- Plan de Recaudación y Operación de los Peajes (Capítulo F)
- Plan de Operaciones de las Facilidades (Capítulo G)
- Plan de Manejo del Tráfico (Capítulo H)
- Plan de Servicio al Cliente (Capítulo I)
- Plan de Manejo y Operaciones de Emergencia (Capítulo J)

A continuación, los resultados de la monitoria de los requerimientos del Volumen II del Estándar de Operación del Contrato de Concesión.

- **Presentación de Planes por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Para el año 2021, los planes requeridos por el Volumen II del Estándar de Operación debieron ser presentados por el Concesionario a la ACT en o antes del 29 de enero de 2021. A continuación, las fechas de presentación de los distintos planes por el Concesionario.

– Plan de Sistema Gerencial de Programa	28-Ene-2021
– Plan de Sistema de Gestión de Calidad	28-Ene-2021
– Plan de Seguridad	28-Ene-2021
– Plan de Equipos	28-Ene-2021
– Plan de Recaudación y Operación de los Peajes	28-Ene-2021
– Plan de Operaciones de las Facilidades	28-Ene-2021
– Plan de Manejo del Tráfico	28-Ene-2021
– Plan de Servicio al Cliente	28-Ene-2021
– Plan de Manejo y Operaciones de Emergencia	28-Ene-2021

Conforme a la evidencia suministrada por el Concesionario, todos los planes entregados para el año 2021 (V10.0) fueron presentados a la ACT, dentro del periodo estipulado, por lo que se considera que el Concesionario está en cumplimiento con los tiempos establecidos en el Estándares de Operación.

- **Aprobación de Planes por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año 2021, los planes presentados por el Concesionario debieron ser aprobados por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2021 (120 días calendarios luego de la presentación de los planes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los planes a la fecha de esta monitoria. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento del Contrato de Concesión.

INFORME ANUAL DE ESTADO DE LAS AUTOPISTAS Y PROGRAMA DE MEJORAS CAPITALES SEGÚN ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS

Informes Requeridos: El Manual de Operaciones y Procedimientos, en su Sección A.5 del Capítulo L, le requiere al Concesionario la preparación y entrega a ACT del Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales. Este informe, a su vez, se divide en los siguientes temas:

- Informe de Condiciones de los Puentes y Estructuras (Sección L.3.6.1)
- Informe de Condiciones Submarinas (Sección L.3.7)
- Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica (Sección L.3.8)
- Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera (Sección L.3.6.2)
- Informe de Condiciones de las Facilidades (Sección L.3.6.3)
- Informe de Programa de Mejoras Capitales (Sección L.3.10.3)
- Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección de Crecimiento a 10 Años (Sección L.2.2)

- Certificación del Concesionario (Sección L.2.3)

Tiempo para la Entrega de Informes: Conforme a las estipulaciones del Estándares de Operación, todos los planes requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación y todos los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas, con la excepción del Programa de Mejoras Capitales, deben ser sometidos a la ACT dentro de un término de ciento veinte (120) días calendarios luego de cada año de concesión. El Informe de Condiciones Submarinas debe ser sometido a la ACT bianualmente.

Por su parte, el Informe de Programa de Mejoras Capitales debe ser sometido a la ACT anualmente, dentro de un término de dos (2) meses luego de la ACT haber aprobado los informes anuales sobre las condiciones de las Autopistas.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Volumen II de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los planes e informes requeridos a la ACT. Sin embargo, es importante aclarar que no todos los informes requeridos aplican a las Autopistas bajo la concesión y que, conforme a como fue requerido por la ACT, la frecuencia de uno de los informes discrepa de la requerida por los Estándares de Operación. A continuación, la explicación:

- El Informe de Condiciones de Estructuras con Elementos Tipo Fractura Crítica, requerido por el Capítulo L, no aplica a la concesión. Esto debido a que ninguna estructura, dentro de los límites de la concesión, cumple con los requerimientos para ser clasificada de tal manera conforme al National Bridge Inventory System (en lo subsiguiente NBIS) de la Administración Federal de Autopistas ("FHWA", por sus siglas en inglés). Así fue indicado por el Concesionario. Una verificación de la base de datos de puentes para Puerto Rico de la FHWA, confirmó lo indicado por el Concesionario.

- El Informe de Condiciones Submarinas, requerido por el Capítulo L, es preparado bianualmente desde el año 2016. El Capítulo L en su Tabla L.3.12.2 establece que los puentes que requieren inspecciones acuáticas son el Núm. 1021, el Núm. 888, el Núm. 889, el Núm. 894, el Núm. 2774 (el Concesionario suministró evidencia de que este puente se encuentra fuera de los límites de la concesión) y el Núm. 1180. Las inspecciones de los puentes están a cargo de la compañía Desarrolladora JA.

Metodología de la Evaluación

La evaluación se concentró en la Presentación de los documentos por el Concesionario y aprobación en tiempo de los documentos por la ACT. Para este renglón, se toma en consideración las fechas de presentación y aprobación de los distintos documentos sometidos por el Concesionario a la ACT, y posterior aprobación por la ACT conforme a lo siguiente:

- Presentación de Informe de Estado de las Autopistas por el Concesionario
- Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT
- Presentación de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario
- Aprobación de Programa de Mejoras Capitales por la ACT

- Presentación de Informe de Estado de las Autopistas

por el Concesionario En Cumplimiento

Los documentos del Informe correspondiente al año 2021 debieron ser presentados por el Concesionario en o antes del 29 de enero de 2022. A continuación, las fechas de presentación de los distintos documentos por el Concesionario.

Informe de Condiciones de los Puentes y Estructura..... 28-Ene-2022
Informe de Condiciones Submarinas..... No Aplica
Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica ..... No Aplica
Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera 28-Ene-2022
Informe de Condiciones de las Facilidades 28-Ene-2022
Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección a 10 Años 28-Ene-2022
Certificación del Concesionario 28-Ene-2022

La Sección L.2.4 de los Estándares de Operación indica que, "[p]ara recibir la aprobación de la PRHTA y el *Commonwealth*, se deben cumplir o superar los siguientes criterios: todas las inspecciones se han realizado de acuerdo con los requisitos de este Capítulo, todos los informes han sido firmados y sellados por un ingeniero profesional licenciado en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y toda la documentación e informes requeridos, han sido archivados con la agencia apropiada". Por lo antes expuesto, se identificó que los informes requeridos por el Capítulo L están firmados y ponchados por un ingeniero licenciado. Además, cumplieron con la cancelación de estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico ("CIAPR"), según consta en el Manual de Guías para la cancelación de estampillas del CIAPR, aprobado el 18 de marzo de 2017, Capítulo III, Artículo 2.

Los Estándares de Operación le requieren al Concesionario que cumpla con los criterios de aceptación presentados en la Sección L.2.4, para que posteriormente la ACT evalúe y apruebe la información presentada. A estos efectos, Metropistas informa que la ACT no ha suministrado respuestas sobre el particular y/o la aprobación del informe.

- Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT — Incumplimiento

Para el año 2021, los informes presentados por el Concesionario debieron ser aprobados por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2022 (120 días calendarios luego de la presentación de los informes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los planes a la fecha del presente informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento.

- Presentación de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario — En Cumplimiento

Luego de ser presentados por parte del Concesionario, el 28 de enero de 2021, la ACT contó con 120 días calendario para aprobar aquellos informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas. La ACT no aprobó dichos informes en o antes del término establecido para ello, por lo que, a partir del 28 de mayo de 2021, el Concesionario contó con 60 días para presentar el Informe de Mejoras Capitales 2021-2030.

El Concesionario cumplió con el término acordado al presentar el Informe de Programa de Mejoras Capitales 2021-2030 el 28 de julio de 2022.

Además, la Sección L.2.4 indica que, "Para recibir la aprobación de la PRHTA y el Commonwealth, se deben cumplir o superar los siguientes criterios: todas las Inspecciones se han realizado de acuerdo con los requisitos de este Capítulo, todos los Informes han sido firmados y sellados por un Ingeniero Profesional Licenciado en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y toda la documentación e Informes requeridos han sido archivados con la agencia apropiada".

- Aprobación de Programa de Mejoras Capitales por la ACT — Incumplimiento

El Concesionario presentó los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas el 28 de enero de 2021 para revisión de la ACT y, consecuentemente, el Programa de Mejoras Capitales 2021-2030 el 28 de julio de 2022. Dado que no se ha suministrado evidencia de que los mismos hayan sido aprobado por la ACT, no existe el tracto de documentos necesarios para poder determinar el cumplimiento de la ACT con este requerimiento del Contrato de Concesión.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación de documentación requerida por el Volumen II de los Estándares de Operación.

Tabla 3: *Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación*

Criterio	Resultado
Presentación de Informe Anual de Estado de las Autopistas	C
Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT	I
Presentación de Informe de Programa de Mejoras Capitales por el Concesionario	C
Aprobación de Informe de Programa de Mejoras Capitales por la ACT	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

PLAN ANUAL: ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE MANEJO AMBIENTAL

El Artículo 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe asegurar que sus operaciones de las Autopistas estén en cumplimiento con los requerimientos de los Estándares de Operación, incluidos como Apéndice 9 del Contrato de Concesión. Estos Estándares de Operación exigen una operación de conformidad con los más altos estándares y prácticas de calidad, a la vez que el cumplimiento con las cláusulas del Contrato de Concesión.

El Volumen III de los Estándares de Operación (Apéndice 9C del Contrato de Concesión), titulado Manual de Manejo Ambiental, le requiere al Concesionario proteger los recursos naturales y el ambiente, a la vez que se cumple con las cláusulas contractuales. Este volumen establece los requerimientos mínimos para que el Concesionario genere un plan ambiental detallado, para atender los asuntos fundamentales necesarios para proteger los recursos naturales y el ambiente.

El Plan de Manejo Ambiental requerido por el Volumen III de los Estándares de Operación debe ser sometido por el Concesionario a la ACT, en un término de ciento veinte (120) días calendario, luego de cada año de concesión (según la Sección A.6, tomando en consideración la Fecha de Cierre). Por otro lado, la ACT también se ve obligada a aprobar el Plan de Manejo Ambiental sometido por el Concesionario. El Contrato no dispone de un término de tiempo específico para la aprobación de dicho plan por ACT.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Volumen III de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los Planes de Manejo Ambiental, anualmente, a la ACT.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se evaluó la Presentación y Aprobación en Tiempo de los Planes. Para esto se toma en consideración las fechas de presentación por el Concesionario y la aprobación por la ACT de los planes.

Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos del Volumen III de los Estándares de Operación del Contrato de Concesión.

- Presentación del Plan por Concesionario — En Cumplimiento

Para el año 2021 el Plan de Manejo Ambiental debía ser presentado por el Concesionario, en o antes del 29 de enero de 2021. El Concesionario sometió el plan el 28 de enero de 2021 a la ACT, por lo que cumplió con el término de tiempo requerido por el Volumen III de los Estándares de Operación.

- Aprobación en Tiempo del Plan por la ACT — Incumplimiento

Para el año 2021 el plan presentado por el Concesionario debió ser aprobado por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2021 (120 días calendarios luego de la presentación de los planes).

No se ha provisto evidencia de que se haya aprobado el plan a la fecha de este informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en incumplimiento con este requerimiento del Contrato de Concesión.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación de documentación requerida por el Volumen II y III de los Estándares de Operación.

TABLA 4: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE TRÁMITES REQUERIDOS POR EL VOLUMEN II Y III DE LOS ESTÁNDARES DE OPERACIÓN*

Criterio- Volumen III	Resultado
Presentación de Plan de Manejo Ambiental por el Concesionario	C
Aprobación de Plan de Manejo Ambiental por la ACT	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES MENSUALES DE COBRO DE PEAJES ELECTRÓNICOS Y NOTIFICACIONES

La Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT, dentro de un término de quince (15) días al finalizar cada mes, un informe sustancialmente similar al Apéndice 19 del Contrato de Concesión. Estos informes deben ser preparados con los datos del proveedor de servicios de cobro de peajes electrónicos en las Autopistas y deben incluir un estimado detallado de los Peajes No Pagados por los usuarios de las Autopistas *Delinquent Non-Cash Tolls (*DNCT, por sus siglas en inglés) para el periodo cubierto por el informe. El Apéndice 19 del Contrato de Concesión, titulado *Form of Monthly ETC Traffic Report*, consiste en una plantilla de informe de las transacciones electrónicas en los peajes, y sus correspondientes ingresos basado en las tarifas aplicables para el periodo.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme al requerimiento de la Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión, el Concesionario generó su propia plantilla para los informes solicitados. La plantilla del Concesionario es sustancialmente similar al Apéndice 19 del Contrato. Las diferencias principales entre el mencionado Apéndice 19 y la plantilla del Concesionario son:

- El Apéndice 19 presenta una sección para la tabulación de las tarifas de peajes aplicables en cada plaza por clase de vehículo, mientras que la plantilla del Concesionario no.
- El Apéndice 19 no hace distinción entre las transacciones electrónicas normales y las transacciones v-tolls, mientras que la plantilla del Concesionario sí.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para este renglón se toma en consideración los quince (15) días calendarios impuestos por el Contrato de Concesión para la entrega del informe.

EVALUACIÓN

- Presentación de los Informes

El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos para los siguientes periodos, en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Enero 2021	12-Feb-2021

- Febrero 2021.....12-Mar-2021
- Marzo 2021.....15-Abr-2021
- Abril 2021..... 14-May-2021
- Mayo 2021..... 15-Jun-2021
- Junio 2021.....15-Jul-2021
- Julio 2021.....13-Ago-2021
- Agosto 2021.....15-Sept-2021
- Septiembre 2021.....15-Oct-2021
- Octubre 2021.....15-Nov-2021
- Noviembre 2021.....15-Dic-2021
- Diciembre 2021.....14-Ene-2022

Resultado: Todos los informes para el año natural 2021 fueron sometidos por el Concesionario, dentro del término de quince (15) días calendario establecido en el Contrato de Concesión.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 5: *Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos*

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

La Sección 8.1(b) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT un Informe Trimestral de Características de Tráfico. Estos informes deben ser presentados dentro de un término de veinte (20) días laborables desde que finalice cada trimestre.

Implementación

Conforme al requerimiento de la Sección 8.1(b) del Contrato de Concesión el Concesionario generó una plantilla para los Informes de Características del Tráfico. En esta plantilla el Concesionario incluye los conteos mensuales de tráfico para cada una de las Plazas de Peajes en las Autopistas (el conteo se provee por clase de vehículo), el total resumido por vía (i.e. PR-5 y PR-22) de los conteos de tráfico para el trimestre. El Concesionario envía los Informes de Características del Tráfico con una frecuencia mensual a la ACT.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se toma en consideración los veinte (20) días laborables establecidos en el Contrato de Concesión para la entrega del informe.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes de Características del Tráfico. El año natural 2021 debía incluir cuatro (4) Informes Trimestrales de Características del Tráfico. Sin embargo, ya que el concesionario los presenta mensualmente, se suministraron doce (12) informes en total.

▪ Presentación de los Informes

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes de Características del Tráfico en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Enero 2021	12-Feb-2021
- Febrero 2021	12-Mar-2021
- **Marzo 2021 (1er Trimestre)**	15-Abr-2021
- Abril 2021	14-May-2021
- Mayo 2021	15-Jun-2021
- **Junio 2021(2do Trimestre)**	15-Jul-2021
- Julio 2021	13-Ago-2021
- Agosto 2021	15-Oct-2021
- **Septiembre 2021 (3er Trimestre)**	15-Oct-2021
- Octubre 2021	15-Nov-2021
- Noviembre 2021	15-Dic-2021
- **Diciembre 2021 (4to Trimestre)**	14-Ene-2022

Resultado: Todos los informes trimestrales para el año 2021 fueron entregados, dentro del término de veinte (20) días laborables establecidos en el Contrato de Concesión.

A continuación, se muestra el tráfico vehicular mensual reportado por el Concesionario para la PR-5, PR-22 y DTL para el año 2020 y el año 2021, sucesivamente.

TABLA 6: *CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2020*

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,441,468	13,276,574	211,235	14,929,277
Febrero	1,471,041	13,594,364	232,726	15,298,131
Marzo	1,030,281	9,259,282	92,556	10,382,119
Abril	547,123	4,670,204	10,607	5,227,934
Mayo	946,304	8,378,932	41,206	9,366,442
Junio	1,247,028	11,534,953	108,784	12,890,765
Julio	1,327,903	12,396,934	133,747	13,858,584
Agosto	1,312,469	11,878,579	140,355	13,331,403
Septiembre	1,327,365	12,203,827	151,343	13,682,535
Octubre	1,400,070	12,982,820	167,282	14,550,172
Noviembre	1,294,288	11,976,194	138,130	13,408,612
Diciembre	1,396,148	12,893,075	184,202	14,473,425
				151,399,399

TABLA 7: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2021

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,049,142	9,878,696	120,143	11,047,981
Febrero	1,043,418	9,663,231	136,680	10,843,329
Marzo	1,170,657	11,000,650	162,824	12,334,131
Abril	1,096,455	10,242,175	155,525	11,494,155
Mayo	1,190,915	11,201,026	162,271	12,554,212
Junio	1,208,536	11,417,836	180,718	12,807,090
Julio	1,264,286	12,159,398	156,697	13,580,381
Agosto	1,281,794	11,955,470	174,493	13,411,937
Septiembre	1,244,497	11,438,825	173,575	12,856,897
Octubre	1,293,338	11,785,381	137,082	13,215,801
Noviembre	1,232,810	11,455,658	162,829	12,851,297
Diciembre	1,259,155	11,684,957	187,282	13,131,394
				150,128,605

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes de Características del Tráfico. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 8: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES DE TRÁFICO

La Sección 8.1(c) del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe notificar oportunamente a la ACT sobre todo incidente de tráfico, incluyendo emergencias y accidentes, para los cuales se requiere un informe bajo el Artículo 4.07 de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, Ley Núm. 22 del 7 de enero del 2000, según enmendada. El Concesionario también debe notificar a la ACT todas las reclamaciones realizadas, por o en contra del Concesionario, además de las reclamaciones que el Concesionario proyecta que sean realizadas, por o en contra del Concesionario.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza las notificaciones de incidentes a la ACT con una frecuencia trimestral. Para esto el Concesionario

ha generado un formato de informe que incluye la localización, fecha y hora, clasificación y una breve descripción de los incidentes registrados e incluye todos los datos de los informes mensuales, y también incluye los datos de reclamaciones realizadas en contra del Concesionario y el monto reclamado o pagado, por tipo y clasificación.

Metodología de la Evaluación

La evaluación fue dividida en dos (2) renglones principales. Estos dos (2) renglones son la Presentación de Informes de Notificaciones y la Fecha de Presentación de Informes Trimestrales.

Evaluación

- Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes

El Concesionario suministró evidencia del sometimiento de los siguientes Informes Trimestrales de Incidentes:

Trimestre	*Fecha de Entrega*
–Primer Trimestre	15-Abr-2021
–Segundo Trimestre	7-Jul-2021
–Tercer Trimestre	5-Oct-2021
–Cuarto Trimestre	10-Ene-2022

Resultado: El Concesionario suministró evidencia de la presentación de todos los Informes Trimestrales de Incidentes.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 9: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES DE TRÁFICO*

Criterio	Resultado
Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES DE INCIDENTES AMBIENTALES

La Sección 8.1(d) del Contrato de Concesión le impone al Concesionario la obligación de remitir a la ACT ciertos informes de incidentes ambientales. En específico, esta sección requiere informar a la ACT de cualquier incidente de liberación, descarga, vertido, derramamiento (accidental o intencional) de cualquier cantidad reportable, (según se define en la Ley Núm. 233 de Sustancias Peligrosas de Puerto Rico), el lugar donde ocurrió el incidente, el tiempo, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y, en su caso, las medidas correctivas adoptadas. Dicho informe, realizado acorde con las leyes ambientales aplicables, debe ser remitido a la ACT, en un término no mayor de siete (7) días desde la fecha que ocurrió dicho incidente ambiental.

Según la información provista por el Concesionario, no hubo incidentes ambientales que reportar durante el año 2021.

INFORMES FINANCIEROS

La Sección 8.1(e) del Contrato de Concesión establece que, durante la vigencia del contrato, el Concesionario entregará a la ACT en un periodo de sesenta (60) días contados a partir del último día de cada periodo de seis (6) meses, una copia de los estados financieros sin auditar del Concesionario. Además, el Contrato establece que el Concesionario deberá emitir y proveer, al cierre del año, un estado financiero auditado, preparado de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, incluyendo, con cada estado financiero auditado, la opinión adicional de un Contador Público Autorizado (en lo subsiguiente, CPA) independiente, contratado por el Concesionario.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

De acuerdo con lo anterior, el cumplimiento del Concesionario con el Contrato de Concesión, en cuanto a los informes financieros, se circunscribe al cumplimiento de informar, reportar y entregar los informes a la ACT en el término establecido en el Contrato. Como parte de los documentos a ser evaluados para la monitoría, se le solicitó al Concesionario que sometieran copia de todos los informes financieros reportados por el Concesionario a la ACT, incluyendo las cartas de trámite o evidencia de envío.

EVALUACIÓN

A continuación, la monitoria del cumplimiento del Concesionario con la presentación de los Informes Financieros a la ACT.

- Estados Financieros Auditados

La Sección 1.1 del Contrato de Concesión define año reportable ("reporting year") como aquel periodo que comprende desde el 1 de julio del año corriente al 30 de junio del año próximo. Este año reportable se conoce como año fiscal. De acuerdo con lo anterior, para cumplir con el Contrato de Concesión, el Concesionario tenía la obligación de emitir y reportar un estado financiero auditado al cierre del año reportado, quiérase decir, al 30 de junio de cada año.

Nótese que el cierre del periodo contable del Concesionario es al 31 de diciembre de cada año, por tanto, el año reportable, según el Contrato de Concesión, es diferente al del Concesionario. En lugar de un año fiscal, el año reportable del Concesionario comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre del mismo año, lo que se conoce como año calendario o natural. Es por dicha razón que el Concesionario emite estados financieros auditados a su cierre, o sea, al 31 de diciembre de cada año.

De la documentación sometida por el Concesionario y la ACT, se pudo identificar que los estados financieros auditados a la fecha del 31 de diciembre de 2021 fueron emitidos y reportados a la ACT. Los estados financieros auditados que fueron revisados también constan con la carta de opinión del CPA auditor según requerida por el Contrato de Concesión.

Nótese que, el Contrato no fue enmendado para disponer un cambio en la definición de año reportable ni en el término de los informes requeridos, por lo que los informes auditados deben ser emitidos para cada cierre de año reportable, o sea, al 30 de junio de cada año.

En la pasada Monitoria (correspondiente al año 2020), se hace referencia a una carta, con fecha del 15 de mayo de 2015, emitida por la ACT y dirigida al Sr. Gonzalo Alcalde, CEO de Metropistas, en la que se indica que la ACT mejoró el requisito de emisión de informes financieros. A tenor con dicha correspondencia, a partir del 15 de mayo de 2015, al Concesionario se le requeriría emitir (1) informes financieros no auditados al cierre de cada trimestre calendario, es decir cuatro (4) informes no auditados correspondientes al cierre de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año y un (1) informe auditado al final de año calendario, es decir, el 31 de diciembre de cada año. No obstante, se enfatiza que esta correspondencia no cumple con los requisitos dispuestos en la Sección 20.3 del Contrato, por tanto, la misma no se considera de por sí una enmienda el Contrato sobre la definición de año reportable y el término de los informes requeridos en la Sección 8.1(e) del Contrato.

Resultado: Conforme a todo lo anterior, se considera que el Concesionario está en cumplimiento con la presentación de los Estados Financieros Auditados a la ACT. Sin embargo y a modo de observación, se resalta la discrepancia entre los periodos de los informes requeridos por el Contrato de Concesión y el cierre del año fiscal del Concesionario.

- Estados Financieros No-Auditados

La Sección 1.1 del Contrato de Concesión define año reportable como aquel periodo que comprende desde el 1 de julio del año corriente al 30 de junio del año próximo. De acuerdo con lo anterior, para cumplir con el Contrato, el Concesionario tenía la obligación de emitir un estado financiero no auditado para cada periodo de seis (6) meses, es decir, para cada periodo terminando el 31 de diciembre y el 30 de junio de cada año y remitirlo a la ACT, en o antes de sesenta (60) días culminado cada periodo.

El Concesionario suministró informes trimestrales, en lugar de informes semestrales como estipula el Contrato de Concesión. No obstante, de la documentación provista por el Concesionario, la ACT está de acuerdo con la entrega de estos informes, para los periodos indicados en la tabla a continuación.

TABLA 10: CIERRE DE LOS ESTADOS FINANCIEROS TRIMESTRALES NO AUDITADOS

Cierre de Estados Financieros Trimestrales No-Auditados	
Periodo terminado en:	Fecha de Entrega a la ACT:
31-Mar-2021	14-May-2021
30-Jun-2021	13-Ago-2021
30-Sep-2021	12-Nov-2021
31-Dic-2021	14-Feb-2022

Se pudo confirmar además que los informes financieros no auditados estipulados en la Sección 1.1 del Contrato de Concesión, entiéndase junio y diciembre fueron reportados a la ACT, dentro del periodo de sesenta (60) días requerido en el Contrato. Este hecho se confirmó según las cartas de trámite inspeccionadas, correspondencia, mensajería, u otra documentación provista para confirmar envío a la ACT, o por haber sido provista la documentación por la misma ACT.

Resultado: Conforme a todo lo anterior se considera al Concesionario en cumplimiento con la presentación de los Estados Financieros No-Auditados a la ACT.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes Financieros a la ACT. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 11: *Resumen de la Evaluación de la presentación de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT*

Criterio	Resultado
Informes Financieros Auditados	C
Informes Financieros No-Auditados	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

INFORMES MENSUALES DE DESEMPEÑO DEL BUS RAPID TRANSIT ("BRT") Y EL DYNAMIC TOLL LANE ("DTL")

La Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe someter a la ACT informes mensuales sobre el desempeño del Bus Rapid Transit / Dynamic Toll Lane ("BRT/DTL"). Tales informes deben incluir la siguiente información en intervalos de diez (10) minutos:

- Volúmenes de Tráfico Observado;
- Velocidades Promedio; y
- Tarifas de peaje aplicables en los periodos informados

Implementación

Conforme al requerimiento de la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión, el Concesionario generó una plantilla para los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No obstante, debido al volumen de datos que requiere la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 y en consideración que el Concesionario entrega los informes a la ACT, la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico, antes Banco Gubernamental de Fomento, y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas; la plantilla del Concesionario tiene un formato tipo resumen donde se provee la velocidad promedio, las tarifas de peaje promedio, y el volumen de tráfico promedio durante cada día de operación del BRT/DTL. El Concesionario incluye notas en su plantilla de informe, donde indica que el detalle de los volúmenes de tráfico y las velocidades promedio, así como las tarifas de peajes aplicables, para intervalos de cinco (5) minutos, están disponibles de la ACT solicitarlos.

Metodología de la Evaluación

Debido a que el Contrato de Concesión no impone fechas límites para la presentación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL la evaluación solo se concentró en la presentación de los informes a la ACT por el Concesionario.

Evaluación

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. El año natural 2021 debía incluir doce (12) Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No se suministró evidencia que el Concesionario haya sometido los informes para los meses de enero a diciembre 2021 a la ACT. No obstante, el Concesionario sometió una hoja de trámite que pone a la disposición de la ACT los informes en intervalos de cinco (5) minutos, de ser requeridos por ACT.

Resumen de la Evaluación

Dada la documentación evaluada, se considera al Concesionario en incumplimiento con los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 12: *Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL*

Criterio	Resultado
Presentación de Informes	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

Según mencionado en monitorias anteriores, aunque el Concesionario ha incumplido en la presentación del detalle del desempeño del BRT/DTL, sí existe la capacidad de generar los informes solicitados por el Apéndice 10 (aunque sean voluminosos). No obstante, el Concesionario informó, que la ACT tiene acceso al sistema que genera los informes, por lo que, de desearlo, podrían generar los informes requeridos cuando lo estimen necesario.

Este incumplimiento ha sido identificado en los Informes de Monitorias previas. Se expone que, para beneficio de las partes (la ACT y el Concesionario) deberían evaluar la posibilidad de realizar un acuerdo, en conformidad con la presentación de los Informes Mensuales del BRT/DTL, determinando si la presentación del informe debería continuar siendo un requerimiento del Contrato de Concesión y/o la disponibilidad del mismo.

A tenor de lo anterior, es importante mencionar que, las cartas de trámite de los informes mensuales del Concesionario a la ACT incluyen notas, de que la información del informe está disponible para evaluación, de ser requerida por la ACT.

PLAZAS DE PEAJES

El Artículo 7, Sección 3.16(c) y los Apéndices 10 y 11 del Contrato de Concesión establecen las condiciones bajo las cuales se estarán recaudando los peajes y otros ingresos a los que tiene

derecho el Concesionario en las Autopistas. La Sección 7.2 del Contrato de Concesión establece, que el Concesionario tendrá derecho, durante el término de la concesión, a dos tipos de ingresos, Ingresos de Peajes (*Toll Revenues*) e Ingresos No-Peajes (*Non-Toll Revenues*). Los Ingresos de Peajes se establecen como los peajes pagados por los usuarios para el uso de las Autopistas. Los Ingresos de Peajes incluyen también la porción correspondiente al Concesionario del Carril de Peaje Dinámico en la PR-22 ("DTL").

Por su parte, la Sección 3.16(c) define las condiciones para el cobro de los DNCT. Los DNCT incluyen toda cantidad de peajes electrónicos, por video, o de otro tipo pagaderos en las Autopistas, pero que no fueron pagados por los usuarios, en violación a las leyes aplicables. Los DNCT no incluyen los vehículos no sujetos al cobro de peajes (Sección 1(b) del Apéndice 10), peajes no pagados como consecuencia de un defecto en la operación del sistema de peajes, peajes no pagados como resultado de un incumplimiento del Concesionario con los términos del Contrato de Concesión, y aquella porción correspondiente a la ACT del ingreso del Carril de Peaje Dinámico en la PR-22 no pagado por usuarios. La Sección 3.16(c) establece que los DNCT serán pagaderos al Concesionario por la ACT, independientemente si la ACT recobra o no los DNCT.

El Apéndice 10 establece los términos bajo los cuales el Concesionario estará permitido a establecer el cobro de los peajes en las Autopistas y en el Carril de Peaje Dinámico de la PR-22. Este Apéndice establece los cómputos para las tarifas de peajes a ser implementadas en las Autopistas y las notificaciones por el Concesionario de tales tarifas, tanto a la ACT como al público general, entre otras cosas. Finalmente, el Apéndice 11 establece los términos para los servicios de cobro de peajes por terceros durante la Concesión, así como los honorarios de los proveedores por tales servicios.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme las disposiciones del Contrato de Concesión el Concesionario ha cobrado los peajes en las Autopistas desde los inicios de la concesión. También ha implementado los aumentos en las tarifas de tales peajes, según se le permite.

Configuración de los Puntos de Cobro de Peajes en las Autopistas: La estructura de cobro de peajes en las Autopistas ha variado desde los inicios de la Concesión, cambiando desde una configuración mediante la cual se realizaba cobro de peajes electrónicos y cobro de peajes en efectivo, a una donde solo se cobran peajes electrónicos utilizando sistemas de Cobro de Peaje Abierto (*Open Road Tolling,* "ORT" por sus siglas en inglés). La infraestructura de este sistema consiste en pórticos instalados en las Autopistas que cuentan con el equipo necesario para el cobro de los peajes electrónicamente, sin la necesidad de las típicas plazas utilizadas en el pasado. Con esta modalidad de cobro- las Plazas de Peajes existentes solo son utilizadas para los carriles de Recarga AutoExpreso. En la tabla a continuación, se muestra la configuración de las Plazas de Peajes en la PR-5 y la PR-22 con el sistema ORT para el año 2021:

TABLA 13: CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJE EN LA PR-5 Y LA PR-22 CON SISTEMA ORT

Carretera	Plaza	Localización de Plaza	Carriles de Recarga AutoExpreso	Dirección de Cobro	Localización del Pórtico ORT
PR-22	Buchanan	Km. 7.4	3	Este	Km. 8.8
				Oeste	Km. 8.8
PR-22	Toa Baja	Km. 21.8	2	Este	Km. 20.0

				Oeste	Km. 21 4
PR-22	Vega Alta	Km 31.5	1	Este	Km. 31.8
				Oeste	Km. 31.4
PR-22	Manatí	Km. 45.5	1	Este	Km. 45.0
				Oeste	Km. 44.9
PR-22	Arecibo	N/A	0	Este	Km. 64.6
				Oeste	Km. 63.8
PR-22	Arecibo Rampa	N/A	0	Este	Km. 65.3
				Oeste	Km. 63.8
PR-22	Hatillo	Km. 82.3	1	Este	Km. 82.7
				Oeste	Km. 82.0
PR-5	Bayamón	Km. 6.75	1	Norte	Km. 6.3
				Sur	Km. 6.9

Carril del *Bus Rapid Transit/Dynamic Toll Lane*: A partir del mes de agosto de 2013 comenzaron las operaciones del BRT/DTL. El mismo consiste en dos (2) carriles en la mediana central de la PR-22, comenzando en la Plaza de Peaje de Toa Baja y extendiéndose hasta la Estación del Tren Urbano de Bayamón. Los carriles en la PR-22 terminan en la intersección con la PR-5. Estos carriles permiten el acceso de vehículos Clase 1 a una tarifa de peaje variable según las condiciones del tránsito en la PR-22 y según el uso de los carriles por los usuarios. Conforme al Contrato de Concesión, el manejo y mantenimiento de este sistema, es responsabilidad del Concesionario. El BRT/DTL cuenta con dos (2) puntos de cobro de peaje (independientes a los puntos de cobro en las Plazas de la PR-22). Estos puntos también son del tipo ORT. Los puntos de cobro de peajes del BRT/DTL se presentan en la tabla a continuación.

TABLA 14: PUNTOS DE COBRO DE PEAJES DEL BRT/DTL

Carretera	Municipio	Localización del Pórtico ORT	Dirección de Cobro
PR-22	Toa Baja	Km. 21.3	Este
PR-22	Bayamón	Km. 12.7	Oeste

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para la evaluación de los peajes en las Autopistas se procedió a evaluar los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos sometidos por el Concesionario a la ACT. Esto para determinar la cantidad total de peajes que el Concesionario debió cobrar para cada periodo. Entonces se procedió a comparar esta cantidad, con la cantidad de desembolsos realizados por el Banco Popular de Puerto Rico ("BPPR") al Concesionario para los periodos. El BPPR mantiene en una cuenta plica ("escrow") los fondos recibidos por concepto de pago de peajes en las Autopistas.

Además, se revisaron los cálculos de aumentos en los peajes conformes las disposiciones del Contrato de Concesión. Los criterios evaluados en esta sección son los siguientes:

- Tarifas de Peajes

- Notificaciones de las Tarifas de Peajes a la ACT y al Público en General
- Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos
- Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT

EVALUACIÓN

Tarifas de Peajes

El cómputo de las Tarifas de los Peajes en las Autopistas se establece en la Sección 2.1(a) del Apéndice 10. Esta Sección establece que las Tarifas de los Peajes serán calculadas, utilizando como base las tarifas vigentes al inicio de la concesión. También establece que las tarifas serán revisadas con una frecuencia anual a partir del año 2014, ya que se establece que las tarifas vigentes al inicio de la concesión debieron permanecer hasta el 31 de diciembre de 2013.

El cálculo de las Tarifas de Peajes queda establecido en el Apéndice 10 como la tarifa del año predecesor al que aplique cualquier aumento, multiplicado por el aumento en el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos en el año predecesor, si alguno, más el 1.5%.

Conforme a lo anterior, el cálculo de los porcientos de aumento en las Tarifas de Peajes efectivas el 1 de enero de 2021 se presenta en la Tabla (A) de esta sección, y para las efectivas el 1 de enero de 2022 se presenta en la Tabla (B). Los porcientos de incremento en el Índice de Precios al Consumidor pueden ser obtenidos a través del portal https://www.usinflationcalculator.com/inflation/consumer-price-index-and-annual-percent-changes-from-1913-to-2008/ del United States Bureau of Labor Statistics.

Tabla 15 *(A): Cálculo del Por ciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2021*

Sección del Apéndice 10	Descripción	Valor
2.1(a)(iii)(y)	Aumento en el Índice de Precios al Consumidor Durante el Año Calendario 2019 [A]	2.30%
2.1(a)(iii)(z)	Uno y Un Medio Porciento [B]	1.50%
2.1(a)(iii)	**Aumento en Peajes Efectivo el 1 de Enero de 2021 [C = A + B]**	**3.80%**

Tabla 16(B): Cálculo del Por ciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2022

Sección del Apéndice 10	Descripción	Valor
2.1(a)(iii)(y)	Aumento en el Índice de Precios al Consumidor Durante el Año Calendario 2020 [A]	1.40%
2.1(a)(iii)(z)	Uno y Un Medio Porciento [B]	1.50%
2.1(a)(iii)	**Aumento en Peajes Efectivo el 1 de Enero de 2022 [C = A + B]**	**2.90%**

Para efectos de establecer las Tarifas de Peajes que se aplicarán a las Autopistas, la Sección 2.3(a) del Apéndice 10 establece una regla de redondeo que debe ser aplicada a las tarifas finales a establecerse. Específicamente, esta Sección establece que del cálculo correspondiente no resultar en una tarifa de una décima del dólar (10¢), entonces el cálculo debe redondearse a la décima del dólar próxima al resultado. No obstante, para efectos del cálculo de las tarifas para el próximo año el aumento será calculado basado en los resultados del aumento, sin considerar el redondeo a la próxima décima del dólar. Además, mediante la Quinta Enmienda al Contrato de Concesión, se estableció que para las tarifas de las plazas reconfiguradas para el cobro de peajes en ambas direcciones, se establece que estas solo estarán sujetas al redondeo a la próxima fracción de 5 centavos, y no al redondeo de la décima de dólar.

Conforme a lo anterior, la Tabla (C) justo a continuación, muestra el aumento en las tarifas aplicados hasta el final del 2020 por el Concesionario antes de aplicar los redondeos establecidos por el Apéndice 10, mientras que la Tabla (D) de esta sección muestra las tarifas de la Tabla (C) con el redondeo aplicado.

TABLA 17: (C): *CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES ANTES DE REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10*

Tarifas 2020 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.40%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.38	0.70	1.02	1.34	1.66	1.98	2.30
PR-22 Buchanan	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Toa Baja	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Vega Alta	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
PR-22 Manatí	1.02	1.94	2.30	2.62	2.94	3.26	3.58
PR-22 Arecibo	0.96	1.92	2.24	2.56	2.88	3.20	3.52
PR-22 Arecibo Rampa	0.64	1.28	1.60	1.92	2.24	2.56	2.88
PR-22 Hatillo Rampa	0.70	1.34	1.66	1.98	2.30	2.62	2.94
Tarifas 2021 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.80%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.39	0.72	1.00	1.39	1.72	2.05	2.39
PR-22 Buchanan	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Toa Baja	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Vega Alta	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
PR-22 Manatí	1.06	2.05	2.39	2.72	3.05	3.38	3.72
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.33	2.66	2.99	3.33	3.66
PR-22 Arecibo Rampa	0.67	1.33	1.66	2.00	2.33	2.66	2.99
PR-22 Hatillo Rampa	0.72	1.39	1.72	2.05	2.39	2.72	3.05
Tarifas 2022 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 3.80%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	.40	074	1.09	1.43	1.77	2.11	2.45
PR-22 Buchanan	.74	1.43	1.77	2.11	2.45	2.80	3.14
PR-22 Toa Baja	.74	1.43	1.77	2.11	2.45	2.80	3.14
PR-22 Vega Alta	.74	1.43	1.77	2.11	2.45	2.80	3.14
PR-22 Manatí	1.09	2.11	2.45	2.80	3.14	3.48	3.82
PR-22 Arecibo	1.03	2.05	2.40	2.74	3.08	3.42	3.76
PR-22 Arecibo Rampa	.68	1.37	1.71	2.05	2.40	2.74	3.08
PR-22 Hatillo Rampa	.74	1.43	1.77	2.11	2.45	2.80	3.14

TABLA 18 *(D): CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10*

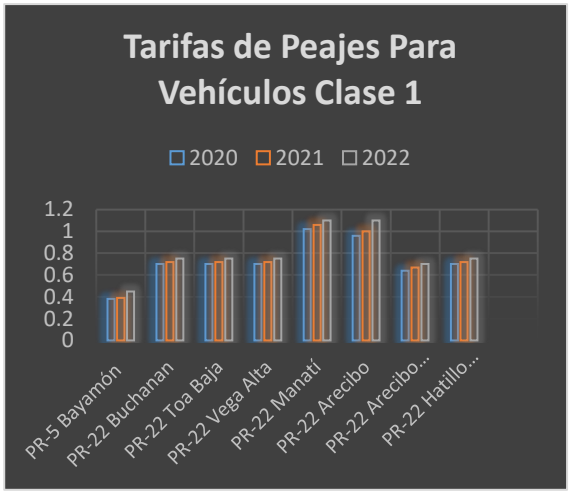
Tarifas que Debieron ser Implementadas el año 2021							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.40	0.75	1.10	1.40	1.75	2.10	2.40
PR-22 Buchanan	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Toa Baja	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Vega Alta	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Manatí	1.10	2.10	2.40	2.75	3.10	3.40	3.75
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.35	2.70	3.00	3.35	3.70
PR-22 Arecibo Rampa	0.70	1.35	1.70	2.00	3.35	2.70	3.00
PR-22 Hatillo Rampa	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10

TABLA 19 (E): *CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10*

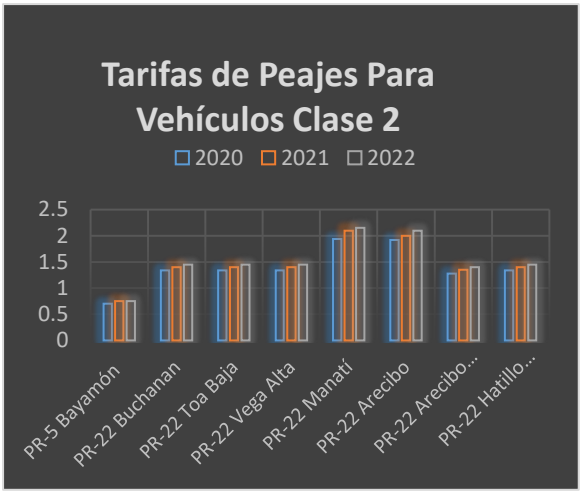
Tarifas Proyectadas para el año 2022							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	.45	.75	1.10	1.45	1.80	2.15	2.50
PR-22 Buchanan	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 Toa Baja	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 Vega Alta	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 Manatí	1.10	2.15	2.50	2.80	3.15	3.50	3.85
PR-22 Arecibo	1.10	2.10	2.40	2.80	3.10	3.50	3.80
PR-22 Arecibo Rampa	.70	1.40	1.80	2.10	2.40	2.80	3.10
PR-22 Hatillo Rampa	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15

Las gráficas a continuación muestran las tarifas para vehículos clase 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 para el 2020, el 2021 y una proyección para las tarifas 2022.

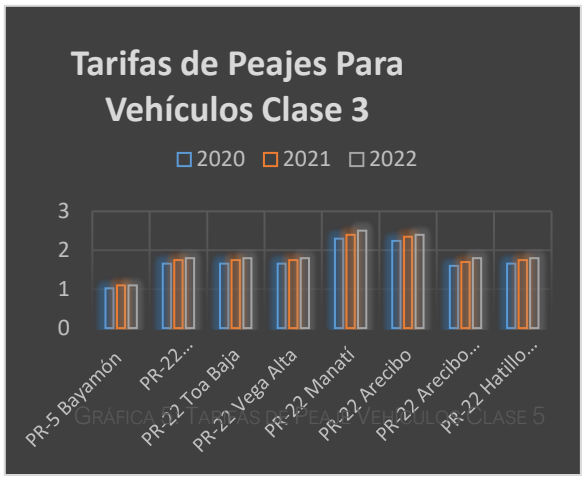
GRÁFICA 1: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 1



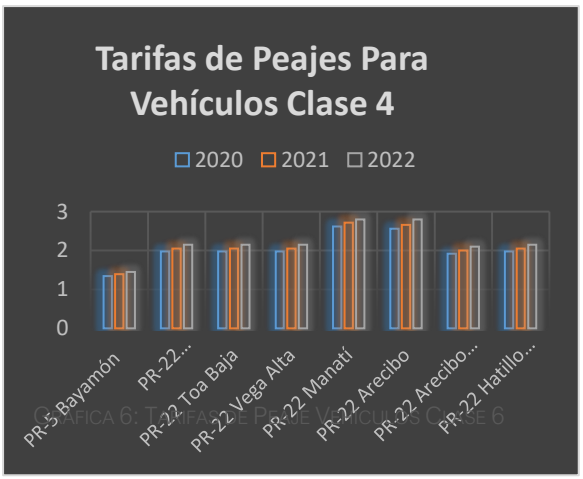
GRÁFICA 2: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 2



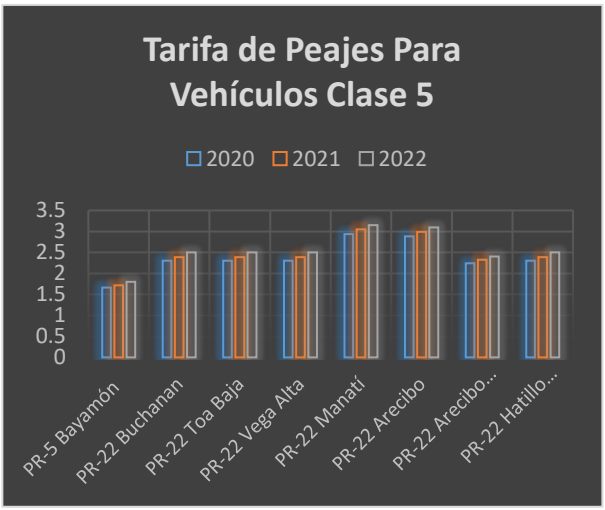
GRÁFICA 3: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 3



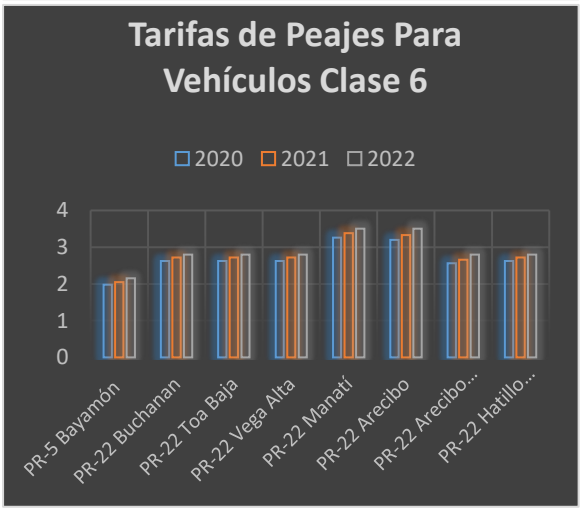
GRÁFICA 4: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 4



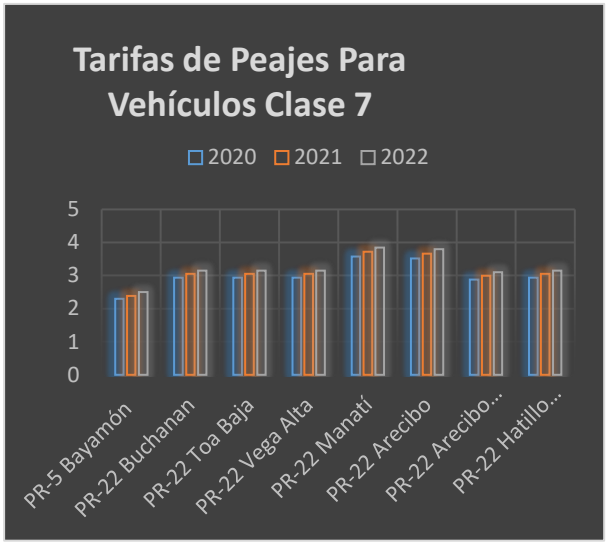
GRÁFICA 5: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 5



GRÁFICA 6: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 6



GRÁFICA 7: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 7



Resultado: Comparando las tarifas calculadas, según el Apéndice 10 del Contrato de Concesión y las tarifas implementadas por el Concesionario en las Autopistas durante el periodo de evaluación, la monitoria ha concluido que se está cumpliendo con las disposiciones del Contrato. Las tarifas implementadas son iguales a las aquí presentadas.

Notificaciones de las Tarifas de Peajes a la ACT y al Público en General

El Apéndice 10, en su Sección 2.1(c), establece las notificaciones que deben ser realizadas por el Concesionario a la ACT y al público general para cada cambio en las Tarifas de Peajes de las Autopistas. En el caso de la ACT, las notificaciones de cambios en las Tarifas de Peajes deben realizarse noventa (90) días antes a la implementación de las nuevas tarifas conforme a la Sección 2.1(c)(i). Dado que las Tarifas de Peajes normalmente entran en vigor el 1 de enero de cada año, el Concesionario debe notificarle a la ACT en o antes del día 3 de octubre de cada año sobre cualquier aumento en las Tarifas de los Peajes. Esta cláusula no le requiere al Concesionario informarle a la ACT las nuevas tarifas que serán implementadas en las Autopistas, solo requiere la notificación de la intención del Concesionario de implementar nuevas tarifas.

En el caso del público en general, las notificaciones deben realizarse veinte (20) días antes de la implementación de las nuevas tarifas, conforme a la Sección 2.1(c)(ii) del Contrato. Dado que las Tarifas de Peajes normalmente entran en vigor el 1 de enero de cada año, el Concesionario debe notificarle al público general de las nuevas tarifas en o antes del día 12 de diciembre de cada año. En las notificaciones al público general, el Concesionario debe incluir en la notificación las nuevas tarifas que serán implementadas en las Autopistas. Además, el Concesionario viene obligado a utilizar esfuerzos razonables para informar al público sobre las nuevas tarifas, y a mantener una página de internet donde estén disponibles para el público las Tarifas de Peajes aplicables a las Autopistas.

La Tabla a continuación muestra las notificaciones de las revisiones a las Tarifas de Peajes realizadas por el Concesionario para el año 2021.

TABLA 20: *NOTIFICACIONES DEL CONCESIONARIO A LA AUTORIDAD Y AL PÚBLICO SOBRE REVISIONES A TARIFAS DE PEAJES*

Tipo de Notificación	Fecha Límite en Contrato	Fecha de Notificación
Tarifas para el 2021		
Notificación a la ACT	3-Oct-2020	25-Sep-2020
Notificación al Público (Carta a ACT)	12-Dic-2020	3-Dic-2020

Las Notificaciones a la ACT consisten en una carta donde el Concesionario establece su intención de aplicar el aumento correspondiente, según las cláusulas del Contrato de Concesión. Por otro lado, las Notificaciones al Público consisten en una carta a la ACT, donde el Concesionario presenta el cálculo detallado de las nuevas tarifas e incluye un Aviso al Público, que siempre mencionan será divulgado en los medios noticiosos y en su página de internet. Conforme a lo mencionado por el Concesionario a la ACT en sus Notificaciones al Público, se pudo constatar la divulgación de los aumentos en los peajes en los medios noticiosos de Puerto Rico. La siguiente tabla presenta algunas noticias encontradas en medios noticiosos de Puerto Rico, informando los aumentos en los peajes por el Concesionario.

TABLA 21: *DIVULGACIÓN DE AUMENTOS EN LOS PEAJES EN LOS MEDIOS NOTICIOSOS DE PUERTO RICO*

Medio Noticioso / Título de Noticia	Fecha de Publicación
Tarifas para el 2021	
El Nuevo Día / Conoce a cuánto aumentarán los peajes que están en la PR-22 y PR-5	4-Dic-2020

Resultado: Conforme la documentación evaluada la monitoria ha determinado cumplimiento con las disposiciones del Contrato.

- ## Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos

Para el periodo de la Auditoría, la totalidad de las transacciones de peajes fueron cobradas utilizando la modalidad de cobro electrónico (AutoExpreso). Las transacciones registradas en cada una de las Plazas de Peaje por clasificación de vehículos son informadas por el Concesionario mensualmente en el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos (*Monthly ETC Traffic Report*), requerido por la Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión. En el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos el Concesionario registra la cantidad total de transacciones electrónicas registradas en cada punto de cobro. Este informe divide las transacciones por clasificación de vehículo, lugar de la transacción, y tipo de transacción. El informe también recoge los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las tarifas de peajes correspondientes a las transacciones registradas.

Para la monitoria de este año se le solicitó al Concesionario copia de las transferencias electrónicas realizadas por el BPPR. Esto con el propósito de comparar las mismas con los ingresos de peajes informados en los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos entregados por el Concesionario. Las cantidades transferidas por el BPPR al Concesionario y las cantidades de ingresos informadas por el Concesionario para el año 2021 se presentan en la tabla 22.

Las diferencias entre las cantidades informadas por el Concesionario en sus Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos y las cantidades transferidas por el BPPR al Concesionario se explican a continuación, según respuestas del Concesionario:

Los reportes mensuales enviados a la ACT son reportes con data estimada de la cuarta (4ta) semana previa a salir la data oficial en el reporte de la operadora de Autoexpreso, Professional Account Management ("PAM").

Diferencias entre los informes presentados y la cantidad transferida por el BPPR se deben a ajustes manuales que se realizan por PAM como parte del proceso de reconciliación y/o errores humanos involuntarios por el concesionario en la información presentada. Sin embargo, la cantidad transferida por BPPR prevalece.

TABLA 22: *TRANSFERENCIAS ($) DEL BANCO VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2021*

PERIODO	INGRESO SEGÚN INFORME DE TRÁFICO [A]	CANTIDAD TRANSFERIDA POR BPPR [B]	DIF. ENTRE INGRESO SEGÚN INFORME DE TRÁFICO Y TRANSFERENCIA DE BPPR + FEE COLUMNA
2021-1	$ 11,745,378.13	$ 11,745,304.62	$ (73.51)
2021-2	$ 11,605,840.65	$ 11,610,791.41	$ 4,950.76
2021-3	$ 13,308,337.43	$ 13,308,275.30	$ 62.13
2021-4	$ 12,443,151.80	$ 12,443,022.47	$ (129.33)
2021-5	$ 13,472,158.60	$ 13,472,105.01	$ (53.59)
2021-6	$ 13,419,381.11	$ 13,419,101.78	$ (279.33)
2021-7	$ 13,714,403.58	$ 13,714,281.28	$ (122.30)
2021-8	$ 13,468,680.19	$ 13,468,610.00	$ (70.19)
2021-9	$ 13,011,275.15	$ 13,011.072.25	$ (202.90)
2021-10	$ 13,469,578.71	$ 13,469,131.22	$ (447.49)
2021-11	$ 13,167,218.48	$ 13,166,916.84	$ (301.64)
2021-12	$ 13,337,080.76	$ 13,336,985.30	$ (95.46)
TOTALES	$ 156,162,484.59	$ 156,165,597.48 -	$ (3,112.89) -

Resultado: Conforme a la información evaluada, la monitoria ha concluido que las transacciones de peajes han sido implementadas apropiadamente, conforme al Contrato de Concesión, tomando en consideración la información suministrada por el Concesionario.

Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT

La Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión, incluida mediante la Quinta Enmienda, establece que la ACT tendrá derecho al 30% en exceso de aquellos ingresos estimados en el Apéndice 23 del Contrato de Concesión al final de cada año calendario. De no haber exceso en ingresos, el Concesionario no se verá obligado a desembolsarle a la ACT cantidad alguna por este concepto. La sub-cláusula (iv) de esta Sección también establece que el Concesionario deberá presentarle a la ACT el cálculo de los ingresos en exceso en o antes de treinta (30) días, a partir de finalizado cada año calendario, o sea el 30 de enero. La ACT, a su vez, tendrá treinta (30) días calendario para refutar cualquier cálculo realizado por el Concesionario en relación con los ingresos en exceso.

Conforme a lo dispuesto en el Contrato, el Concesionario entregó su cálculo de los ingresos en exceso para el año 2021- el 12 de enero de 2022, cumpliendo con la fecha límite impuesta en el Contrato de Concesión. Cabe señalar, que no hubo ingresos en exceso para el 2021.

Resultado: Conforme la documentación evaluada consideramos las disposiciones de la Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión en cumplimiento para el año 2021.

Resumen de la Evaluación

La Tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 23: *Resumen de la Evaluación de los Peajes*

Criterio	Resultado
Tarifas de Peajes	C
Notificaciones de Tarifas de Peajes	C
Transacciones de Peajes, Cobro de Peajes, y División de Ingresos	C
Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

SEGUROS

La Sección 13.1 del Contrato de Concesión, impone la obligación al Concesionario de mantener, a su propio costo, o encargarse de que se mantengan, todos los tipos de pólizas en cumplimiento con los límites desglosados a continuación, durante el término dispuesto, y cualquier otro periodo en que el concesionario se le requiera devolver y realizar cualquier trabajo adicional, luego del término de cobertura que se le requiere. La Sección 13.2 del Contrato de Concesión dispone cómo, y el término en el cual el concesionario deberá presentar evidencia, entre otras obligaciones relacionadas a la ACT, de las pólizas de seguro requeridas según la sección 13.1 del Contrato de Concesión.

Implementación

El Concesionario debe haber gestionado y recibido las pólizas requeridas y deben cubrir los periodos de evaluación establecidos en la monitoria. Para propósitos de esta monitoria, verificaremos que las mismas estén vigentes desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021.

Metodología de la Evaluación

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a seguros, se solicitó copia de certificados de seguros para el tiempo objeto de la monitoria; para de esa manera poder compararlas con los requerimientos de la Sección13.1 del Contrato de Concesión. Las cubiertas de seguro requeridas son las siguientes:

- Seguro Comercial General
- Seguro de Automóviles de Negocios
- Póliza del Fondo del Seguro del Estado
- Responsabilidad Profesional

- Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación
- Cubierta de Oficiales y Directores
- Cubierta de Prácticas de Empleo
- Responsabilidad Fiduciaria
- Responsabilidad de Construcción
- Seguro de Propiedad
- Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado
- Cubierta de Interrupción de Negocios
- Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista

EVALUACIÓN

Seguro Comercial General

La Sección 13.1(a) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una póliza de seguro Comercial General de, al menos, doce millones de dólares ($12,000,000.00) por ocurrencia con un agregado anual por la misma cantidad. Esta cubierta deberá nombrar a la ACT, junto a sus oficiales, empleados, agentes y representantes como asegurados adicionales. Deberá tener una cubierta primaria a cualquier otra cubierta sobre la propiedad o personas objeto del Contrato de Concesión; e incluirá cubierta por actos terroristas.

El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:

- 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Automóviles de Negocios

La Sección 13.1(b) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener cubierta para automóviles comerciales, con un límite igual o mayor a dos millones de dólares ($2,000,000.00) por accidente. Esta cubierta debe incluir todo vehículo utilizado en las labores del Contrato de Concesión, sean propiedad o no del Concesionario, o sean estos alquilados. Cualquier parte de la cubierta puede ser provista por pólizas en exceso o sombrilla.

El Concesionario proveyó copia del certificado de seguro para el siguiente periodo:

- *Automobile Liability* – 1 de enero de 2021 a 1 de enero de 2022 (con límite de $1,000,000.00)
- *Excess Liability Auto* – del 1 de enero de 2021 al 1 de enero de 2022 (por cada ocurrencia límite de $11,000,000.00; agregado con límite de $11,000,000.00 y exceso de $1,000,000.00). También, se incluyó el endoso de la póliza número 1000235992-05, desde el 1 de enero de 2021 al 1 de enero de 2022.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Póliza del Fondo del Seguro del Estado

La Sección 13.1(c) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener en vigor las correspondientes pólizas con la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

- El Concesionario presentó, y examinamos, una certificación expedida por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, en la que el ente certifica cumplimiento con este requisito, en el periodo de tiempo relevante a este documento.

Resultado: Por tratarse de un certificado de la entidad gubernamental correspondiente, se entiende que el Concesionario obtuvo la cubierta requerida por este inciso del Contrato.

Responsabilidad Profesional

La Sección 13.1(d) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una cubierta de responsabilidad profesional, con límites de dos millones de dólares ($2,000,000.00) o más, cuando cualquier arquitecto, ingeniero, gerente de construcción o cualquier otro profesional, lleva a cabo trabajos como parte del Contrato de Concesión.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo cubierta de responsabilidad profesional por el tiempo y cuantía requerida.

Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación

La Sección 13.1(e) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para daños ambientales, con límites de al menos cinco millones de dólares ($5,000,000.00) por ocurrencia, por eventos ocurridos durante la vigencia del Contrato del Contrato de Concesión. La cubierta debe extenderse a gastos de limpieza por contaminación.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 1 de enero de 2021 a 1 de enero de 2022

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Oficiales y Directores

La Sección 13.1(f) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para directores y oficiales, con límites de, al menos cinco millones de dólares ($5,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor, por al menos, tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Prácticas de Empleo

La Sección 13.1(g) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para prácticas de empleo (responsabilidad patronal) con límites de, al menos, cinco millones de dólares ($5,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor por, al menos, tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad Fiduciaria

La Sección 13.1(h) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta para responsabilidad fiduciaria con límites de, al menos, tres millones de dólares ($3,000,000.00). De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor por, al menos, tres (3) años luego de la terminación de las labores del profesional.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad de Construcción

La Sección 13.1(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta de construcción para cada proyecto que se ejecute, durante la vigencia del contrato, cuyo valor total exceda los cien mil dólares ($100,000.00). Esta cubierta debe incluir el valor total del proyecto, costos indirectos del proyecto (*soft costs*), pérdida de ingreso o renta, cubierta de siniestros, colapso total del proyecto, gastos de almacenamiento fuera del proyecto temporero en caso de que sea necesario, remoción de contaminantes y escombros, cumplimiento con leyes y ordenanzas, fallas mecánicas y cubierta de actos terroristas. Estas pólizas deben incluir a la ACT como asegurado adicional y no pueden incluir límites de coaseguro ni deducibles en exceso a cincuenta mil dólares ($50,000.00).

- Como parte de este proyecto, se hizo un escogido de dos (2) proyectos al azar en los que se evaluó el cumplimiento con este inciso del Contrato de Concesión.

Resultado: Los resultados para cada uno de los proyectos se discuten en la Sección de Requerimientos de Diseño y Construcción, pero demuestran al Concesionario en cumplimiento con este requisito.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Propiedad

La Sección 13.1(j) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener seguros para toda la propiedad existente, sujeto del Contrato de Concesión, incluyendo puentes, túneles,

edificios, torres, etc. Esto incluye cualquier adición a la propiedad que no se encuentre previamente sujeto a seguro de construcción, por haber concluido la construcción. Este seguro debe cubrir: (1) el costo total de reemplazar la propiedad objeto de este acuerdo basado en un análisis de pérdidas mayores; (2) proveer seguro de pérdida de ingresos y/o rentas; (3) no debe tener límites de coaseguro; (4) tener a la ACT como asegurado adicional; (5) incluir cubierta para cablería de fibra óptica debajo de las carreteras; (6) cubierta para puentes cuyo valor de reemplazo es mayor de quinientos mil dólares ($500,000) y túneles; (7) cubierta para torres de comunicación; (8) cubierta para manejo y limpieza de desperdicios o sustancia peligrosas; (9) cubierta para equipo de manejo para procesar y manejar data; (10) siniestros como terremoto e inundación; (11) remoción de escombros; (12) cubierta de papeles importantes/valiosos; (13) cubierta de leyes y ordenanzas; y (14) cubierta de terrorismo.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Resultado: El Concesionario obtuvo un seguro de propiedad y, para propósitos de esta monitoria, el enfoque fue en que tuvieran el seguro y el mismo cubriera el periodo de evaluación, por lo tanto, se encontró al Concesionario en cumplimiento.

Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado

La Sección 13.1(k) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener cubierta de maquinaria y equipo pesado para cualquier equipo, estructura, maquinaria y sistema eléctrico que sea parte del Contrato de Concesión con un valor de reemplazo de veinticinco mil dólares ($25,000.00) o más. Esta cubierta debe incluir: (1) límite al menos igual que el reemplazo total de todo el equipo disponible, más diez por ciento (10%); (2) incluir a la ACT como asegurado adicional; e (3) incluir cubierta de leyes y ordenanzas.

- Las cubiertas aquí requeridas se encuentran dentro de las pólizas de propiedad requeridas bajo la Sección 13.1(j) del Contrato de Concesión. La documentación provista indica que las pólizas ofrecían cubierta de maquinaria e incluyen a la ACT como asegurado adicional.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Interrupción de Negocios

La Sección 13.1(l) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener seguro contra la pérdida o interrupción de ingresos de peajes de, por lo menos seis (6) meses, a consecuencia de daños físicos a la propiedad objeto del Contrato del Contrato de Concesión y las carreteras que las alimentan.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de diciembre de 2020 a 31 de diciembre de 2021

Según la documentación, el Concesionario obtuvo cubierta de interrupción de negocios por un límite de ciento veinte millones de dólares ($120,000,000.00), la misma se encuentra incluida en la póliza de Seguro de Propiedad. La documentación, además, incluye endosos correspondientes para incluir a la ACT como asegurado adicional.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

- Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista

La Sección 13.1(m) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener seguro que proteja a la ACT de responsabilidad por parte de contratistas y subcontratistas de Concesionario con un límite de al menos dos millones de dólares ($2,000,000.00) por ocurrencia. Esta cubierta debe incluir daños físicos y de propiedad a terceras partes.

- La documentación provista no incluyó evidencia de una póliza bajo este título, por lo cual en las pasadas monitorias se le solicitó información adicional al Concesionario. En respuesta, este entregó carta con fecha de 9 de junio de 2022 de Aon Risk Solutions of PR (en lo subsiguiente Aon), agente de seguros del Concesionario. En las cartas, Aon indica que, si bien el Concesionario no obtuvo una póliza bajo este nombre, este obtuvo cubierta en cumplimiento con este inciso a través de otras pólizas, por lo que certifica cumplimiento con los requisitos de Contrato.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario cumplió con los requerimientos de seguros del Contrato de Concesión. Además, el Concesionario presentó evidencia en donde la compañía aseguradora certifica que las pólizas de los seguros incluyen daños a la propiedad de los cables de fibra óptica (subterráneos o de otro tipo). La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 24: *Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión*

Criterio	Resultado
Seguro Comercial General	C
Seguro de Automóviles de Negocios	C
Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C
Responsabilidad Profesional	C
Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C
Cubierta de Oficiales y Directores	C
Cubierta de Prácticas de Empleo	C
Responsabilidad Fiduciaria	C
Responsabilidad de Construcción	C
Seguro de Propiedad	C
Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C
Cubierta de Interrupción de Negocios	C
Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

OBLIGACIONES CONTRIBUTIVAS

La Sección 3.10 del Contrato de Concesión le impone al Concesionario la obligación de cumplir con el pago de impuestos y de radicación de las correspondientes planillas contributivas en su vencimiento. Por tanto, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar y estar al día con todas sus obligaciones contributivas relacionadas a la operación y mantenimiento de las Autopistas.

El incumplimiento por parte del Concesionario de la radicación y/o pago a tiempo de las contribuciones impuestas por ley, sin haberse remediado dicho incumplimiento, en un término de noventa (90) días, según dispuesto en la Sección 16.1(a)(i), se considera un Evento de Incumplimiento del Contrato de Concesión. Además, la Sección 16.1 (b)(ii) dispone que "si el Incumplimiento del Concesionario es debido a la falta de pago de cualquier dinero, la Autoridad, [ACT], podrá (sin obligación de hacerlo) efectuar el pago, en nombre del Concesionario, de dichos fondos y, cualquier monto así pagado por la Autoridad, será pagadero por el Concesionario a la Autoridad, en un plazo de tres (3) días laborables después de la debida notificación por escrito…"

Por tanto, en la eventualidad que el Concesionario no cumpla con dicha obligación de radicación y pago de las correspondientes planillas e impuestos requeridos por Ley, el Concesionario se encontrará en incumplimiento con el Contrato de Concesión.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme requerido por el Contrato de Concesión y las Leyes de Puerto Rico, el Concesionario ha realizado los trámites correspondientes de sus obligaciones contributivas ante el Estado y los distintos entes, como lo son los municipios y el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales ("CRIM").

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para alcanzar los objetivos de la monitoria, se solicitó documentación al Concesionario para evidenciar su cumplimiento con el Contrato, en relación con las siguientes áreas: (i) Contribuciones, (ii) Reportes, y (iii) Certificaciones. La información y documentación se solicitó para el periodo de 1 de enero de 2021 a 31 de diciembre de 2021.

Las obligaciones contributivas del Concesionario se dividen en las siguientes:

- Planillas de Contribución Sobre Ingresos
- Declaraciones de Volumen de Negocios
- Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble
- Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada
- Impuestos Sobre Ventas y Uso

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria del cumplimiento por el Concesionario de sus obligaciones contributivas.

Planillas de Contribución Sobre Ingresos

El Concesionario viene obligado a radicar una Planilla de Contribución sobre Ingresos de Corporaciones para cada año contributivo, reportando sus ingresos y pagando la contribución determinada. Dicha planilla debe ser rendida no más tarde del día quince (15) del cuarto (4to) mes siguiente al cierre del año contributivo, en el caso del Concesionario debe rendirse en o antes del 15 de abril ya que su cierre contributivo es al 31 de diciembre de cada año.

- El Concesionario proveyó copia de la Planilla de Contribución sobre Ingresos de la Corporación radicada para el año contributivo 2021. El cumplimiento con el requisito de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos, por los últimos cinco (5) años, se confirmó con la Certificación de Radicación de Planillas de Contribución sobre Ingresos emitida por el Departamento de Hacienda el 11 de mayo de 2022. Se certificó que el 29 de abril de 2022, el Concesionario no tenía deudas con el Departamento de Hacienda por concepto de Contribuciones sobre Ingresos, según consta en la Certificación Negativa de Deuda emitida por el Departamento de Hacienda.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de Planillas de Contribución sobre Ingresos en virtud de los siguientes documentos sometidos.

Declaraciones de Volumen de Negocios

Todo contribuyente tiene la obligación de pagar y remitir al municipio correspondiente la Declaración sobre Volumen de Negocios, informando y pagando la contribución impuesta a tenor con la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico"."). La contribución o patente municipal se impone sobre el volumen de negocio o ingresos atribuibles a las operaciones en cada municipio. Una vez el contribuyente cumple con el pago y con los documentos e información requeridos, el Municipio emite el correspondiente certificado de patente.

Conforme a la legislación vigente, el concesionario pagaría patente municipal, únicamente a los municipios a través de los cuales discurra alguna parte de la carretera mantenida y operada bajo la concesión.

A tenor con lo anterior, el Concesionario tiene la obligación de radicar una Declaración sobre Volumen de Negocios y pagar la patente municipal a los municipios indicados en la tabla a continuación.

TABLA 25: MUNICIPIOS CORRESPONDIENTES AL PAGO DE PATENTE MUNICIPAL

Municipios			
Arecibo	Cataño	Hatillo	Vega Alta
Barceloneta	Dorado	Manatí	Vega Baja
Bayamón	Guaynabo	Toa Baja	San Juan

- Los Certificados de cumplimiento de radicación, pago de Patentes Municipales, Patentes, Certificaciones de no deuda y las Declaraciones de Volumen de Negocios para el Año Natural 2021 y Año Natural 2022 fueron emitidos por los municipios antes mencionados.

Resultado: Conforme a lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de rendir Declaraciones de Volumen de Negocios.

- ### Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble

Según la información provista por el Concesionario, se pudo constatar que las Planillas de Contribución sobre la Propiedad Mueble correspondiente al año 2021, no han sido radicadas. No obstante, surge de los documentos presentados, una Orden Administrativa del CRIM (2022-002) donde se expresa que la fecha límite para radicar la planilla de Contribución sobre la Propiedad Mueble, para el año económico 2021, lo será el 16 de agosto de 2022 para los contribuyentes, cuyo volumen de negocio sea igual o mayor a tres millones de dólares ($3,000,000.00). Se proveyó Certificación de Deuda por todos los conceptos, con fecha de 29 de abril de 2022 la cual indica que no hay deuda y tiene vigencia hasta el 29 de julio de 2022.

Resultado: Conforme a todo lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de Planillas de Contribución sobre Propiedad Mueble.

- ### Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada

El Concesionario evidenció el cumplimiento con el pago del Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada al Departamento de Estado para el año contributivo 2021 y sometió copia del certificado de Good Standing con fecha de 8 de marzo de 2022.

Resultado: Conforme a todo lo anterior consideramos al Concesionario en cumplimiento con su obligación contributiva de Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada.

- ### Impuestos Sobre Venta y Uso ("IVU")

La Sección 3.10(b)(iii) del Contrato de Concesión dispone que el Concesionario no será responsable, o estará sujeto al impuesto sobre venta y uso establecido a tenor con las Sección 4010.01(p) y (nn) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico. El Sr. Ángel Marzán, Secretario Auxiliar de Rentas Internas del Departamento de Hacienda, emitió una determinación administrativa (i.e. '*Ruling*') con fecha del 2 de diciembre de 2014 certificando que, para propósitos de IVU, en consideración que el Concesionario ejerce una función gubernamental, este es considerado un agente del Gobierno a tenor con la sección 4010.01(p) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico. Además, que el Concesionario tendrá derecho a la exención de IVU descrita en la Sección 4030.08 del Código la cual provee que los bienes y servicios adquiridos por agencias gubernamentales están exentas de IVU.

Además, el Concesionario está registrado como comerciante ante el Departamento de Hacienda y consta con Certificados de Registro de Comerciante como agente no retenedor, emitidos por el nuevo Sistema Unificado de Rentas Internas ('SURI'), para sí y por cada localidad, es decir, las plazas de peajes localizadas en los municipios de Bayamón, Buchanan, Guaynabo, Toa Baja, Vega Alta, Manatí, Arecibo, y Hatillo.

Resumen de la Evaluación

Se ha encontrado al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones contributivas. La Tabla a continuación presente el resumen de la evaluación.

TABLA 26: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE OBLIGACIONES CONTRIBUTIVAS DEL CONCESIONARIO*

Obligación	Resultado
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C
Declaraciones de Volumen de Negocios	C
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C
Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada	C
Impuesto Sobre Venta y Uso	C
Leyenda: C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento	

AUTORIZACIONES (PERMISOS, ENDOSOS, ENTRE OTROS)

La Sección 3.4 del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener, renovar, y mantener vigentes todas las certificaciones, licencias, y permisos necesarios para la operación de las Autopistas. Las autorizaciones requeridas por esta sección son las siguientes:

- Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje
- Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes ("Permiso NPDES", por sus siglas en inglés) de las Autopistas y sus facilidades
- Permisos de Uso
- Certificados para la Prevención de Incendios
- Certificados de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias
- Permiso para Operación de Generadores de Emergencia
- Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible
- Permisos de Operación para Sistemas de Inyección Subterránea ("Permiso UIF", por sus siglas en inglés)

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a las estipulaciones del Contrato de Concesión y su Primera Enmienda, la ACT y el Concesionario han realizado gestiones para obtener, renovar, y mantener las autorizaciones necesarias para las operaciones de las Autopistas.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación se divide en los siguientes renglones:

- Operaciones Generales

En el primero de estos detallamos los permisos, endosos, y certificaciones necesarias para la operación general de las Autopistas.

EVALUACIÓN

- Operaciones Generales

Dentro de la categoría de Operaciones Generales, detallamos el cumplimiento del Concesionario con los permisos, endosos, y certificados necesarios para la operación general de las Autopistas, siendo estos el Certificado de Cumplimiento del Plan de Reciclaje y el Permiso NPDES.

Plan de Reciclaje

Conforme requerido por la Sección 3.4(e) del Contrato de Concesión el Concesionario gestionó Certificados de Cumplimiento de sus Planes de Reciclaje con la Ley 70 del 18 de septiembre de 1992. El Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje Núm. RPRSP-04554 fue emitido por la Autoridad de Desperdicios Sólidos, el 5 de septiembre de 2018, y tenía validez hasta el 5 de marzo de 2020, mes en el que comenzó la pandemia del COVID-19. Por consiguiente, la emisión del certificado tuvo lugar después del 5 de marzo de 2020.

Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento de autorización para las Autopistas, el Concesionario presentó la siguiente evidencia:

Plaza Peaje		Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje Núm.	Fecha de emisión	Vigencia
Operaciones Generales	☑	Núm. RPRSP-0454-05-18-2021	27/mayo/2021	18/nov/2022

Permiso NPDES

El Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES, por sus siglas en inglés) que les aplica a las operaciones de las Autopistas es el MS4 – *Small Municipal Separated Storm Sewer Systems*. Tal permiso cubre todas las carreteras de Puerto Rico. La obtención del Permiso NDPES recae sobre la ACT y no sobre el Concesionario. Para cumplir con este requerimiento la ACT obtuvo los siguientes permisos:

Plaza Peaje		Permiso NDPES Núm.	Vigencia
Operaciones Generales	☑	Núm. PRR 040000	1/jul/2016 – 30/jun/2021
Operaciones Generales	☑	Núm. PRR 04000F	*1/jul/2016 – 30/jun/2021

*El presente permiso está sujeto a la gestión por parte de ACT. Hasta la fecha de este informe, el Concesionario informa que aún no ha recibido el permiso por parte de la ACT.

Plaza Peajes

Dentro de la categoría de Plaza de Peajes, detallamos el cumplimiento del Concesionario con los permisos, endosos, y certificados necesarios para la operación de las Plazas de Peajes, siendo estos el Permiso de Uso, Certificado para la Prevención de Incendios, Certificado de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias, Permiso para la Operación de Generadores de Emergencia, Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible y el Permiso UIF, según aplicable.

Permiso de Uso

Conforme requerido por el Contrato de Concesión la ACT obtuvo el Permiso de Uso para las Autopistas el 19 de septiembre de 2011. Este permiso no tiene fecha de expiración. Se recibió por parte del Concesionario las siguientes certificaciones, las cuales indican que no ha habido cambios en los Permisos, luego de emitidos. A continuación, se presentan los Permisos Únicos de cada plaza de peaje, que incluyen la licencia sanitaria y el Certificado de Prevención de Incendios, otorgados por La Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe).

Plaza de Peaje		Permiso de Uso Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PU-102160	3/sep/2021	3/sep/2022
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PU-063036	28/ene/2021	29/ene/2022
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PU-073769	27/abr/2021	28/abr/2022
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PU-073767	27/abr/2021	28/abr/2022
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PU-073774	27/abr/2021	28/abr/2022
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PU-063030	*26/feb/2021	27/feb/2022
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PU-066781	**22/mar/2021	23/mar/2022
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PU-066779	18/feb/2021	19/feb/2022

*Permiso anterior tenía vigencia de 20/feb/2020 hasta 20/feb/2021
**Permiso anterior tenía vigencia de 10/mar/2020 hasta 11/mar/2021

Permisos UIF

El Concesionario mantuvo los Permisos de Operación para Sistemas de Inyección Subterránea ("UIF", por sus siglas en inglés) durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso UIF Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	N/A		
Toa Baja	☑	Permiso Núm. UIC-16-70-0020	*9/abr/2021	8/abr/2023
Vega Alta	☑	Permiso Núm. UIC-12-73-0008	20/nov/2020	19/nov/2022
Manatí	☑	Permiso Núm. UIC-12-47-0009	15/oct/2020	4/jun/2021 (renovación solicitada el 11 de mayo de 2021)
Arecibo	☑	N/A		

Plaza Peaje		Permiso UIF Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Arecibo Rampa	☑	N/A		
Hatillo	☑	Permiso Núm. UIC-12-34-0011-RA	12/ago/2019	4/jun/2021 (renovación solicitada el 11 de mayo de 2021)
Bayamón	☑	N/A		

*El 9 de septiembre de 2019 el Concesionario sometió evidencia de renovación y pago de permiso. Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, Junta de Calidad Ambiental ("JCA") no emitió un permiso válido para el período de septiembre de 2019. En su lugar, se presentó un permiso alternativo que cubría el período de abril de 2021 hasta abril de 2023.

Permiso para Operación de Generadores de Emergencia

El Concesionario mantuvo los Permisos para Operación de Generadores de Emergencia durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso General para Generadores de Emergencia Comercial/Industrial Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PGE-013287	4/abr/2021	8/sept/2026
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PGE-013291	25/mar/2021	8/sept/2026
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PGE-013290	25/mar/2021	8/jun/2026
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PGE-005328	24/feb/2017	23/feb/2022
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PGE-005353	24/feb/2017	24/feb/2022
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PGE-005352	24/feb/2017	24/feb/2022
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PGE-005329	24/feb/2017	23/feb/2022
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PGE-013288	26/mar/2021	8/jun/2026

Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible

El Concesionario mantuvo los Permisos para para Tanque de Almacenamiento de Combustible durante el periodo aplicable. Para demostrar su cumplimiento proveyó copia de los siguientes documentos:

Plaza Peaje		Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	Núm. 07-04-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Toa Baja	☑	Núm. 07-03-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Vega Alta	☑	Núm. 07-06-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Manatí	☑	Núm. 07-07-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Arecibo	☑	Núm. 07-05-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Arecibo Rampa	☑	Núm. 07-09-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Hatillo	☑	Núm. 07-02-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración
Bayamón	☑	Núm. 07-08-12CB	19/jul/2012	No tiene fecha de expiración

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha sido consistente en su cumplimiento con las autorizaciones requeridas para las operaciones de las Autopistas y sus facilidades. Se ha visto que el Concesionario ha estado en cumplimiento con los requerimientos de Permiso de Uso, Permiso UIF, Licencias Sanitarias, Permisos para la Prevención de Incendios, Permisos Operación Generadores de Emergencias y Permisos para Tanques de Almacenamientos de Combustible para las facilidades según aplicable.

El Concesionario suministró evidencia de la solicitud de renovación, para el permiso UIF de Manatí y Hatillo; están en espera de que la Junta de Calidad Ambiental ("JCA") suministre los mismos. La tabla a continuación muestra el resumen de los resultados de la evaluación de las Autorizaciones.

Tabla 27: *Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas*

Criterio	General	Buchanan	Toa Baja	Vega Alta	Manatí	Arecibo	Rampa	Hatillo	Bayamón
Plan de Reciclaje	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso NPDES	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso de Uso	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C

Criterio	General	Buchanan	Toa Baja	Vega Alta	Manatí	Arecibo	Rampa	Hatillo	Bayamón
Certificaciones y Permisos para la Prevención de Incendios	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Permiso UIF	N/A	N/A	C	C	C	N/A	N/A	C	N/A
Permiso Operación Generadores de Emergencia	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Permiso Tanque de Almacenamiento de Combustible	N/A	C	C	C	C	C	C	C	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*									

PAGO DE UTILIDADES

La Sección 3.11 del Contrato de Concesión requiere que el Concesionario pague por los servicios relacionados a utilidades incluyendo servicios de electricidad y agua potable, y cualquier otra utilidad necesaria para las operaciones de las Autopistas.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Contrato de Concesión, el Concesionario estableció contratos para el suministro de utilidades como energía eléctrica, agua potable y servicios sanitarios en las Autopistas. Una vez establecidos los contratos de servicios, el Concesionario se ha encargado del pago de los mismos a las tarifas establecidas.

- Servicio de Energía Eléctrica: Para los servicios de energía eléctrica, el Concesionario estableció contratos de servicio con la Autoridad de Energía Eléctrica (en adelante, "AEE" y desde el 22 de junio 2020, "LUMA Energy"). Luego, el Concesionario firmó un Contrato de Facturación Resumida con la AEE. Un contrato de facturación resumida es una herramienta legal utilizada por la AEE, para clientes que poseen varias cuentas de servicio eléctrico que son pagadas desde una fuente centralizada. El Contrato de Facturación Resumida resultó en dos cuentas para los servicios de energía eléctrica en las Autopistas, indicadas en la tabla a continuación.

Descripción	Cuenta Núm.
Cuenta Primaria	662-4095091
Cuenta Secundaria	413-8062534

- Servicio de Agua Potable y Servicio Sanitario: Para los servicios de agua potable el Concesionario obtuvo las cuentas indicadas en la tabla a continuación.

Descripción	Cuenta Núm.
Plaza Peaje de Hatillo	22301636-1
Plaza Peaje Arecibo Rampa	22301638-7
Plaza Peaje Arecibo	22301637-9
Plaza Peaje Manatí	22301639-5
Plaza Peaje Vega Alta	22301640-3
Plaza Peaje Toa Baja	22301641-1
Plaza Peaje Bayamón	22301642-9
Plaza Peaje Buchanan	22301643-7

Metodología de la Evaluación

La evaluación se dirige a verificar si el Concesionario está en cumplimiento con los pagos de los servicios de energía eléctrica y agua potable en las Autopistas.

Evaluación

- Servicio de Energía Eléctrica

El Concesionario mantuvo al día los pagos por los servicios de energía eléctrica en las Autopistas durante el periodo de la monitoria. Para demostrar su cumplimiento proveyó dos (2) certificaciones de no-deuda de la AEE que se describen a continuación.

Cuenta		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Núm. 413-8062534	☑	Certificación de deuda Núm. 100-22-06-0018	23/junio/2022
Núm. 662-4095091	☑	Certificación de deuda Núm. 100-22-06-0017	23/junio/2022

- Servicio de Agua Potable y Servicio Sanitario

Para demostrar cumplimiento con el pago de agua potable y servicios sanitarios en las Autopistas, durante el periodo de la monitoria el concesionario suministro ocho (8) certificaciones de no-deuda. Las mismas se detallan a continuación:

Plaza Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Buchanan	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301643-7 (balance $2,867.10)	22/junio/2022
Toa Baja	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301641-1	22/junio/2022
Vega Alta	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301640-3 (balance $3,426.07)	22/junio/2022
Manatí	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301639-5 (balance $2,132.09)	22/junio/2022

Plaza Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Arecibo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301637-9 ($2,219.77)	22/junio/2022
Arecibo Rampa	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301638-7 (balance $403.32)	22/junio/2022
Hatillo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301636-1 (balance $1,716.26)	22/junio/2022
Bayamón	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301642-9	22/junio/2022

*Los balances presentados al solicitar el certificado de no deuda representan los saldos corrientes. Las cuentas no se encuentran en atraso.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha cumplido con los pagos para el suministro de servicio eléctrico, de agua potable, y servicio sanitario en las Autopistas, aunque las cuentas para los peajes de Buchanan, Vega Alta, Arecibo Rampa, Hatillo, Arecibo y Manatí presentan balances pendientes de pago de cargos corrientes. La tabla a continuación presenta el resumen de la evaluación de los pagos de utilidades.

TABLA 28: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PAGO DE UTILIDADES DE LAS AUTOPISTAS*

Criterio	Resultado
Pago por Servicios de Energía Eléctrica (AEE)	C
Pago por Servicios de Agua Potable (AAA)	C
Leyenda: C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento	

PAGOS EN BENEFICIO DE LOS MIEMBROS DEL NEGOCIADO DE LA POLICÍA DE PUERTO RICO

La Sección 3.16(a) del Contrato de Concesión le requiere a la ACT esfuerzos razonables para asegurar que los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico provean control de tráfico y haga valer las leyes en las Autopistas. No obstante, del Concesionario no estar en cumplimiento con las Sección 3.16(e)(i) o haberse acogido a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato de Concesión, la ACT no se verá en la obligación de cumplir con la Sección 3.16(a).

La Sección 3.16(e)(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario efectuar pagos a la ACT por la cantidad de $450,000.00 pagaderos en o antes del decimocuarto día laborable luego del Cierre Financiero y en cada aniversario del Cierre Financiero. Por otro lado, en cada séptimo (7mo) aniversario de la concesión, la Sección 3.16(e)(i) le requiere al Concesionario el pago de $450,000.00 adicionales a la ACT. Estos pagos son para mejoras capitales, equipo, y gastos operacionales del Negociado de la Policía de Puerto Rico en la provisión de sus servicios en las Autopistas.

La Sección 3.16(e)(ii) le provee la opción al Concesionario de entrar en un acuerdo con el Negociado de la Policía de Puerto Rico para proveer los servicios de control de tráfico y hacer valer las leyes en las Autopistas. Tal acuerdo tendría que cumplir con el Nivel Mínimo de Servicios Policiacos, el cual es definido en el Contrato de Concesión como el nivel de servicio al momento de la fecha de subasta de la concesión. Del Concesionario suscribir un acuerdo con la Policía de

Puerto Rico, conforme a la Sección 3.16(e)(ii), se quedarían sin efecto los pagos requeridos por la Sección 3.16(e)(i) durante la vigencia de tal acuerdo.

IMPLEMENTACIÓN

El 11 de junio de 2012, el Concesionario y la Policía de Puerto Rico suscribieron el acuerdo número 2012- A00134, mediante el cual la Policía de Puerto Rico se comprometió a proveer el Nivel Mínimo de Servicios Policiacos en las Autopistas, mientras que el Concesionario se comprometió a proveer equipo, sufragar costos, y proveer bonos de productividad para los servicios que sean provistos por la Policía de Puerto Rico.

En el acuerdo firmado entre las partes, se definió el nivel mínimo de servicios policiacos como dos (2) turnos de ocho (8) horas, cada uno a realizarse mediante el uso mínimo de siete (7) patrullas a lo largo de la PR-5 y la PR-22; y un turno de ocho (8) horas consecutivas a realizarse mediante el uso mínimo de cinco (5) patrullas a lo largo de la PR-5 y la PR-22.

Por la provisión del Nivel Mínimo de Servicio Policiaco, el Concesionario se comprometió a lo siguiente:

- Proveer al personal del Negociado de la Policía de Puerto Rico unos espacios o locales de trabajo sin mobiliario, no mayores a los existentes al momento de la firma del acuerdo;
- Proveer mantenimiento ordinario de las instalaciones de los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Sufragar los costos y gastos relacionados a los servicios de agua, electricidad y teléfono en los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Sufragar los costos de reparación por el uso y depreciación normal de la infraestructura de los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Proveer servicios de limpieza en los cuarteles de Buchanan y Arecibo;
- Proveer acondicionadores de aire en los cuarteles de Buchanan y Arecibo con su debido mantenimiento;
- Proveer hasta un máximo de nueve mil dólares ($9,000.00) anuales para cada cuartel (Buchanan y Arecibo) para sufragar gastos administrativos tales como impresoras, tintas, papel, lápices, bolígrafos, carpetas, mobiliario, materiales de oficina, y otras peticiones especiales aprobadas por el Concesionario;
- Ordenar trece (13) patrullas nuevas para que la Policía les de uso en el patrullaje de las Autopistas;
- Reemplazar o reparar cualquiera de las trece (13) patrullas provistas, si hubiera la necesidad;
- Cubrir el costo de reparación y mantenimiento de las trece (13) patrullas provistas;
- Cubrir el costo del consumo de combustible de las trece (13) patrullas provistas;
- Otorgar un presupuesto de $35,000.00 anuales por concepto de Bonos de Productividad, de cumplirse los parámetros establecidos para el mismo; y
- Distribuir a la Policía el 50% del ahorro del presupuesto para el año calendario por concepto de ahorro en combustible y gastos administrativos

El acuerdo número 2012-A00134 entre el Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Concesionario estuvo vigente hasta el pasado 11 de junio de 2016. Luego de vencido el acuerdo original entre las partes, el Concesionario y la Policía suscribieron un segundo acuerdo. Este fue el acuerdo número 2017-A00116 suscrito el 22 de agosto de 2016 y con vigencia hasta el 30 de junio de 2017. En este acuerdo la Policía y el Concesionario pactaron los mismos términos del contrato anterior con la excepción de la adquisición de las trece (13) patrullas para las rondas de seguridad en las Autopistas, toda vez que ya las patrullas habían sido provistas a los Miembros

del Negociado de la Policía de Puerto Rico mediante el acuerdo anterior. Posteriormente se firmó el acuerdo 2018-A00006 con fechas de vigencia 30 de junio de 2017 al 30 de junio de 2018. Estos acuerdos incluyen el 2019-A00071 y el 2021-A00008, que estuvieron vigentes desde el 30 de junio de 2017 hasta el 30 de junio de 2018, desde el 31 de agosto de 2018 hasta el 30 de agosto de 2020 y fueron otorgados el 29 de junio de 2020, con vigencia desde el 1 de julio de 2020 hasta el 29 de junio de 2022, respectivamente. Además, se encuentra el acuerdo 2023-A00023, otorgado el 1 de julio de 2022 y con vigencia desde el 1 de julio de 2022 hasta el 30 de junio de 2024, en el cual se renovaron los acuerdos previamente alcanzados entre las partes. Estos últimos suscritos en virtud de la Ley 20-2017, según enmendada, conocida como "Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico" (en adelante, "DSP"), la cual crea el Negociado de la Policía de Puerto Rico adscrito al DSP.

Metodología de la Evaluación

La evaluación de este renglón del Contrato de Concesión se basó en los pagos realizados por el Concesionario a la ACT, en las vigencias de los acuerdos suscritos entre el Concesionario y el Negociado de Policía de Puerto Rico y en el cumplimiento por el Concesionario con los términos y condiciones de tales acuerdos suscritos.

Evaluación

Para verificar el cumplimiento del Concesionario con los términos y condiciones de los acuerdos suscritos con la Policía de Puerto Rico, se cursó una carta al Comisionado Henry Escalera sobre las acciones del Concesionario relacionadas a los acuerdos Núm. 2018-A00006 y 2019-A00071. También, dicha carta hace referencia al fiel cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades dispuestas en el acuerdo 2021-A00008, otorgado el 29 de junio de 2020 con vigencia desde el 1 de julio de 2020 hasta el 29 de junio de 2022 y 2023-A00023 otorgado el 1 de julio de 2022 y con vigencia desde 1 de julio 2022 hasta 30 de junio 2024.

El 10 de septiembre de 2020 se recibió la respuesta del Comisionado Escalera, proveyendo la información solicitada. En la carta recibida (OC-1-1-273) con fecha del 2 de diciembre de 2020, el Comisionado confirma que la compañía Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC bajo el acuerdo antes descrito, ha cumplido con los servicios pactados para las autopistas.

Resultado: Para propósitos de esta monitoria se encuentra al concesionario en cumplimiento con los acuerdos y con vigencia.

Resumen de la Evaluación

Los Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico han estado en cumplimiento con los requerimientos de las Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación de las disposiciones de la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión.

Tabla 29: *Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión*

Criterio	Resultado
Vigencia de Acuerdo entre Policía y Concesionario	C
Cumplimiento de Términos y Condiciones de Acuerdo	C

Pago de $450,000	N/A
Leyenda: *C = Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*	

REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

El Capítulo K del Volumen II de los Estándares de Operación le establece al Concesionario requerimientos y guías para la ejecución de proyectos de mejoras capitales, rehabilitaciones, y mejoras de capacidad en las Autopistas. El Capítulo describe las coordinaciones necesarias con la Autoridad y otras entidades del Estado, y le establece al Concesionario los requerimientos mínimos para la gerencia sana de tales proyectos.

Entre los requerimientos para los proyectos, la Sección K.2.2 establece que el Concesionario deberá emplear los servicios de ingenieros y arquitectos licenciados cualificados para los trabajos a ser realizados. Esta Sección le permite al Concesionario hacer una mezcla de recursos internos y externos para llevar a cabo los proyectos, según la complejidad de los mismos. Por otro lado, la Sección K.3.11 establece que el Concesionario debe proveer servicios de gerencia de proyectos con sus recursos internos y externos para manejar, monitorear y controlar los trabajos de construcción en las Autopistas.

En cuanto a requerimientos específicos para la ejecución de proyectos, el Capítulo K y las Leyes de Puerto Rico le imponen al Concesionario lo siguiente:

- ## Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico

Conforme a la Ley Núm. 319 del 15 de mayo de 1938, según enmendada, todo proyecto de construcción requiere la cancelación de estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, por plano realizado por ingenieros licenciados.

- ## Aprobación de la ACT

La Sección K.3.2 requiere que todos los proyectos que sean implementados por el Concesionario cuenten con la aprobación de la ACT.

- ## Evaluación Ambiental

La Sección K.3.10 requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Estado, y la Ley de Política Ambiental Nacional (*National Environmental Policy Act*, NEPA, por sus siglas en inglés). El Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental de la JCA requiere evaluar el impacto al medio ambiente que pueda tener un proyecto. Dicho reglamento también establece la figura de la Exclusión Categórica, que excluye de evaluación ambiental, aquellas acciones rutinarias o predecibles que no tendrán un impacto ambiental significativo. Una Exclusión Categórica permite que un proyecto pueda realizarse sin la evaluación previa de la JCA.

- ## National Pollution Discharge Elimination System (NPDES)

La Sección K.3.10 requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Estado, y la NEPA. La Agencia Federal de Protección Ambiental ("EPA", por sus siglas en inglés), mediante la autoridad conferida a esta por la Ley Federal de Agua Limpia (*Clean Water Act*), requiere la obtención de un Permiso titulado *National Pollution Discharge Elimination System* (NPDES) para descargas de proyectos de construcción en cuerpos de agua.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan*

Como parte del Permiso NPDES que emite la EPA para proyectos de construcción se requiere la confección de un *Storm Water Pollution Prevention Plan* (SWPPP) en casos en que se impacten un acre o más de superficie. El plan debe detallar las actividades que el Contratista realizará para evitar o minimizar la contaminación de cuerpos de agua a causa de la erosión o sedimentación generada por las actividades de construcción.

- Permiso General Consolidado

El Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo y Uso de Terrenos de la Junta de Planificación de Puerto Rico requiere la obtención del Permiso General Consolidado, que incluye el Plan de Control de Erosión y Prevención de la Sedimentación (Permiso CES), el Permiso de Actividad Generadora de Desperdicios Sólidos No Peligrosos (Permiso DS-3) y el Permiso para Fuente de Emisión (Permiso PFE), todos emitidos por la JCA. Este permiso consolida varios permisos relacionados con impactos ambientales en los proyectos de construcción.

- Informes de Plan CES

El Plan CES requiere la presentación de un informe inicial, un informe por cada mes, y un informe final del proyecto, todos certificados por un ingeniero licenciado.

- Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo

El Reglamento para el Control de las Actividades de Mitigación de Pintura con Base de Plomo de la JCA, requiere que se obtenga un permiso antes de comenzar cualquier actividad de mitigación y disposición de pintura con presencia de plomo. Una vez finalizados los trabajos de remoción de material con contenido de plomo, la JCA requiere que se certifique la debida disposición de material con contenido de plomo y su respectiva evidencia. Una vez notificado lo anterior, la JCA emite un comunicado cerrando el archivo del Proyecto, lo que constituye el cierre del permiso.

- Permiso de USACE

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) es el encargado de evaluar los planes de contingencia para proyectos de construcción que aseguren la protección de los cuerpos de agua durante su desarrollo. USACE emite un permiso luego de evaluar las condiciones ambientales y las medidas a tomarse durante el proyecto para proteger los cuerpos de agua.

- Manifiestos de Desperdicios Sólidos

Los manifiestos de desperdicios sólidos son parte de los documentos requeridos bajo el Permiso General Consolidado de la JCA, específicamente para actividades generadoras de desperdicios sólidos.

- Pago de Patentes y Arbitrios

El Código Municipal de Puerto Rico, Ley 107-2020, según enmendada; y anteriormente la derogada Ley de Patentes Municipales, Ley 113-1974, impone el pago de patentes por

cualquier actividad con fines de lucro o prestación de servicios, incluyendo la construcción. El pago de patentes debe realizarse antes de comenzar la construcción. Se impone a los proyectos de construcción una contribución que recae sobre el derecho de llevar a cabo una actividad u obra de construcción, dentro de los límites territoriales del municipio correspondiente. El pago de arbitrios debe realizarse antes de comenzar la construcción.

- Notificación para Proceder

A manera de llevar una sana administración del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria el notificar al contratista la fecha oficial de comienzo de la obra. Esto se hace mediante la emisión de una notificación para proceder, donde se indica la fecha en que oficialmente el contratista está autorizado a comenzar los trabajos de construcción. En esta también comienza a contar el tiempo de construcción establecido en el contrato para la obra.

- Certificado de Terminación Sustancial

Dentro de la sana administración del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria el notificar la terminación sustancial de los proyectos a los contratistas. La terminación sustancial de una obra de construcción constituye la fecha en que los trabajos realizados han alcanzado un progreso tal, que el proyecto puede comenzar a ser utilizado para los propósitos para el cual fue diseñado.

- Certificado de Terminación Final

Como parte de la sana administración de cualquier contrato de construcción, es típico en la industria el notificar la terminación final de los proyectos a los contratistas. La terminación final de una obra de construcción constituye la fecha en que todos y cada uno de los trabajos requeridos por contrato, fueron completados por el contratista, en su totalidad, en conformidad con los planos y especificaciones.

- Seguros

La Sección 13.1(i) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una cubierta de construcción (*Builders Risk*) para cada proyecto que se ejecute durante la vigencia del Contrato de Concesión, cuyo valor total exceda los cien mil dólares ($100,000.00).

- Planos *As-Built*

La Sección K.3.12 requiere que todo trabajo de construcción terminado por el Concesionario sea documentado en planos *As-Built*. Los planos *As-Built* tienen una importancia vital, ya que reflejan cómo en realidad terminó construyéndose el proyecto, convirtiéndose en el único plano de referencia confiable, luego de completado un proyecto.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto al diseño, construcción y manejo de proyectos, el Concesionario ha empleado recursos, tanto internos como externos,

para gestionar y ejecutar los proyectos de mejoras capitales en las Autopistas. Además, se ha gestionado los permisos, endosos, pagos, seguros, e informes, entre otros, requeridos para la implementación, en conformidad con los Estándares de Operación y las leyes de Puerto Rico.

Metodología de la Evaluación

La evaluación se enfocó en dos (2) proyectos. Para cada uno de estos proyectos se evaluó el cumplimiento con los distintos renglones de cumplimiento discutidos anteriormente. Los proyectos evaluados son:

- *Hatillo & Manatí Canopy Demolition*
- *Buchanan Fuel Tanks*

Para evaluar los proyectos le solicitamos al Concesionario documentación detallada, que evidenciara las gestiones realizadas para llevar a cabo los mismos, en cumplimiento con los requerimientos del Capítulo K y las leyes vigentes.

Evaluación

- *Hatillo & Manatí Canopy Demolition*

El Proyecto forma parte del acuerdo para la demolición y reconfiguración de los *canopies* de Hatillo y Manatí. Actualmente es un proyecto en progreso, el cual se encuentra en la fase 3.

- Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de PR — En Cumplimiento

El Concesionario suministró evidencia del pago de los sellos. Evidencia de los sellos se puede encontrar en las páginas de firma de la extensión del contrato entre el Concesionario y el Contratista (Del Valle Group), efectuado el 26 de enero de 2020.

- Aprobación de la ACT — En Cumplimiento

El Concesionario presentó evidencia de la aprobación del proyecto por parte de la ACT. Los planos de construcción fueron aprobados en carta fechada el 23 de julio de 2019. Por otra parte, no fue necesaria la autorización de la Administración Federal de Carreteras ("FHWA", por sus siglas en inglés), ya que, el proyecto es uno de rehabilitación.

- Evaluación Ambiental — En Cumplimiento

El Concesionario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental mediante Exclusión Categórica, por lo tanto, no requirió una evaluación ambiental.

- Permiso NPDES — No Aplica

El Permiso NPDES no era requerido para este proyecto.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan* — No Aplica

El SWPPP es requerido para proyectos que impacten más de un acre de superficie. Dado que este proyecto no impacta más de un acre de superficie, el SWPPP no era requerido.

- **Permiso General Consolidado (PGC)** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia del Permiso General Consolidado, otorgado por OGPe número 2020-303442-PUI-002557, con fecha de expedición del 22 de abril de 2021, y fecha de expiración del 5 de octubre de 2025.

- **Informes Plan CES** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de los Informes Sobre Implantación del Plan CES, y evidencia de que los mismos fueron recibidos por la JCA en la Oficina de Residuos Sólidos Urbanos y Desecho "RCUD". Los informes suministrados por el Concesionario fueron desde el mes de octubre de 2020 (inicio del proyecto) hasta septiembre 2021.

- **Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo** — **No Aplica**

El Concesionario suministró Certificación de No Presencia de Pintura con Base de Plomo, por lo que no era requerido obtener un permiso para estos efectos.

- **Permiso de USACE** — **No Aplica**

El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE, ya que, el proyecto no impacta algún cuerpo de agua, por lo que el Concesionario no debía prestar documentación relacionada.

- **Manifiestos de Desperdicios Sólidos** — **En Cumplimiento**

Ya que el proyecto se encuentra en progreso, el Concesionario suministró evidencia de los manifiestos (Forma PGC-012) entregados desde el mes de octubre de 2020 hasta febrero de 2021.

- **Pago de Patentes y Arbitrios** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Manatí, el 17 de marzo de 2021. La certificación indica el costo total del Proyecto.

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio de Hatillo, el 20 de febrero de 2020. La certificación indica el costo total del Proyecto.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La notificación para proceder fue emitida el 13 de julio de 2020. En la notificación para proceder se estableció una fecha para comenzar los trabajos de construcción del 22 de julio de 2020.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 5 de agosto de 2021.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el 8 de octubre de 2021.

- **Seguros** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de los seguros para el Proyecto gestionados por su contratista. Los seguros incluyen: (i) *General Commercial Liability*; (ii) *Payment and Performance Bond*; (iii) Fondo del Seguro del Estado; (iv) *Builders Risk*; (v) *Automobile Liability*; (vi) *Umbrella Liability*; y (vii) *Employer's Liability Insurance*.

- **Planos *As-Built*** — **En Cumplimiento**

El Concesionario informó que sometió los Planos *As-Built* para Manatí y Hatillo.

- ***Buchanan Fuel Tanks***

El Proyecto consiste en la instalación de dos (2) tanques para el almacenamiento de combustible.

- **Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia del pago de los sellos. Evidencia de los sellos se puede encontrar en las páginas de firma del contrato entre el Concesionario y el Contratista (Tekniek Construction Company), efectuado el 9 de junio de 2020.

- **Aprobación de la ACT** — **En Cumplimiento**

El Concesionario presentó evidencia de la aprobación del proyecto por parte de la Autoridad. Los planos de construcción del proyecto fueron endosados en carta fechada el 15 de enero de 2020.

Por otra parte, no fue necesaria la autorización de la FHWA, ya que el proyecto es uno de rehabilitación.

- **Evaluación Ambiental** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental fechada 30 de marzo de 2020, 2019-265450-DEA-003399.

- **Permiso NPDES** — **No Aplica**

El Permiso NPDES no era requerido para este proyecto.

- ***Storm Water Pollution Prevention Plan*** — **No Aplica**

El *Storm Water Pollution Prevention Plan* es requerido para proyectos que impacten más de un acre de superficie. Dado que este proyecto no impacta más de un acre de superficie- el *Storm Water Pollution Prevention Plan* no era requerido.

- **Permiso General Consolidado** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia del *Permiso Genera, otorgado por OGPe para otras obras* para este proyecto. El Permiso cuenta con el número 2020-309640-PGO-003869, con fecha de expedición del 8 de julio de 2020 y fecha de expiración del 8 de julio de 2025.

- **Informes Plan CES** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de los Informes Mensuales del Plan CES para este proyecto por parte de la JCA desde agosto de 2020 hasta diciembre de 2020. Los mismos fueron presentados mensualmente a la agencia correspondiente.

- **Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo** — **No Aplica**

El Permiso no era requerido para este proyecto ya que no hay demolición de estructura envuelta.

- **Permiso de USACE** — **No Aplica**

El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE, por lo que el Concesionario no presentó documentación relacionada.

- **Manifiestos de Desperdicios Sólidos** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de los manifiestos entregados del 4 al 11 de septiembre de 2020.

- **Pago de Patentes y Arbitrios** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Guaynabo, el 27 de septiembre de 2021. La certificación indica el costo total del Proyecto e incluye los arbitrios.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La Notificación para Proceder inicial fue emitida con fecha del 20 de agosto de 2020. En la Notificación para Proceder se estableció el 31 de agosto de 2020, como la fecha para comenzar los trabajos de construcción.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 14 de febrero de 2021.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el 7 de mayo de 2021.

- **Seguros** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de los seguros para el Proyecto gestionados por su contratista. Los seguros incluyen: (i) General Commercial Liability; (ii) Payment and Performance

Bond; (iii) Fondo del Seguro del Estado; (iv) Automobile Liability; (v) Excess Liability; (vi) Worker's Compensation and Employer's Liability Insurance; (vii) Inland Marine.

- Planos *As-Built* — En Cumplimiento

El Concesionario informó que sometió los Planos *As-Built* para el proyecto.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario ha sido consistente en el cumplimiento de los criterios evaluados. La tabla continuación presenta el resumen de la evaluación.

Tabla 30: *Resumen de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción*

Criterio	Hatillo & Manatí Canopy Demolition	Buchanan Fuel Tanks
Estampillas CIAPR	C	C
Aprobación de la ACT	C	C
Evaluación Ambiental	C	C
Permiso NPDES	N/A	N/A
Storm Water Pollution Prevention Plan	N/A	N/A
Permiso General Consolidado	C	C
Informes Plan CES	C	C
Permiso Plomo	N/A	N/A
Permiso USACE	N/A	N/A
Manifiestos Desperdicios	C	C
Patentes y Arbitrios	C	C
Notificación para Proceder	C	C
Terminación Sustancial	C	C
Terminación Final	C	C
Seguros	C	C
Planos *As-Built*	C	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica*		

INFORME DE MONITORIA - RECOMENDACIONES

Durante el ejercicio de nuestras funciones de monitoreo asignadas, hemos identificado diversas áreas de oportunidad y aspectos a mejorar en relación con el cumplimiento del Contrato de Concesión. Con el objetivo de que todas las partes involucradas puedan evaluar y decidir si

adoptan o no las recomendaciones presentadas, hemos optado por documentarlas en un informe separado. Este informe también servirá como guía para que las partes puedan elaborar un Plan de Acción Correctiva.

Los asuntos presentados a continuación han sido objeto de evaluación en el proceso de monitoreo correspondiente al año 2021, en el cual se han identificado ciertas áreas que podrían ser mejoradas. Para cada uno de estos asuntos, se ha elaborado un resumen conciso de los requisitos establecidos en la sección pertinente del Contrato de Concesión, seguido de las observaciones y recomendaciones realizadas.

Las recomendaciones presentadas se fundamentan en la documentación analizada durante el proceso de monitoreo del Contrato de Concesión. Cabe destacar que la implementación de estas recomendaciones estará sujeta a la evaluación de las partes involucradas en el Contrato de Concesión.

METODOLOGÍA PARA OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Las observaciones y recomendaciones se clasifican de la siguiente manera en este informe de auditoría:

Recomendación: Indica que se han identificado observaciones y recomendaciones que aún no han sido abordadas hasta la fecha.

Asunto Atendido: Indica que las observaciones previas han sido atendidas de manera oportuna por el Concesionario y/o la ACT, según se desprende de la evaluación de los informes posteriores correspondientes.

AUTORIZACIONES (PERMISOS, ENDOSOS, ENTRE OTROS)

La Sección 3.4 del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener, renovar, y mantener vigentes todas las certificaciones, licencias, y permisos necesarios para la operación de las Autopistas.

- **OBSERVACIÓN**

En cumplimiento de las cláusulas estipuladas en el Contrato de Concesión y sus enmiendas, se constata que la ACT y el Concesionario han realizado las gestiones necesarias para obtener, renovar y mantener las autorizaciones pertinentes para las operaciones de las Autopistas. No obstante, se ha detectado que el Concesionario no ha obtenido la renovación de una de las autorizaciones requeridas, a pesar de contar con la evidencia de haber presentado la solicitud de renovación con varios meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Es importante destacar que la obtención y renovación oportuna de las autorizaciones es esencial para asegurar el cumplimiento adecuado de los requisitos legales y contractuales. Se recomienda al Concesionario que tome en consideración los posibles retrasos en la evaluación y otorgamiento de las autorizaciones por parte de las agencias gubernamentales, a fin de garantizar la continuidad y vigencia de las mismas. Asimismo, se sugiere retener una copia fechada de la solicitud presentada ante la agencia correspondiente, como respaldo para validar que se realizó la gestión antes de la fecha de vencimiento. Cabe mencionar que algunas agencias establecen

plazos específicos para la presentación de solicitudes, ya sea para nuevas autorizaciones o renovaciones.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda al Concesionario que tome en consideración los posibles retrasos en la evaluación y otorgamiento de las autorizaciones por parte de las agencias gubernamentales, a fin de garantizar la continuidad y vigencia ininterrumpida de dichas autorizaciones. Asimismo, se sugiere que se conserve una copia debidamente sellada de cada solicitud presentada ante la agencia correspondiente, como respaldo y prueba fehaciente de que se gestionó antes de la fecha de vencimiento.

Es fundamental tener presente que algunas agencias gubernamentales establecen plazos específicos para la presentación de solicitudes y permisos, tanto para nuevas autorizaciones como para renovaciones. Por lo tanto, es necesario que el Concesionario tome las medidas necesarias para cumplir con dichos plazos y evitar posibles demoras o inconvenientes en la obtención y renovación de las autorizaciones requeridas para las operaciones de las Autopistas. Mantener una comunicación proactiva y diligente con las agencias pertinentes también contribuirá a agilizar el proceso de evaluación y otorgamiento de las autorizaciones.

PEAJES

El Concesionario debe proporcionar mensualmente el Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos, tal como lo establece la Sección 8.1(a) del Contrato de Concesión. En este informe, se registran las transacciones realizadas en cada Plaza de Peaje según la clasificación de vehículos. El informe incluye la cantidad total de transacciones electrónicas registradas en cada punto de cobro, desglosadas por clasificación de vehículo, lugar y tipo de transacción. Además, se recopilan los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las tarifas correspondientes a las transacciones registradas.

- **OBSERVACIÓN**

Al comparar los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos con las cantidades transferidas por el BPPR al Concesionario, se observó que los informes no eran fácilmente legibles, lo que dificultó su evaluación. El Concesionario indicó que algunos de los informes mensuales fueron enviados con información estimada, debido a la falta de disponibilidad de los informes finales en el tiempo requerido. Durante el proceso de auditoría, el Concesionario tuvo que proporcionar información adicional (ajustes) para facilitar el análisis realizado.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda que los informes, como el Traffic and DTL Reports, estén claramente legibles para facilitar la evaluación de la información presentada. Es importante que la información proporcionada sea la oficial y precisa, especialmente al evaluar aspectos como las Transacciones de Peajes, el Cobro de Peajes y la División de Ingresos. En caso de tener que presentar información estimada, se sugiere que se informe al momento de presentar el documento y se incluya una nota o comentario en el informe correspondiente. Una vez se obtenga toda la información necesaria, se deberá presentar el informe mensual oficial.

INFORMES MENSUALES DE DESEMPEÑO DEL BRT/DTL

Según la Sección 2.2(j) del Apéndice 10 del Contrato de Concesión, se requiere que el Concesionario presente informes mensuales a la ACT sobre el rendimiento del BRT/DTL. Estos informes deben contener la siguiente información en intervalos de diez (10) minutos:

- Volúmenes de Tráfico Observados.
- Velocidades Promedio.
- Tarifas de peaje aplicables durante los periodos informados.

OBSERVACIÓN

Se ha observado que el Concesionario no ha cumplido con el requisito de presentar el detalle del desempeño del BRT/DTL según lo establecido en el Apéndice 10. Sin embargo, se ha constatado que el Concesionario tiene la capacidad de generar los informes solicitados. En su plantilla de informes, el Concesionario incluye notas indicando que los detalles de los volúmenes de tráfico, las velocidades promedio y las tarifas de peaje aplicables en intervalos de cinco (5) minutos están disponibles si la ACT las solicita. Sin embargo, no se ha encontrado evidencia de solicitudes por parte de la ACT ni comentarios sobre esta anotación realizada por el Concesionario.

RECOMENDACIÓN

Se sugiere que la ACT y el Concesionario revisen si es necesario mantener los Informes de Desempeño del BRT/DTL como un requisito contractual. De acuerdo con la Sección 20.4 del Contrato, se recomienda que cualquier renuncia o consentimiento relacionado con los requisitos contractuales se registre por escrito y se firme. Además, se propone realizar modificaciones en el Contrato de Concesión para que los informes estén disponibles y se presenten de acuerdo con las necesidades de la ACT, en lugar de imponer un requisito estricto de presentación. Esto brindaría una mayor flexibilidad y eficiencia en la generación y entrega de los informes, sin comprometer la supervisión y evaluación del desempeño del BRT/DTL.

ESTÁNDARES DE OPERACIÓN VOLUMEN II: MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS

Según lo establecido en el Contrato de Concesión, específicamente en el Artículo 6, el Concesionario tiene la responsabilidad de garantizar que las operaciones de las Autopistas cumplan con los requerimientos de los Estándares de Operaciones, los cuales se encuentran detallados en el Apéndice 9 del mismo. Estos Estándares de Operaciones exigen que las operaciones se realicen de acuerdo con los más altos estándares y prácticas de calidad, así como en cumplimiento con las cláusulas establecidas en el Contrato de Concesión.

En el Volumen II de los Estándares de Operaciones, específicamente en el Apéndice 9B titulado Manual de Operaciones y Procedimientos, se establece que el Concesionario debe elaborar y presentar ciertos planes e informes anuales a la ACT para su evaluación y aprobación. Estos planes tienen como objetivo establecer la forma en que el Concesionario cumplirá con los estándares de calidad y servicio requeridos por el Contrato de Concesión. Por otro lado, los informes tienen la finalidad de mostrar los resultados obtenidos por el Concesionario, demostrando el cumplimiento de los Estándares de Operaciones.

El Manual de Operaciones y Procedimientos establece que el Concesionario debe presentar diversos planes anuales a la ACT. Asimismo, en el Capítulo L de dicho manual, se requiere al

Concesionario presentar el Informe Anual de Estado de las Autopistas y el Programa de Mejoras Capitales. Este informe se divide en diferentes temas que incluyen:

- Informe de Condiciones de los Puentes y Estructuras (Sección L.3.6.1)
- Informe de Condiciones Submarinas (Sección L.3.7)
- Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica (Sección L.3.8)
- Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera (Sección L.3.6.2)
- Informe de Condiciones de las Facilidades (Sección L.3.6.3) – Informe de Programa de Mejoras Capitales (Sección L.3.10.3)
- Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección de Crecimiento a 10 Años (Sección L.2.2)
- Certificación del Concesionario (Sección L.2.3)
-

La Sección L.2.4, titulada "Criterio de Aceptación", establece los criterios que deben cumplirse para obtener la aprobación de la ACT y el Gobierno de PR. Estos criterios son los siguientes:

- Se han realizado todas las inspecciones de acuerdo con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- Todos los informes han sido firmados y sellados por un Ingeniero Profesional Licenciado en el Gobierno de Puerto Rico.
- Toda la documentación e informes requeridos han sido archivados correctamente con la agencia correspondiente.

Asimismo, la Sección A.5 del Volumen II de los Estándares de Operación establece que los planes e informes anuales deben recibir la aprobación de la ACT dentro de un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario después de que el Concesionario los presente.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos del Volumen II de los Estándares de Operación, el Concesionario presentó los planes e informes requeridos a la ACT. Sin embargo, no todos los informes requeridos aplican a las Autopistas bajo la concesión y que, conforme a como fue requerido por la ACT, la frecuencia de unos de los informes discrepa de la requerida por los Estándares de Operación.

OBSERVACIÓN

- Durante el proceso de auditoría, se observó que el Informe de Condiciones de Estructuras con Elementos Tipo Fractura Crítica, establecido en el Capítulo L, no es aplicable a la concesión. Esto se debe a que ninguna estructura dentro de los límites de la concesión cumple con los requisitos para ser clasificada como tal según el Sistema Nacional de Inventario de Puentes (NBIS) de la Administración Federal de Autopistas (FHWA). El Concesionario confirmó esta información, y una verificación de la base de datos de puentes para Puerto Rico de la FHWA respaldó lo informado por el Concesionario.
- El Informe de Condiciones Submarinas, requerido por el Capítulo L, es preparado bianualmente desde el año 2016. El Capítulo L en su Tabla L.3.12.2 establece que los puentes que requieren inspecciones acuáticas son el Núm. 1021, el Núm. 888, el Núm. 889, el Núm. 894, el Núm. 2774 (el Concesionario suministró evidenciade que

este puente se encuentra fuera de los límites de la concesión) y el Núm. 1180. Las inspecciones de los puentes están a cargo de la compañía Desarrolladora JA.

- Hasta la fecha de esta revisión, no se presentó evidencia de la aprobación de los planes anuales ni de los informes anuales por parte de la ACT, tal como lo requieren los Estándares de Operación.

- **RECOMENDACIÓN**

Se recomienda realizar enmiendas al Contrato de Concesión con el fin de abordar las siguientes cuestiones:

- Identificar de manera precisa los puentes que requieren inspecciones acuáticas, basándose en las condiciones reales. En el caso de la construcción de nuevos puentes, se deberá evaluar y establecer los requisitos correspondientes.
- La Autoridad deberá cumplir con sus obligaciones contractuales y los requerimientos establecidos por los Estándares de Operación. Esto implica evaluar y aprobar los documentos presentados por el Concesionario, como los planes e informes. La ACT debe ejercer una supervisión adecuada para asegurar el cumplimiento por parte del Concesionario de sus obligaciones contractuales y de las regulaciones establecidas por la agencia.

MODIFICACIONES A LOS REQUISITOS/OBLIGACIONES CONTRACTUALES

El Artículo 5 Contrato de Concesión establece que "[t]anto la Autoridad como el Concesionario pueden proponer una Modificación. Inmediatamente después de cualquier propuesta de Modificación por parte de la Autoridad o el Concesionario, el Concesionario preparará y entregará a la Autoridad una declaración escrita…"

- **OBSERVACIÓN**

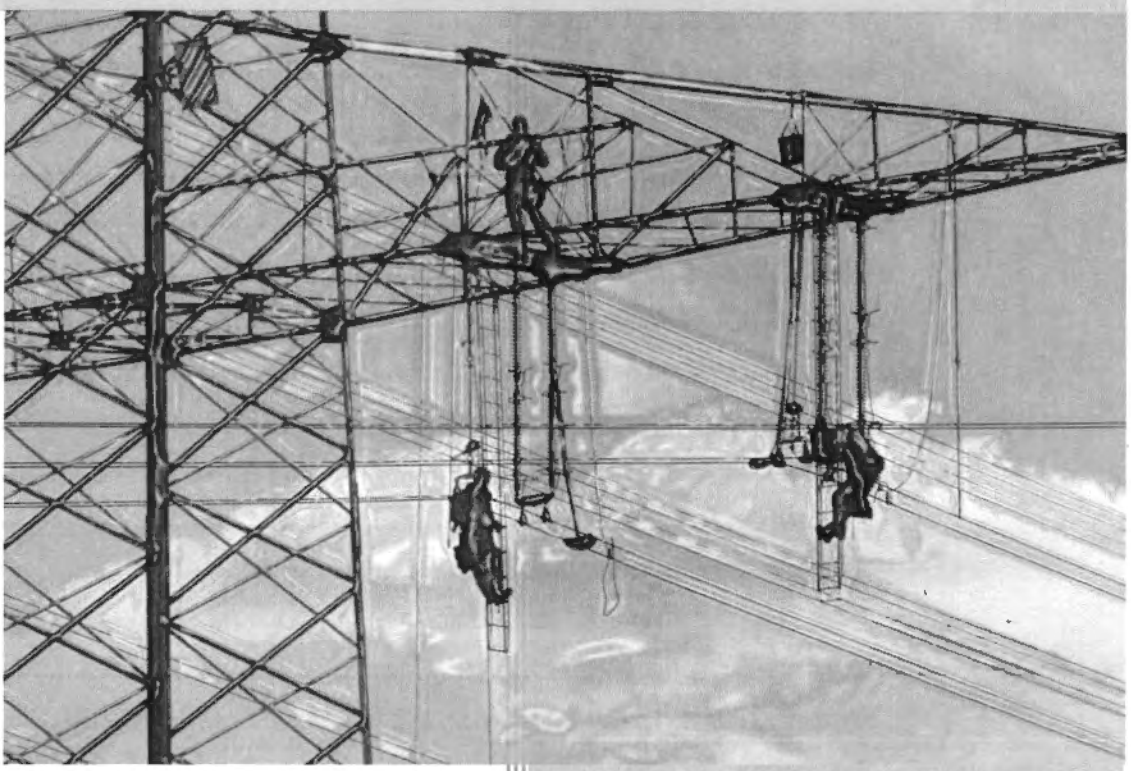
El Concesionario indica que tanto la ACT como Metropistas en varias ocasiones han llegado a acuerdos verbales, principalmente sobre el contenido de Informes de Característica de Tráfico y la entrega de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL.

RECOMENDACIÓN De acuerdo con lo requerido por el contrato, el concesionario debe presentar una declaración por escrito que contenga las modificaciones propuestas, siguiendo el proceso establecido. Además, en el caso de acuerdos verbales entre las partes (ACT y Metropistas), se recomienda que sean documentados por escrito para su registro. Esto se basa en la disposición de la sección 20.4 del Contrato, que especifica que cualquier renuncia o consentimiento para desviarse de los requisitos de este contrato debe ser documentado por escrito y firmado por la parte correspondiente."

CERTIFICO: que este documento ha sido preparado por Yardley Knox LLC, utilizando la información provista por la Autoridad de Carreteras y Transportación y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC ("Metropistas").

Tamara Torres - Representante Autorizado Yardley Knox LLC

Período de Transición Inicial - Front End Transition Period



Preparado por: Yardley Knox LLC

Para: Autoridad para las Alianzas Público-Privadas

Período de Transición Inicial - Front End Transition Period

Tabla de Contenido

Introducción 5
Contrato de Operación y Mantenimiento del SISTEMA DE T&D 6
Alcance del monitoreo 6
Alcance del Procedimiento Monitoreo 6
Periodo de Transición Inicial 7
Tratamiento de Gastos administrativos 7
Plan de Remediación del Sistema 8
IMPLEMENTACIÓN 8
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 8
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 9
Manual de compra de bienes y servicios 9
IMPLEMENTACIÓN 10
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 11
EVALUACIÓN 11
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 12
Principios de operación del sistema 12
IMPLEMENTACIÓN 12
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 12
EVALUACIÓN 13
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 13
Handover Checklist – Anejeo II del Contrato 13
IMPLEMENTACIÓN 14
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 14
EVALUACIÓN 15
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 19
Garantías 19
IMPLEMENTACIÓN 19
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 19
EVALUACIÓN 20
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 20
Seguros 20
IMPLEMENTACIÓN 21

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 21
EVALUACIÓN 22
A. SECCIÓN I 22
B. SECCIÓN II 26
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 27
Presupuestos iniciales para los años fiscales 2022, 2023 y 2024 28
IMPLEMENTACIÓN 28
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 29
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 29
Métricas de desempeño 29
IMPLEMENTACIÓN 30
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 30
EVALUACIÓN 30
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 30
Plan de Respuesta a Emergencias Requisitos del Contrato de O&M 31
IMPLEMENTACIÓN 31
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 32
EVALUACIÓN 32
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 32
Plan de Seguridad Física del Sistema de T&D, Plan de Seguridad de Datos y Manejo de Vegetación 33
IMPLEMENTACIÓN 33
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 33
EVALUACIÓN 34
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 34
Back End Transition Plan 34
IMPLEMENTACIÓN 35
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 35
EVALUACIÓN 36
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 36
Evaluaciones de empleo 36
IMPLEMENTACIÓN 37
EVALUACIÓN 37
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 38

Enmiendas a Contratos del Sistema y de Generación de Energía 38
IMPLEMENTACIÓN **38**
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN **39**
Licencias y Permisos 39
IMPLEMENTACIÓN **39**
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN **40**
EVALUACIÓN **40**
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN **40**
Shared Services Agreement (Acuerdo de Servicios Compartidos) 45
IMPLEMENTACIÓN **45**
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN **46**
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN **46**
Tarifas Pagadas y Reembolsadas al Operador Durante El Periodo de Transición Inicial 46
IMPLEMENTACIÓN **47**
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN **48**
EVALUACIÓN **48**
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN **49**
Hallazgos y recomendaciones 50

Tablas

Tabla 1: Resumen De La Evaluación De Plan De Remediación Del Sistema 9
Tabla 2: Resumen Del Manual De Compras De Bienes Y Servicios 12
Tabla 3: Resumen De La Evaluación Del Informe De Los Principios De Operación Del Sistema 13
Tabla 4: Presentación De Informes De Progreso Según Requerido En La Sección 4.2(B) 15
Tabla 5:Cumplimiento De Las Partidas Y Comentarios Del Administrador 16
Tabla 6: Resumen de la Evaluación de Presentación de Informes de Progreso 19
Tabla 7: Resumen De La Evaluación De La Ejecución Y Entrega A APP Y NEPR De La Garantía Requerida En El Contrato De O&M 20
Tabla 8: Resumen De La Evaluación De Seguros Requeridos Por El Contrato 27
Tabla 9: Resumen de la Evaluación del cumplimiento del desarrollo de Presupuestos Iniciales para los años fiscales 2022, 2023 y 2024 29
Tabla 10: Resumen De La Evaluación De La Presentación Métricas De Desempeño 31
Tabla 11: Resumen De La Evaluación De Plan De Remediación Del Sistema 32
Tabla 12: Resumen De La Evaluación De Plan De Seguridad Física Del Sistema De T&D, Plan De Seguridad De Datos Y Plan De Manejo De Vegetación. 34
Tabla 13: Resumen De La Evaluación Del Back End Transition Plan 36
Tabla 14: Resumen De Cumplimiento Con Las secciones 4.2(j),4.2(k) y 4.3(h) relacionado a la muestra de nómina 38
Tabla 15: Resumen De La Evaluación De Enmiendas A Contratos Del Sistema Y De Generación De Energía 39
Tabla 16: Resumen De La Evaluación De Permisos Identificados Para Comienzo De Operación 41
Tabla 17: Resumen De La Evaluación Del Acuerdo De Servicios Compartidos 46
Tabla 18: Facturas LUMA 48
Tabla 19: Resumen De La Evaluación De Las Facturas Mensuales Por Concepto de: Tarifa Fija, Labor Y Costos Y Gastos De Contratistas A Reembolsar Durante El Periodo De Transición 50
Tabla 20: Hallazgos y Recomendaciones 50

INTRODUCCIÓN

La Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) y la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (AAPP), también conocida como la Autoridad o Administrador, han llevado a cabo la ejecución de un Contrato de Operación y Mantenimiento (Contrato de O&M) del Sistema de Transmisión y Distribución Eléctrica de la AEE (T&D) con LUMA Energy, LLC y LUMA Energy Servco, LLC, en conjunto referidos como el Operador o LUMA. Este contrato, firmado el 22 de junio de 2020, otorga al Operador la responsabilidad de operar y mantener el sistema T&D de la AEE durante un período de 15 años.

El Contrato de O&M se enmarca en la Ley Núm. 29-2009, conocida como Ley de Alianzas Público-Privadas, promulgada el 8 de junio de 2009, según modificada posteriormente ("Ley Núm. 29"), y la Ley Núm. 120-2018, Ley para Transformar el Sistema Eléctrico de Puerto Rico ("Ley Núm. 120"). La Autoridad ha sido designada como el Administrador del Contrato de O&M.

El Artículo 10 (d) de la Ley Núm. 29 requiere que la AAPP presente informes anuales sobre el desarrollo de los proyectos y el cumplimiento de los contratantes con los contratos de alianza público-privada vigentes. En cumplimiento con esta disposición legal, se ha llevado a cabo una Monitoria para evaluar el desempeño y cumplimiento del Operador durante el período que abarca desde la fecha de efectividad del Contrato de O&M, el 22 de junio de 2020, hasta el 31 de mayo de 2021 ("período de evaluación"). Este período comprende la etapa de Transición Inicial, que precede al inicio de los servicios de operación y mantenimiento el 1ro de junio de 2021. Cabe destacar que el Contrato de O&M se divide en tres períodos distintos: el período de Transición Inicial, el período de servicios de operación y mantenimiento, y el período de Transición Final.

Previo a la entrada en vigor del Contrato de O&M el 22 de junio de 2020, se debieron cumplir diversas condiciones, entre las que se incluye la aceptación y/o autorizaciones por parte de ciertas entidades con injerencia en el Contrato de O&M, como la P3A, el Negociado de Energía de Puerto Rico (NEPR), la AEE y la Junta de Supervisión Fiscal (JSF).

La Monitoria llevada a cabo tiene como objetivo evaluar el desempeño y cumplimiento del Operador durante el período de Transición Inicial. El informe de Monitoria proporcionará una evaluación exhaustiva de los aspectos clave del Contrato de O&M, destacando el cumplimiento de las disposiciones legales y contractuales y el descargo de las obligaciones aplicables a las partes durante el período de evaluación. Además, se espera que el informe proporcione recomendaciones y medidas correctivas para garantizar una gestión eficiente y efectiva durante los próximos períodos del Contrato de O&M.

CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE T&D

El Contrato de O&M establece los términos y condiciones para que LUMA asuma las responsabilidades de operación y mantenimiento del sistema a partir del 1 de junio de 2021. El Contrato de O&M es detallado y consta de 20 Artículos, 15 Anejos y 8 Exhibits, y establece las obligaciones y responsabilidades de LUMA.

Bajo el Contrato de O&M, la AEE sigue siendo la dueña de los activos del sistema T&D, y LUMA no tiene ningún interés propietario en ellos. Además, la AAPP actúa como Administrador del Contrato de O&M y dentro de sus múltiples responsabilidades se destacan; el revisar el presupuesto presentado por LUMA para asegurarse que los fondos asignados sean suficiente para llevar a cabo las responsabilidades establecidas en el Contrato de O&M y supervisar el cumplimiento del Operador con las cláusulas allí establecidas.

ALCANCE DEL MONITOREO

La revisión de monitoreo es el proceso de comprobar el cumplimiento de una actividad según un estándar o norma, con el objetivo de identificar deficiencias y/o prevenir problemas futuros, asegurando el cumplimiento de políticas, procedimientos y regulaciones.

Yardley Knox fue contratado por la AAPP para realizar un monitoreo del cumplimiento de LUMA con los términos del Contrato de O&M durante el período de transición inicial, que comprende desde el 22 de junio de 2020 hasta el 31 de mayo de 2021. Para llevar a cabo este proceso, Yardley Knox preparó un Plan de Monitoreo que describe los términos del Contrato de O&M que fueron evaluados para determinar si el Operador cumplió durante el período de evaluación.

El Plan de Monitoreo incluye una descripción de las áreas revisadas y la metodología de evaluación. En las siguientes secciones, se detallan cada uno de los temas incluidos y las áreas evaluadas de acuerdo con las disposiciones del Contrato de O&M y sus Apéndices. Las secciones del Contrato de O&M que se incluyeron en el proceso de monitoreo fueron seleccionadas después de una revisión exhaustiva de los términos y condiciones del Contrato de O&M, particularmente sobre el "Handover Checklist".

ALCANCE DEL PROCEDIMIENTO MONITOREO

En el contexto de monitoreo de cumplimiento, Yardley Knox y el Administrador colaboraron en la identificación de las áreas y documentos que requerían revisión, y se elaboró tabla de cotejo que detalla los términos del Contrato de O&M que se debían revisar para evaluar el cumplimiento durante el período de alcance. La tabla de cotejo incluye una lista de documentos a ser monitoreados en los siguientes temas relacionados con el Contrato de O&M:

- Cumplimiento Con El Plan de Remediación del Sistema
- Desarrollo del Manual de Compras de Bienes y Servicios
- Cumplimiento con la preparación de los Principios de Operación del Sistema
- Cumplimiento con la Garantía
- Cumplimiento de todas las pólizas de seguro aplicables
- Cumplimiento con la preparación de los Presupuestos Iniciales
- Cumplimiento con la revisión de las Métricas de Desempeño
- Cumplimiento con la preparación del Plan de Respuesta de Emergencia
- Cumplimiento con la preparación del Plan de Seguridad Físico del Sistema de T&D, Plan de Seguridad de Datos y Manejo de Vegetación
- Cumplimiento en la preparación del "Back End Transition Plan"
- Cumplimiento con las ofertas de Empleo a empleados de AEE
- Cumplimiento con los Contratos Materiales del Sistema y de Generación de Energía que sean Materiales
- Cumplimiento con todos los permisos, autorizaciones, licencias y certificaciones gubernamentales necesarias para el comienzo de los servicios de O&M
- Cumplimiento Con El Desarrollo Del Acuerdo De Servicios Compartidos

PERIODO DE TRANSICIÓN INICIAL

El periodo de transición inicial se refiere al periodo de tiempo desde la fecha de Efectividad del Contrato de O&M, a saber, el 22 de junio de 2020, hasta el 1ro de junio de 2021, fecha del Comienzo de Operaciones.

Durante este término, LUMA llevó a cabo una evaluación exhaustiva de las instalaciones, la información y rendimiento del sistema eléctrico. En adición, elaboraron programas para mejorar la eficiencia operativa, aumentar la satisfacción del cliente y adecuar la infraestructura a los estándares de la industria. Además, desarrollaron planes, presupuestos, métricas de desempeño y principios de operación del sistema que fueron presentados al NEPR para su revisión y aprobación antes de que LUMA asumiera la operación del sistema de transmisión y distribución.

De conformidad con el Contrato de O&M, LUMA fue compensada por los gastos incurridos durante este período, incluyendo el tiempo invertido por los empleados y los costos y gastos razonables documentados. Además, a LUMA se le pagó una tarifa fija de $60 millones.

TRATAMIENTO DE GASTOS ADMINISTRATIVOS

La sección 4.1 (c) establece que no más tarde de diez (10) días hábiles a partir de la fecha de efectividad del contrato, AEE presentará una moción ante el Tribunal del Título III buscando el tratamiento de gastos administrativos para cualquier cantidad acumulada y pendiente que el

Propietario deba pagar de acuerdo con este Acuerdo durante el Período de Transición Inicial, incluida la Tarifa de Servicio de Transición Inicial.

PLAN DE REMEDIACIÓN DEL SISTEMA

La Sección 4.1 (d) establece que las partes envueltas en el contrato reconocen y acuerdan que ciertos componentes del Sistema de T&D no cumplen con las normas de desempeño requeridas en el Contrato de O&M, por lo que es necesario que se le permita al Operador un período de revisión, planificación, remediación y reemplazo para que pueda cumplir con las normas contractuales. A estos efectos, le requiere a LUMA un Plan de Remediación del Sistema (por sus siglas en inglés, "SRP") con el propósito de establecer un plan para remediar, reemplazar y estabilizar los equipos, sistemas, prácticas y servicios del Sistema de T&D, según sea necesario, para permitir que el Operador lleve a cabo los servicios de O&M en conformidad con las normas contractuales. La Sección 4.5 (k) requiere que el SRP sea entregado y aprobado por NEPR o finalizado de otro modo para los fines de este Acuerdo de conformidad con Sección 4.1(d)(iii) y establece que si el NEPR no contesta en un periodo de 90 días se dará por aprobado el mismo.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos de la Sección 4.1(d) del Contrato de O&M, el Operador presentó el SRP ante la AAPP y el NEPR oportunamente.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACION

Para esta sección se evaluó que tanto la presentación y aprobación del SRP cumplieran con los términos establecidos según el Contrato de O&M. Para esto se tomó en consideración las fechas de presentación por el Operador del SRP.

- **Presentación del Plan de Remediación del Sistema** — **Cumplimiento**

La Sección 4.1(d) del Contrato de O&M requiere que LUMA presente el SRP ante el NEPR para su aprobación.

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, el plan fue sometido ante la AAPP el 3 de febrero de 2021. El mismo fue aprobado el 23 de febrero de 2021, y luego fue presentado ante el NEPR el 24 de febrero de 2021, por lo que se considera que el Operador cumplió con el requisito contractual.

- **Aprobación del Plan por el NEPR** **Cumplimiento**

La Sección 4.5(k) del Contrato de O&M establece que, previo al comienzo de operaciones de LUMA el 1ero de junio de 2021, el SRP: (i) debe haber sido aprobado por NEPR; o, (ii) debe haberse finalizado conforme a lo dispuesto en la Sección 4.1(d)(iii). Conforme a la precitada Sección del Contrato de O&M, para propósitos de cumplimiento con el contrato de O&M, el SRP se entenderá finalizado si el NEPR no responde dentro de los noventa (90) días del Operador haberles presentado el SRP.

El 24 de febrero de 2021, LUMA presentó el SRP ante el NEPR. El 6 de abril de 2021, el NEPR declaró incompleto el SRP y solicitó a LUMA que sometiera los cambios requeridos dentro de un periodo de 10 días. LUMA presentó varias revisiones al NEPR, según fueron requeridas, y el 22 de junio de 2021, tras la revisión de la Petición del SRP de LUMA, el NEPR determinó que LUMA había desarrollado un enfoque razonable para identificar y priorizar tanto las deficiencias de los activos físicos como las deficiencias de los procesos de negocio, y había desarrollado iniciativas diseñadas para remediar esos sistemas. Por lo tanto, el NEPR aprobó condicionalmente el SRP y le ordenó a LUMA presentar informes cada dos meses sobre el progreso del SRP, comenzando el 15 de septiembre del 2021. Por lo tanto, se considera que la presentación y aprobación del SRP por parte del NEPR está en cumplimiento.

Resumen de la Evaluacion

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento de LUMA y el NEPR con la presentación y aprobación de documentación requerida por la sección 4.1 (d) del Contrato de O&M.

TABLA 1: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DEL PLAN DE REMEDIACIÓN DEL SISTEMA

Criterio- Plan de Remediación del Sistema	Resultado
Presentación del SRP a AAPP y a el NEPR	C
Aprobación del Plan por el NEPR	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

MANUAL DE COMPRAS DE BIENES Y SERVICIOS

La Sección 4.1(e) requiere que el Operador prepare un manual que describa las guías para la adquisición de bienes y servicios, las disposiciones contractuales a ser incluidas en cualquier contrato con fondos federales, y los procesos administrativos y de seguimiento a los contratos, incluyendo reglas y métodos para:

- Atender conflicto de intereses a nivel organizacional y de empleados;
- Evitar la adquisición de bienes o servicios innecesarios o duplicados;
- Adjudicar recompensas o remuneración a los subcontratistas responsables;

- Mantener registros históricos de compra de bienes y servicios;
- Administración de contratos materiales;
- Resolución de disputas;
- Selección de transacciones para la adquisición de bienes y servicios;
- Realizar evaluaciones técnicas ("conducting technical evaluations");
- En caso de emergencia o desastre mayor, asegurar que la respuesta a tal emergencia con fondos federales cumple con los requisitos de uso o manejo de tales fondos.

La Sección 4.1(f) del Contrato de O&M requiere que el Operador prepare un manual que describa las guías para la adquisición de bienes y servicios, las disposiciones contractuales a ser incluidas en cualquier contrato con fondos estatales o de otras fuentes, ("Non-Federal Funding Procurement Manual"), y los procesos administrativos y de seguimiento a los contratos, incluyendo reglas y métodos iguales a los listados en el párrafo anterior, excepto el punto relacionado al uso de fondos federales en caso de emergencia, y añade que las partes responsables deben mantener el manual al día, con aquellas leyes que apliquen. En el caso de fondos federales, en la Sección 4.5 (j) del Contrato de O&M, se requiere la aprobación de FEMA, DHS y OIG.

IMPLEMENTACIÓN

Según documentado en la Lista de Control de Traspaso ("HOC", "Handover Checklist"), en su Artículo 7.08, en agosto de 2020 se comenzó el proceso de redacción y revisión de los Manuales de Compras. Durante este mes se comenzó la revisión de las políticas y procedimientos de la AEE para identificar las diferencias entre las reglas y leyes federales y locales, y con la Oficina de Recuperación y Reconstrucción (COR3), que maneja fondos federales de restauración.

Durante el mes de octubre[1] de 2020 se continuó con el proceso de recopilación y evaluación de los procedimientos y protocolos de la AEE. Durante los meses de abril y mayo de 2021, LUMA sometió un Manual de Compras para revisión y responde a los comentarios de AAPP y COR3. A solicitud de AAPP y COR3 LUMA preparó un manual de compras combinado[2], estableciendo las reglas para manejo de fondos federales y no federales. Ello, a los fines de asegurar uniformidad en los procedimientos de adquisición con fondos estatales versus los procedimientos de adquisición con fondos federales, según requiere la regulación federal aplicable.

[1] En este punto se estimaba que el proceso para la revisión y redacción del Manual de Compras estaba completado en un 40%.
[2] COR3 y AAPP eximieron a LUMA de preparar dos manuales separados.

Metodología de la Evaluación

El Administrador nos proveyó el Manual de Compras consolidado, las cartas de solicitud de aprobación y las cartas de aprobación. Estos documentos fueron revisados en conjunto para determinar si se cumplieron las disposiciones del Contrato de O&M descritas anteriormente.

Evaluación

- **Manual de Compras de Bienes y Servicios** **Cumplimiento**

El 1ro. de junio de 2021, el Operador, el Administrador y la AEE firmaron un Acuerdo de Exención o Renuncia (Limited Waiver o Relevo). Entre los acuerdos tomados bajo dicho Acuerdo de Exención o Renuncia se incluyeron las Secciones 4.1 (e) y 4.1 (f) del Contrato de O&M, las cuales requerían que se completara un Manual de Compras para fondos federales y otro Manual para fondos no federales. No obstante, el Operador completó un Manual de Compras consolidado, el cual fue revisado y aprobado por el COR3, por lo que se eximió a LUMA de preparar dos manuales separados. Los Manuales de Compras, según las disposiciones del Contrato de O&M debían de estar preparados y aprobados por AAPP, COR3, antes de la fecha de comienzo de operaciones. AAPP y COR3 aprobaron los Manuales de Compras oportunamente, por lo que se cumplió con este requisito.

- **Aprobación Manual de Compras de Bienes y Servicios** **Cumplimiento**

El Manual de Compras fue sometido y aprobado por AAPP el 28 de mayo de 2023 y por COR3 el 31 de mayo de 2023, y sometido el 2 de junio de 2023 a FEMA, DHS y OIG, según se les solicitó en cartas enviadas para tales propósitos. El Administrador entiende que dichas aprobaciones por parte de las entidades federales antes mencionadas no se recibirán, en vista de que dichas agencias no son parte del Contrato de O&M. El Administrador aclaró sin embargo que las partes sostuvieron varias discusiones con FEMA en torno a la preparación y contenido del Manual de Compras y que dicha agencia vio con buenos ojos la preparación de un manual de compras combinado que estableciera las reglas para las compras con fondos federales y fondos no federales.

Resultado: El relevo relacionado a los Manuales de Compras fue aprobado el 1ro de junio de 2021. Dichos manuales, según las disposiciones del Contrato de O&M debían de estar preparados y aprobados antes de la fecha de comienzo de operaciones, por lo que se cumplió con este requisito.

Resumen de la Evaluación

El Operador cumplió con someter del Manual de Compra de Bienes y Servicios y la aprobación de este, antes de la fecha de comienzo de operaciones. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 2: RESUMEN DEL MANUAL DE COMPRA DE BIENES Y SERVICIOS

Criterio	Resultado
Presentación de Manual	C
Aprobación del Manual	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PRINCIPIOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA

La Sección 4.1 (h) del Contrato de O&M requiere que LUMA prepare los Principios de Operación del Sistema (por sus siglas en inglés, "SOP") a base de las normas y reglas de la industria que gobiernan el despacho y control de energía. Dichos principios deben ser consistentes con las guías presentadas en el documento número 1 ("Schedule" 1) adjunto al Anejo I del Contrato de O&M, Alcance de los Servicios, en adelante Documento Adjunto Número 1. Una vez completados los SOP, éstos deben de haberse enviado a AAPP para su revisión y comentarios, y al NEPR, incorporando los comentarios del Administrador, para su revisión y aprobación.

Implementación

Como parte de las actividades del Período de Transición Inicial, se le requiere a LUMA preparar un informe sobre los principios operacionales relacionados al despacho de energía, de acuerdo con los requerimientos contractuales resumidos en la sección de Requisitos del Contrato de O&M 4.1(h).

El 25 de febrero de 2021, LUMA entrega el Informe sobre los SOP al NEPR para su revisión y aprobación, y en la Moción presentada explica el proceso que utilizaron para trabajar sus proyectos en tres fases: evaluación, análisis y planificación.

Metodología de la Evaluación

Se verificó que LUMA sometiera al NEPR el Informe sobre los SOP. Además, se verificó el proceso que LUMA siguió para desarrollar los SOP, los factores claves para la gestión del sistema eléctrico, la organización del documento de los SOP, las secciones que incluye, y las prioridades establecidas.

Verificamos si se preparó el documento que recopila los SOP, siguiendo los requisitos establecidos en la Sección 4.1 (h) y el Anejo I del Contrato de O&M, y que el mismo haya sido sometido y aprobado por el NEPR.

EVALUACIÓN

- **Presentación Informe sobre los Principios de Operación del Sistema Cumplimiento**

LUMA sometió el Informe sobre los SOP el 25 de febrero de 2021, dentro del tiempo establecido, cubriendo los temas indicados en el Contrato de O&M y su Anejo I.

- **Aprobación del SOP por el NEPR Cumplimiento**

El NEPR evaluó el informe de SOP y determinó aprobarlo condicionadamente a que LUMA implementara los requerimientos necesarios para cumplir con la política pública energética.

LUMA sometió el Informe sobre los SOP dentro del tiempo establecido, cubriendo los temas indicados en el Contrato de O&M y su Anejo I, con la aprobación condicionada del NEPR, la cual requería el presentar informes prospectivamente.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación del informe de los Principios de Operación del Sistema.

TABLA 3: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DEL INFORME DE LOS PRINCIPIOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA

Criterio	Resultado
Presentación del informe de los Principios de Operación del Sistema	C
Aprobación del informe de los Principios de Operación del Sistema	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

HANDOVER CHECKLIST – ANEJEO II DEL CONTRATO

La Sección 4.2 establece las condiciones que LUMA debió de haber satisfecho antes del 1ro. de junio de 2021, fecha de comienzo de los servicios de operación y mantenimiento. La Sección 4.2 (b) le requiere a LUMA que en o antes del décimo día de cada mes le provea al Administrador y al NEPR un informe de progreso de cada uno de los elementos detallados en el Listado de Control de Traspaso, ("Handover Checklist" o por sus siglas en inglés,

"HOC"), el cual se incluye en el Anejo II del Contrato. Este Informe Mensual detalla las tareas principales a llevarse a cabo durante el Período de Transición Inicial, según se detallan a continuación:

- Transición y Administración General
- Metas para los Servicios de T&D
- Plan de Remediación del Sistema
- Servicios al Cliente
- Sistemas de Información Tecnológica
- Administración Financiera
- Fondos Federales
- Recursos Humanos
- Otras Actividades
- Adquisición de Activos (Cadena de Suministro)
- Plan de Transición Final
- Requisitos Adicionales

Implementación

De acuerdo con las disposiciones establecidas en la sección 4.2 del Contrato de O&M, el Operador ha satisfecho la obligación de elaborar Informes Mensuales que contienen una descripción detallada de las gestiones y tareas realizadas, el avance de cada actividad, los logros significativos, los asuntos regulatorios pendientes, las tareas o actividades relevantes a realizar en el próximo mes, los asuntos pendientes, las actividades pendientes que podrían afectar el éxito del proyecto, las facturas enviadas para pago, los informes procesados durante el mes y el porcentaje de avance de cada actividad tal como lo exige el Contrato de O&M.

Metodología de la Evaluación

Durante el monitoreo, se obtuvieron los Listados de Control de Traspaso (HOC, por sus siglas en inglés) y los Informes Mensuales correspondientes al Período de Transición Inicial. Revisamos la integridad de los HOC, que se presentaron en el plazo establecido en el Contrato de O&M, y que la información contenida en ellos era congruente con nuestras observaciones en otras áreas del monitoreo.

En nuestra evaluación de cada sección del Contrato en particular, incluimos nuestras observaciones para cada área o sección del HOC.

EVALUACIÓN

A continuación, se presenta una tabla que indica en qué medida el Operador ha cumplido con el informe de progreso de cada uno de los elementos detallados en el HOC según se establece en el Anejo II del Contrato.

- **Presentación De Informe De Progreso ("HOC")** **Cumplimiento**

El Operador satisfizo el requisito establecido en la Sección 4.2 (b) del Contrato de O&M al proporcionar al Administrador y al NEPR un informe de progreso de cada uno de los elementos detallados en el HOC.

TABLA 4: PRESENTACIÓN DE INFORMES DE PROGRESO SEGÚN REQUERIDO EN LA SECCIÓN 4.2(B)[3]

Mes	Fecha de Radicación
Junio 2020	10 de julio 2020
Julio 2020	10 de agosto 2020
Agosto 2020	14 de septiembre 2020[4]
Septiembre 2020	12 de octubre 2020[5]
Octubre 2020	10 de noviembre 2020
Noviembre 2020	10 de diciembre 2020
Diciembre 2020	15 de enero 2021
Enero 2021	10 de febrero 2021
Febrero 2021	12 de marzo 2021
Marzo 2021	12 de abril 2021[6]
Abril 2021	13 de mayo 2021
Mayo 2021	14 de junio 2021

En su comunicación del 24 de mayo de 2021, el Administrador notificó haber recibido del Operador el último Informe de Cierre del Periodo de Transición Inicial, fechado el 17 de mayo de 2021. Luego de revisar las tareas y actividades detalladas en el informe, el Administrador confirmó las áreas que fueron completadas y las presentó en forma de tablas en el Anejo A adjunto a su carta.

Además, en su calidad de Administrador del Contrato de O&M, con la asistencia de sus consultores técnicos, financieros y legales, el Administrador revisó varios documentos elaborados por LUMA previos al inicio de operaciones, los cuales fueron aprobados.

[3] Se aclara que de los doce (12) informes que LUMA debía entregar, cuatro (4) fueron entregados menos de cinco (5) días luego de la fecha dispuesta en el Contrato de O&M.
[4] LUMA solicitó una extensión de tiempo para entregar el informe.
[5] El día 10 de octubre cayó sábado, por lo que LUMA entregó el informe el próximo día laborable.
[5] El día 10 de abril cayó sábado, por lo que LUMA entregó el informe el próximo día laborable.

TABLA 5:CUMPLIMIENTO DE LAS PARTIDAS Y COMENTARIOS DEL ADMINISTRADOR

HOC #	ITEM	APP COMMENTS
1.01	Governmental Approvals	Satisfactorily Completed
1.02	Plan to Address Gaps in Assets, Technology, Processes, etc. (plan to include cost estimates)	Satisfactorily Completed
1.03	Initial Budgets - PREB Rate Order Filing (Initial Budgets Approvals	Approved
1.03	PREB Rate Order Filing (Liability Waiver Approvals)	Satisfactorily Completed
2.01	Development and implementation of an operation take- over plan for transmission and sub transmission assets outside and inside of legacy PREPA power plants and substations.	Satisfactorily Completed
2.02	Development and implementation of an operation take- over plan for the electric distribution system	Satisfactorily Completed
2.03	Emergency Response / Disaster Recovery / Business Continuity Planning	Satisfactorily Completed
2.0301	Transition plan for respective control center(s)	Satisfactorily Completed
2.0302	Transition Plan for O&M Activities	Satisfactorily Completed
2.0304	Fleet Management Plan	Satisfactorily Completed
2.0305	Asset Management Plan	Satisfactorily Completed
2.0306	Ops Technical Training	Satisfactorily Completed
2.0307	Safety Management Plan	Satisfactorily Completed
2.0308	Engineering Plan	Satisfactorily Completed
2.0309	Identification of real estate	Satisfactorily Completed
2.0310	Materials Management and Warehouse Plan	Satisfactorily Completed
2.0311	System Operations Plan	Satisfactorily Completed
2.0312	Vegetation Management Plan	Satisfactorily Completed
2.04	Update Emergency Operations Manual and Business Continuity/Disaster Recovery Plan	Satisfactorily Completed
2.05	Environmental Exposure Management Plan	Satisfactorily Completed
3.01	Remediation Plan Proposal	Satisfactorily Completed
3.02	Development of Improvement Initiatives	Satisfactorily Completed
3.03	Consolidate Assessment and Initiative Plans from All Areas	Satisfactorily Completed
3.04	Development of System Remediation Plan	Satisfactorily Completed
3.05	System Remediation Plan Approved	Approved
3.05	Approval of System Remediation Plan	Satisfactorily Completed
4.01	Evaluating customer service facilities and assets	Satisfactorily Completed
4.02	Evaluating and updating customer service policies and procedures	Satisfactorily Completed
4.03	Development of a meter reading plan	Satisfactorily Completed
4.04	Development of a Customer Service Transition Plan	Satisfactorily Completed

HOC #	ITEM	APP COMMENTS
4.05	Development and implementation of a service start and shut off plan	Satisfactorily Completed
4.06	Development of a meter asset management plan	Satisfactorily Completed
4.07	Development and implementation of customer service technology	Satisfactorily Completed
4.08	Development of Non-Technical Energy Loss Reduction Plan	Satisfactorily Completed
4.09	Establish Integration Between Customer Services & T&D Ops	Satisfactorily Completed
5.01	Development of an IT / OT communication plan and acceptance criteria	Satisfactorily Completed
5.02	Develop IT OT Systems Remediation Plan	Satisfactorily Completed
5.03	Evaluating IT / OT Applications and Infrastructure	Satisfactorily Completed
5.04	Development of Cyber Security and Business Continuity Plan	Satisfactorily Completed
5.05	Development of an IT Asset Management Program	Satisfactorily Completed
5.06	Development of an IT/OT Transition Plan and Schedule	Satisfactorily Completed
5.07	Commencement Cutover Planning	Satisfactorily Completed
5.08	Training and Communication Plan	Satisfactorily Completed
6.01	Determine Approach to Budgeting & Reporting over FET & Provide Samples of Proposed Budget / Reporting	Satisfactorily Completed
6.02	Description of Approach to Complying with Initial Budget Delivery Obligations Under OMA	Satisfactorily Completed
6.03	Formalizing changes to control processes	Satisfactorily Completed
6.04	Establishing a financial accounting system and account structure.	Satisfactorily Completed
6.05	Preparing Initial Budgets & Other Financial Forecasts	Satisfactorily Completed
6.06	Establishing bank accounts	Satisfactorily Completed
6.07	Evaluating and updating the payroll and labor cost reporting systems.	Satisfactorily Completed
6.08	Establishing a delegation of authority matrix and process.	Satisfactorily Completed
6.09	Processes & Procedures and Overall Internal Controls	Satisfactorily Completed
7.02	Policies and Procedures	Satisfactorily Completed
7.03	Staffing Plan	Satisfactorily Completed
7.04	Surge Staffing	Satisfactorily Completed
7.05	Project Worksheet Assessment	Satisfactorily Completed
7.06	Handoff of Project Worksheet Activity from COR3 and Vendors	Satisfactorily Completed
7.07	Project Procurement Planning	Satisfactorily Completed
7.08	Drafting, Revising and Finalizing Federal Funding Procurement Manual	Satisfactorily Completed

HOC #	ITEM	APP COMMENTS
8.01	Draft, Revise and Finalize Operator Employment Requirements	Satisfactorily Completed
8.02	Recruitment and Staffing	Satisfactorily Completed
8.03	Redesign New Org	Satisfactorily Completed
8.04	Proposed Recruitment and Staffing Plan	Satisfactorily Completed
8.05	Standup Human Capital Management (HCM) System	Satisfactorily Completed
8.06	Communication Plan	Satisfactorily Completed
8.07	Training Plan	Satisfactorily Completed
8.08	Total Rewards Retirement Program	Satisfactorily Completed
8.09	Occupational Health and Wellness Plan	Satisfactorily Completed
8.10	Compliance Plan	Satisfactorily Completed
8.11	Employee Engagement Plan	Satisfactorily Completed
8.12	Develop a Community Investment Plan	Satisfactorily Completed
9.02	Emergency Response Plan	Satisfactorily Completed
9.03	Non-Federal Funding Procurement Manual	Satisfactorily Completed-
9.04	Physical Security Plan	Satisfactorily Completed
9.05	Data Security Plan Approval	Satisfactorily Completed
9.06	Vegetation Management Plan Approval	Satisfactorily Completed
9.07	System Operation Principles – Regulatory Approvals	Approved
10.01	Evaluate existing procurement and subcontracting policies, procedures and systems and revise as required.	Satisfactorily Completed
10.02	Plans and Procedures for assuming responsibility for securing use of assets, facilities, IT / OT, etc.	Satisfactorily Completed
10.03	Assuming Existing Subcontracts (ID System Contracts)	Satisfactorily Completed
11.01	Develop Back-End Transition Plan	Satisfactorily Completed
12.01	Confirmation of Acceptable Operator Security	Closing Item Subject to Further Completion
12.02	Required Insurance (Delivery of insurance certificates)	Closing Item Subject to Further Completion
12.03	Baseline Performance Levels	Approved
12.04	Back-End Transition Plan	Approved
12.06	Operator Representations and Warranties	Closing Item Subject to Further Completion
12.09	Section 4.4 Governmental Approvals	Satisfactorily Completed
12.10	Section 4.5: Conditions Precedent to Service Commencement Date	Closing Item Subject to Further Completion
12.11	Section 4.7: Closing the Front-End Transition Period	Closing Item Subject to Further Completion
12.12	Service Commencement Begins	Closing Item Subject to Further Completion

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación de la presentación de los informes de progreso.

TABLA 6: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PRESENTACIÓN DE INFORMES DE PROGRESO

Criterio	Resultado
Presentación de Informes de Progreso Mensuales	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

GARANTÍAS

El Artículo 8 del Contrato de O&M establece que en o antes de la fecha de efectividad del Contrato y durante el término de éste, LUMA debe mantener vigente una Garantía. En adición, el Operador debe entregar al Administrador y notificar al NEPR los estados financieros auditados del Garantizador. La Sección 4.2 (c) establece que LUMA debe ejecutar y entregar a AAPP la declaración jurada acreditando que dicha Garantía está vigente. El Anejo D ("Exhibit D") incluye la forma del contrato de Garantía.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Artículo 8 y el Anejo D del contrato de O&M, el Operador ejecutó y presentó los acuerdos de garantía entre Quanta Services, Inc., Garantizador y la AEE, y Canadian Utilities Limited, Garantizador y la AEE.

Metodología de la Evaluación

Como parte de los procedimientos de monitoreo, obtuvimos documentación para verificar si LUMA ejecutó y entregó a AAPP la Garantía requerida en el Contrato de O&M, siguiendo el formato del "Exhibit D", si LUMA ejecutó y entregó a AAPP las declaraciones juradas acreditando que dicha garantía está vigente y si se cumplió con los requisitos de entregar al administrador los estados financieros auditados del Garantizador. Sin embargo, no notificó al NEPR.

- **Presentación de Garantías y Declaración Jurada** — **Cumplimiento**

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, los documentos de garantías se prepararon siguiendo el formato establecido en el Anejo D del Contrato de O&M y se

obtuvieron las certificaciones y declaraciones juradas requeridas en el Contrato por lo que se considera que está en cumplimiento.

- **Someter estados financieros de los garantizadores** **Cumplimiento Parcial**

El Contrato de O&M requiere que los estados financieros auditados de los garantizadores sean sometidos al Administrador con notificación y copia al NEPR, estos fueros sometidos al Administrados, pero no se le notificó al NEPR.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la evaluación de las garantías, declaraciones juradas y presentación de los informes financieros de los garantizadores según requerido en el Articulo 8 y la sección 4.2 (c) del Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento de LUMA con la presentación y ejecución de las Garantías requeridas por el Articulo 8 y las declaraciones juradas establecidas en la Sección 4.2 (c).

TABLA 7: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LA EJECUCIÓN Y ENTREGA A APP Y NEPR DE LA GARANTÍA REQUERIDA EN EL CONTRATO DE O&M

Criterio	Resultado
Presentación de Garantías y Declaración Jurada	C
Someter estados financieros de los garantizadores al Administrador con copia al NEPR	CP
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

SEGUROS

La Sección 4.2 (d) del Contrato de O&M, junto al Artículo 10 y al Anejo XII, establecen las especificaciones de las cubiertas de seguro que el Operador debe coordinar, ejecutar y administrar para beneficio de la AEE y del Operador. Las pólizas requeridas, según se listan en el Anejo XII, deben ser adquiridas de aseguradoras autorizadas a hacer negocios en Puerto Rico por el Comisionado de Seguros, financieramente responsables y con una categoría A por parte de A.M. Best Company o alguna compañía evaluadora similar. Las primas, deducibles y otros cargos serán gastos reembolsables dentro del Contrato de O&M ("T&D Pass-Through Expenditures"); y en caso de que se reciba alguna compensación por una reclamación al seguro, el Operador tiene el derecho a recibir esos fondos. El Operador

debe entregar los certificados de seguro al Administrador con 60 días de anticipación al comienzo de cada año del Contrato. Los requisitos específicos de las cubiertas de seguro se detallan más adelante.

Implementación

Para cumplir con los requisitos de esta monitoria, se espera que el Operador haya gestionado y obtenido las pólizas requeridas que cubran los períodos de evaluación establecidos. Para este fin, se verificará que dichas pólizas estén en vigencia desde el 1 de mayo de 2021 al 31 de mayo de 2022.

Metodología de la Evaluación

Se solicitó al Operador que proporcionara copias de los certificados de seguros requeridos por el Contrato para el período especificado, con el fin de evaluar su cumplimiento. Los certificados fueron revisados para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Anejo XII y las secciones pertinentes del Contrato de O&M. En la sección de Evaluación y Conclusión se detallan los requisitos de seguros según lo establecido en el Anejo XII del Contrato. Como parte de los procedimientos de monitoreo, se verificó que LUMA haya obtenido los seguros mencionados con una fecha efectiva no posterior al 1 de junio de 2021.

Sección I

- Seguro sobre la Propiedad
- Seguro de Responsabilidad General
- Seguro de Responsabilidad Adicional
- Seguridad Cibernética
- Seguro de Responsabilidad Ambiental
- Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado
- Cubierta de Auto Comercial
- Seguro de Responsabilidad Civil
- Seguro Contra Delitos
- Seguro de Propiedad
- Seguro de Riesgo de Construcción
- Responsabilidad Civil de los Contratistas Independientes
- Responsabilidad Fiduciaria
- Seguro de accidentes en viajes de negocio

Sección II

- Seguro Corporación del Fondo del Seguro del estado

- Seguro de Responsabilidad Fiduciaria
- Seguro de Responsabilidad Profesional

EVALUACIÓN

A. SECCIÓN I

- **Seguro Daños a la Propiedad** — **Cumplimiento**

Según los términos del Contrato de O&M, el Operador está obligado a mantener una póliza de seguro que cubra daños a la propiedad, interrupción del negocio y gastos adicionales, con una cantidad mínima de cobertura de $550 millones o la cantidad necesaria para recibir fondos federales para el Sistema de T&D, lo que sea mayor. Además, el deducible por ocurrencia no puede ser superior a $2 millones. Durante el monitoreo, se solicitó al Operador que presentara un certificado de seguro de propiedad que cumpliera con los requisitos mencionados anteriormente. Después de revisar el certificado, se determinó que el Operador cumplió con los requisitos de cobertura mínima de $550 millones para el período evaluado, 1 de mayo de 2021 al 1 de mayo de 2022.

- **Seguro de Responsabilidad General** — **Cumplimiento**

El Contrato establece que el Operador debe obtener una cubierta de seguro de responsabilidad general primaria de al menos $10 millones por ocurrencia, con un deducible no mayor de $1 millón. Durante nuestra auditoría, se solicitó al Operador que proporcionara un certificado de seguro que indicara el cumplimiento de estos requisitos durante el periodo especificado.

- Se recibió un certificado que demostró el cumplimiento con los límites requeridos desde el 30 de julio de 2020 hasta el 30 de julio de 2021. Además, el Administrador nos proporcionó un certificado que documentó la renovación de la póliza, la cual estuvo vigente desde el 30 de julio de 2021 hasta el 30 de julio de 2022.

- **Responsabilidad Adicional** — **Cumplimiento**

En cumplimiento con los requisitos del Contrato, el Operador está obligado a obtener una Cobertura Adicional de Responsabilidad por un mínimo de $65 millones. El cual fue entregado en dos pólizas separadas, una por $25 millones y otra por $40 millones cumpliendo así con el requisito establecido.

- El Operador proporcionó una copia del certificado de seguro correspondiente al periodo del 25 de mayo de 2021 al 30 de julio de 2021. Posteriormente, el

Administrador nos entregó el certificado de seguro actualizado que documenta la renovación de dicha póliza, con vigencia del 30 de julio de 2021 al 30 de julio de 2022.

- **Seguro de Seguridad Cibernética** **No Aplica**

Para cumplir con los requerimientos del Contrato, el Operador debía obtener una cubierta de seguridad cibernética de al menos $20 millones, con un deducible máximo de $1 millón. Sin embargo, ciertas pólizas no estaban disponibles debido a las condiciones del mercado, asunto que se atendió en el Limited Waiver otorgado por las partes antes de la fecha de inicio de los servicios de O&M, es decir, el 1ro de junio de 2021.

Mediante el Limited Waiver, el Operador, el Administrador y la AEE, como contrapartes al Contrato, permitieron al Operador comenzar sus servicios de operación y mantenimiento, aunque no hubiese cumplido con algunas de las condiciones precedentes a dicha fecha de comienzo (Refiérase al Exhibit C Pending Required Insurance) donde se le otorgó una extensión hasta el 1de julio 2021[7].

- **Cubierta de Seguridad Ambiental** **Cumplimiento**

Durante el periodo correspondiente, el Operador presentó una copia del certificado de seguro de responsabilidad ambiental que cumple con los límites establecidos en el Contrato. Este requiere que la cobertura sea de al menos $5 millones por ocurrencia y $25 millones en el agregado.

- El Operador proporcionó una copia del certificado de seguro correspondiente para el periodo 1 de junio de 2021 a 1 de junio de 2022.

- **Responsabilidad de Maquinaria y Caldera** **Cumplimiento**

Para cumplir con los requerimientos establecidos en el Contrato, el Operador obtuvo una póliza de seguro de maquinaria y caldera con una cobertura mínima de $200 millones por accidente, una cobertura de $10 millones para remoción de escombros y una cobertura adicional de al menos $5 millones para otros gastos.

El Operador proporcionó una copia del certificado de seguro que cumplió con estos requisitos para el siguiente período:

- Durante el período del 1 de mayo de 2021 al 1 de mayo de 2022, el Operador obtuvo una cobertura de $200 millones para maquinaria y calderas, y posteriormente, el 21

[7] As of 5/2023 Administrator have granted a 3rd extension due to the positions of the underwriters in the market which does not consider cybersecurity risk to be insurable and would not reconsider until Multi-Factor Authentication (MFA) was fully implemented by PREPA.

de julio de 2022, proporcionó un certificado de seguro corregido que incluía el número de póliza y una cobertura de $15 millones para la eliminación de escombros y otros gastos.

- **Seguro de Auto Comercial** **Cumplimiento**

Según los términos del Contrato, el Operador debe obtener una cobertura de seguro para su flota de vehículos comerciales que cubra al menos $15,000 por accidente, incluyendo responsabilidad civil, gastos médicos y daños corporales.

- El Operador ha presentado un certificado de seguro que indica que se ha cumplido con este requisito contractual para el período comprendido entre el 31 de enero de 2021 y el 31 de enero de 2022.

- **Seguro de Responsabilidad Civil de Aeronáutica** **Cumplimiento**

En virtud del Contrato de O&M, el Operador está obligado a obtener una póliza de seguro de responsabilidad civil de aviación que cubra daños físicos de al menos $100 millones por ocurrencia y $250,000 por pasajero, al menos $2.2 millones para daños a motores y/o piezas, y al menos $50,000 para gastos de renta por accidente.

- El Operador proporcionó una copia del certificado de seguro que indica que se cumplió con los límites requeridos en el Contrato de O&M para el siguiente período: del 20 de enero de 2021 al 20 de enero de 2022.

- **Cubierta contra Delitos** **Cumplimiento**

De acuerdo con el Contrato de O&M, se requiere que el Operador obtenga una póliza de seguro para cubrir delitos con un límite mínimo de $10 millones por incidente y en el agregado.

- El Operador presentó una copia del certificado de seguro para el período siguiente con los límites requeridos en el Contrato de O&M, del 30 de abril de 2021 al 30 de abril de 2022.

- **Cubierta de Seguro de Riesgo de Construcción** **Cumplimiento**

En cumplimiento con el Contrato de O&M, se requiere que el Operador obtenga una cobertura de seguro de riesgo de construcción que refleje los límites apropiados para cada proyecto de acuerdo con las condiciones del mercado. Sin embargo, debido a ciertas condiciones del mercado, se eximió al Operador de obtener ciertas pólizas de seguros antes de la fecha de inicio de los servicios de O&M, que fue el 1 de junio de 2021. Se le otorgó al Operador una extensión de tiempo adicional para obtener las pólizas de seguros correspondientes.

Mediante el Limited Waiver firmado el 1ro. de junio de 2021, el Operador por el Administrador y la AEE, se le permitió al Operador comenzar sus servicios de operación y mantenimiento, aunque no hubiese cumplido con algunas de las condiciones precedentes a dicha fecha de comienzo (Refiérase a Exhibit C del Limited Waiver).

- El Operador presentó una copia del certificado de seguro correspondiente al período del 3 de mayo de 2022 al 15 de julio de 2022, en el que se evidenció que se cumplieron con los límites requeridos en el Contrato de O&M para dicho periodo. Se estableció que la cubierta de responsabilidad por ocurrencia en cualquier proyecto asegurado ha sido de $50,000,000.00.

- **Seguro de Responsabilidad Civil** **Cumplimiento**

En cumplimiento con el Contrato de O&M, el Operador estaba obligado a obtener un seguro de responsabilidad civil de los contratistas independientes de la AEE con un límite de al menos $2 millones por ocurrencia, incluyendo lesiones corporales y daños a la propiedad. Sin embargo, debido a ciertas condiciones en el mercado, no fue posible obtener ciertas pólizas de seguros antes de la fecha de comienzo de los servicios de O&M. Por lo tanto, mediante el Limited Waiver se acordó eximir al Operador de esta obligación y se incluyó una cláusula en el Anejo C de dicho documento donde el Operador indicó que no buscará obtener esta cobertura porque se considera duplicada y no es necesaria para su negocio. En consecuencia, el Administrador aceptó cancelar permanentemente este requisito.

- **Seguro de Responsabilidad Fiduciaria para Directores y Oficiales** **No Aplica**

En el Anejo C del Limited Waiver, se estableció una suspensión temporal del requisito de obtener una cubierta de responsabilidad fiduciaria de al menos $65 millones para la AEE y sus directores y oficiales, y se permitió una cubierta de $25 millones en su lugar, hasta que se pueda obtener una póliza con términos económicos razonables. Además, se acordó de manera permanente cancelar el requisito para que el Operador proporcione un certificado de seguro por este concepto.

- En consecuencia, el Operador no está obligado a presentar un certificado de seguro para este requisito en el futuro.

- **Cubierta de Accidentes en Viajes de Negocio** **Cumplimiento**

Durante el periodo especificado en el contrato, el Operador proporcionó una copia del certificado de seguro requerido por el Contrato de O&M, el cual solicita una cobertura de accidentes en viajes de negocios con un mínimo de $150,000 por accidente y $3 millones en el agregado.

- Por lo tanto, el operador cumplió con el requisito de obtener la cobertura de seguros necesaria según lo estipulado en el Contrato.

B. Sección II

El Anejo XII, Sección II, del Contrato de O&M establece que el Operador debe adquirir y mantener las siguientes pólizas en beneficio propio, desde la fecha de inicio de los servicios de O&M:

- **Cubierta del Fondos del Seguro del Estado** **Cumplimiento**

El contrato exige que el Operador obtenga una cobertura del Fondo del Seguro del Estado. El Operador proporcionó una Póliza Permanente emitida por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado de Puerto Rico basada en una estimación de nómina, la cual será revisada al momento de renovar la póliza.

- El Operador ha cumplido con el requisito de obtener la cobertura de seguros exigida en esta sección del contrato.

- **Responsabilidad Fiduciaria** **Cumplimiento**

Según lo establecido en el Anejo XII del Contrato de O&M, se requiere que el Operador obtenga una cobertura de responsabilidad fiduciaria con límites no inferiores a $5 millones por reclamo y en el agregado. Sin embargo, el Operador únicamente pudo obtener una cobertura por $1 millón, ya que está limitada por los valores de los activos del plan. Mediante el Exhibit C del Limited Waiver, las partes acordaron suspender el requisito de obtener al menos $5 millones en esta cobertura hasta que el valor de los activos justifique la cobertura, mientras tanto, el Operador debe mantener una cobertura de al menos $1 millón.

- El Administrador presentó una copia del certificado de seguro del Operador para la cobertura de responsabilidad fiduciaria, con fecha del 3 de mayo de 2022, y efectividad del 5 de mayo de 2021 hasta el 22 de junio de 2022, con un límite agregado de $1,000,000.

En conclusión, se observa que la cobertura de responsabilidad fiduciaria obtenida por el Operador cumple con la cantidad requerida según lo autorizó el Administrador y según acordado por las partes en el Limited Waiver.

- **Cubierta de Responsabilidad Profesional** **Cumplimiento**

El Contrato de O&M establece la obligación del Operador de obtener una Cubierta de responsabilidad profesional con límites mínimos de $5 millones por ocurrencia y $5 millones en agregado. En el Anejo C del Limited Waiver, se otorgó al Operador una extensión de tiempo hasta el 15 de junio de 2021 para obtener la cubierta, debido a la espera de cotizaciones.

- El Operador presentó una copia del certificado de seguro correspondiente al período desde el 15 de junio de 2021 hasta el 15 de junio de 2022, con los límites requeridos en el Contrato de O&M.

Resumen de la Evaluación

La evaluación indica que el Operador ha cumplido satisfactoriamente con los requisitos de seguros establecidos en el Contrato de O&M. A continuación, se presenta una tabla que resume los hallazgos de la evaluación.

TABLA 8: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE SEGUROS REQUERIDOS POR EL CONTRATO DE O&M

Criterio	Resultado
Cubierta para daños a la propiedad	C
Cubierta de seguro de responsabilidad general	C
Cubierta de seguro de responsabilidad adicional	C
Cubierta de seguridad cibernética	N/A
Cubierta de seguro de responsabilidad ambiental	C
Cubierta de seguro de maquinaria y caldera	C
Cubierta de auto comercial	C
Cubierta para seguro de responsabilidad civil de aeronáutica	C
Cubierta contra delitos	C
Cubierta de seguro de riesgo de construcción,	C

Seguro de responsabilidad civil de los contratistas independientes de la AEE,	C
Cubierta de responsabilidad fiduciaria de al menos $65 millones por actos ilícitos por parte de los directores y oficiales de la AEE	N/A
Cubierta de accidentes en viajes de negocio	C
Cubierta del Fondo del Seguro del Estado	C
Responsabilidad fiduciaria con límites no menores a $5 millones	C
Cubierta de responsabilidad profesional	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PRESUPUESTOS INICIALES PARA LOS AÑOS FISCALES 2022, 2023 Y 2024

La Sección 4.2 (e) del Contrato de O&M requiere que LUMA someta a AAPP los Presupuestos Iniciales para los años 2022, 2023 y 2024, que éstos sean revisados dentro de los próximos 30 días de haber sido recibidos, y que AAPP le someta sus comentarios a LUMA, quien a su vez los somete al NEPR para su aprobación final, una vez considerados los comentarios de AAPP. El NEPR tiene que revisarlos y, aprobarlos o denegarlos o proponer modificaciones dentro de los próximos 90 días, o los mismos se considerarían aprobados para propósitos del Contrato de O&M. La Sección 4.1 (d) (iv) requiere que se incluyan los costos y gastos del Sistema de Remediación en dichos Presupuestos Iniciales.

IMPLEMENTACIÓN

La primera versión de los Presupuestos Iniciales fue sometida al Administrador el 3 de febrero de 2021, para revisión, previo a ser sometida al NEPR. El Administrador utilizó a FTI Consulting para revisar los Presupuestos Iniciales y también varios planes estrechamente relacionados a estos presupuestos: Plan de Remediación del Sistema, Métricas de Desempeño y Principios de Operación del Sistema. El Operador cumplió con las disposiciones establecidas en las Secciones 4.2 (e) y 4.1 (d) (iv) del Contrato de O&M. LUMA le sometió al Administrador y al NEPR los Presupuestos Iniciales antes de la fecha de comienzo de los servicios de operación y mantenimiento, los cuales incluyeron los costos y gastos contemplados por el Sistema de Remediación del Sistema.

Metodología de la Evaluación

Para realizar la evaluación correspondiente a esta área, el Administrador nos proveyó el Informe sobre los Presupuestos Iniciales preparado por LUMA, el Informe de Revisión del Administrador y varios documentos generados por el NEPR. Estos documentos fueron revisados en conjunto para determinar si se cumplieron las disposiciones del Contrato de O&M descritas anteriormente. La evaluación del contenido de los Presupuestos Iniciales estuvo fuera del alcance de los procedimientos de monitoreo.

Presupuestos iniciales	Cumplimiento

El Operador cumplió con las disposiciones establecidas en las Secciones 4.2 (e) y 4.1 (d) (iv) del Contrato de O&M. LUMA le sometió al Administrador y al NEPR los Presupuestos Iniciales antes de la fecha de comienzo de los servicios de operación y mantenimiento, los cuales incluyeron los costos y gastos contemplados por el Sistema de Remediación del Sistema.

Aprobación de Presupuestos Iniciales por la NEPR	Cumplimiento

El NEPR aprobó condicionalmente los presupuestos iniciales de LUMA como se incluye en el Anejo A de la Resolución y Órden "Determination on LUMA's Initial Budgets".

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Operador según las disposiciones establecidas en las Secciones 4.2(e) y 4.1(d) (iv) del Contrato de O&M, para someter y obtener aprobación de los presupuestos iniciales para los años fiscales del 2022, 2023 y 2024.

TABLA 9: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL DESARROLLO DE PRESUPUESTOS INICIALES PARA LOS AÑOS FISCALES 2022, 2023 Y 2024

Criterio	Resultado
Presentación de los presupuestos iniciales	C
Aprobación de la NEPR	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

MÉTRICAS DE DESEMPEÑO

La Sección 4.2 (f) requiere que dentro de los primeros 60 días a partir de la fecha de efectividad del Contrato de O&M el 22 de junio de 2020, las partes designen un equipo de trabajo compuesto por representantes de todas las partes del Contrato de O&M con el

propósito de revisar las Métricas de Desempeño que se incluyen en el Anejo IX, incluyendo las bases, metas, y niveles de desempeño mínimos. Dichas métricas revisadas deben de haberse enviado a AAPP para su revisión y comentarios, y al NEPR, incorporando los comentarios del Administrador, para su revisión y aprobación. La Sección 4.1 (d) (iv) del Contrato de O&M requiere que las Métricas de Desempeño incorporen la preparación e implementación del Plan de Remediación del Sistema.

Implementación

Como parte de los procedimientos de monitoreo se estudiaron las resoluciones y órdenes emitidas por el NEPR relacionadas a las métricas de desempeño, al igual que las mociones subsiguientes sometidas por LUMA y la AEE con relación a este tema. Estas mociones, resoluciones y órdenes comienzan desde el 14 de mayo de 2019, cuando el NEPR le ordenó a la AEE presentar un informe trimestral de métricas e indicadores, comenzando el 15 de septiembre de 2019 hasta el 30 de septiembre de 2021.

Metodología de la Evaluación

Para realizar el trabajo de monitoreo en esta área, el Administrador nos proveyó el Informe de Métricas de Desempeño preparado por LUMA y sometido a AAPP y a NEPR. Estos documentos fueron revisados en conjunto para determinar si se cumplieron las disposiciones del Contrato de O&M descritas anteriormente.

Evaluacion

- **Presentación Métricas de Desempeño** — **Cumplimiento**

Según se establece en el Limited Waiver con fecha del 1ro. de junio de 2021, se determinó que el Operador cumplió con el requisito relacionado a la aprobación del NEPR de las Métricas de Desempeño requeridas por la Sección 4.5 (h) del Contrato de O&M, dado de que el 25 de febrero de 2021, el Operador sometió dichas métricas al NEPR.

Resumen de la Evaluacion

El Operador cumplió con la presentación al NEPR de las Métricas de Desempeño según requeridas por Contrato de O&M. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 10: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LA PRESENTACIÓN MÉTRICAS DE DESEMPEÑO

Criterio	Resultado
Presentación Métricas de Desempeño	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS REQUISITOS DEL CONTRATO DE O&M

La Sección 4.2 (g) del Contrato de O&M requiere que el Operador le provea al Administrador y al NEPR un plan de acción que incluya los procedimientos y acciones a tomar ante la eventualidad de cualquier emergencia que afecte el Sistema de T&D, efectivo a la fecha de comienzo de los servicios de operación y mantenimiento, de conformidad con las normas contractuales. Dicho plan debe incluir: manejo de fuegos, eventos ambientales, atmosféricos, salud y seguridad, y cualquiera otra situación que pueda ser catalogada como emergencia. Además, debe proveer procedimientos para asegurar cumplimiento con las siguientes áreas:

- Notificación adecuada de la emergencia al NEPR, AAPP y a todas las entidades gubernamentales que tengan jurisdicción sobre el Sistema de T&D.
- Medidas que faciliten la respuesta coordinada a la emergencia por todas las partes del gobierno pertinentes.
- Medidas para minimizar y atender apagones.
- Asegurar que el personal que trabajará en la emergencia estará disponible, bajo los estándares del Contrato de O&M y del Manual de Compras con fondos federales, en caso de que el evento sea declarado como desastre mayor.
- El Plan de Respuesta a Emergencias (por sus siglas en inglés, "ERP") debe ser revisado y ajustado según sea requerido.

IMPLEMENTACIÓN

De acuerdo con lo exigido en la Sección 4.2(g) del Contrato, el Operador presentó el Plan de Respuesta de Emergencia, el cual fue evaluado para determinar su cumplimiento. Se verificó que el plan haya sido presentado en tiempo y forma por el Operador, y que incluya todos los elementos requeridos en la Sección 4.2(g) y en el Anejo III del Contrato de O&M.

Metodología de la Evaluación

En este punto se llevó a cabo una evaluación de la presentación y aprobación en el plazo establecido del Plan correspondiente. En este sentido, se consideraron las fechas de presentación del plan por parte del Operador y su aprobación por parte del NEPR.

- **Presentación del Plan de Respuesta de Emergencia** **Cumplimiento**

De acuerdo con los requerimientos de la Sección 4.2 (g) del Contrato de O&M, LUMA debe presentar el Plan de Respuesta de Emergencia a AAPP y al NEPR, para su aprobación. Basándose en la evidencia proporcionada por el Operador, se encontró que el plan fue presentado el 31 de mayo de 2021, lo que indica que el Operador cumple con las obligaciones contractuales.

Evaluación

En el presente informe se presentan los resultados de la evaluación de los requerimientos establecidos en la Sección 4.2(g) del Contrato de O&M en lo que respecta al Plan de Respuesta de Emergencia. Se evaluaron y verificaron los requisitos establecidos en el contrato y se analizó si el Operador cumplió con las obligaciones de presentar y obtener la aprobación del Plan por parte del NEPR.

Resumen de la Evaluación

En la siguiente tabla se muestra un resumen del cumplimiento por parte de LUMA y NEPR en cuanto a la presentación y aprobación de la documentación requerida por la Sección 4.2(g) del Contrato de O&M, referente al Plan de Respuesta de Emergencia.

TABLA 11: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PLAN DE RESPUESTA DE EMERGENCIAS

Criterio- Plan de Remediación del Sistema	Resultado
Presentación del Plan por LUMA	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE SEGURIDAD FÍSICA DEL SISTEMA DE T&D, PLAN DE SEGURIDAD DE DATOS Y MANEJO DE VEGETACIÓN

La Sección 4.2 (h) y el Anejo II del Contrato de O&M requieren que LUMA desarrolle y le provea a APP y al NEPR, los planes de acción y procedimientos necesarios para mantener la seguridad física del Sistema de T&D, la seguridad cibernética de datos y de información, y el plan de manejo de vegetación. Éstos deberían ser efectivos y estar sustancialmente completados, a la fecha de comienzo de los servicios de operación y mantenimiento.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos de la Sección 4.2(h) y el Anejo II del Contrato, el Operador presentó el Plan de Seguridad Física del Sistema de T&D, Plan de Seguridad de Datos y Manejo de Vegetación.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para este renglón se evaluó la preparación y presentación de los Planes de Seguridad Física, de Seguridad de Datos y de Administración de la Vegetación ("Physical Security Plan, Data Security Plan and Vegetation Management"), con el fin de identificar si se desarrollaron según lo estipulado en el Contrato de O&M.

- **Presentación de Seguridad Física del Sistema de T&D** — **Cumplimiento**

Según requerido por la Sección 4.2 (h) del Contrato de O&M, LUMA debía proveer un plan de acción y procedimientos necesarios para mantener la seguridad cibernética de datos y de información, con el propósito principal de mantener la integridad y confidencialidad de los datos de la organización.

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, el plan fue sometido a AAPP el 18 de abril de 2021 y al NEPR el 28 de mayo de 2021 por lo que se considera que está en cumplimiento.

- **Presentación del Plan de Seguridad de Datos** — **Cumplimiento**

Según requerido por la Sección 4.2 (h) del Contrato de O&M, LUMA debía proveer un plan de acción y procedimientos necesarios para mantener la seguridad cibernética de datos y de información, con el propósito principal de mantener la integridad y confidencialidad de los datos de la organización.

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, el plan fue sometido a AAPP el 21 de abril de 2021 y al NEPR el 29 de mayo de 2021 por lo que se considera que está en cumplimiento.

- **Presentación del Plan de Manejo de Vegetación** **Cumplimiento**

Según requerido por la Sección 4.2 (h) del Contrato de O&M, LUMA debía proveer un plan de acción y procedimientos necesarios para mantener la seguridad cibernética de datos y de información, con el propósito principal de mantener la integridad y confidencialidad de los datos de la organización.

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, el plan fue sometido a AAPP el 12 de abril de 2021 y al NEPR el 31 de mayo de 2021, por lo que se considera que el Operador está en cumplimiento.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos de la Sección 4.2(g) Desarrollo del Plan de Seguridad Física del Sistema de T&D, Plan de Seguridad de Datos y Manejo de Vegetación.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento de LUMA y el NEPR con la presentación y aprobación de documentación requerida por la sección 4.2 (g).

TABLA 12: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PLAN DE PLAN DE SEGURIDAD FÍSICA DEL SISTEMA DE T&D, PLAN DE SEGURIDAD DE DATOS Y MANEJO DE VEGETACIÓN

Criterio	Resultado
Presentación de Plan De Seguridad Física del Sistema de T&D	C
Presentación del Plan de Seguridad de Datos	C
Presentación del Plan de Manejo de Vegetación	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

BACK END TRANSITION PLAN

La Sección 4.2 (i) del Contrato de O&M requiere que LUMA complete y someta al Administrador y al NEPR, para su aprobación, el Plan de Transición Final, según se describe en el Anejo III. Este plan debe incluir los arreglos razonables para la posible contratación de los empleados de LUMA por un operador sucesor, los costos de indemnización a los

empleados no contratados por el sucesor, debe proveer para la transición de los servicios de O&M, y los derechos y responsabilidades de cada parte en relación con la transición del Sistema de T&D a la AEE, o a otro operador sucesor.

IMPLEMENTACIÓN

De acuerdo con lo establecido en la Sección 4.2(i) del contrato, el Operador presentó el Plan de Transición Final (Back End Transition Plan).

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se llevó a cabo una evaluación del desarrollo, presentación y aprobación del Plan de Transición Final, de acuerdo con lo requerido en la Sección 4.2 (i) del Contrato. Se consideraron las fechas de presentación por parte del Operador, la aprobación por parte del NEPR y si se incluyen todos los elementos requeridos en el plan, según lo establecido en la Sección 4.2 (i) y el Anejo III del Contrato de O&M.

- **Presentación del "Back End Transition Plan" a el Administrador** **Cumplimiento**

Según lo exigido por la Sección 4.2 (i) del Contrato de O&M, LUMA debía preparar y presentar el Plan de Transición Final para la aprobación del Administrador. Copia de dicho Plan debía entregarse al NEPR. El Plan fue elaborado de acuerdo con las disposiciones del Anejo III del Contrato de O&M. El mismo fue sometido inicialmente el 11 de abril de 2021 y aprobado por el Administrador el 24 de mayo de 2021.

- **Aprobación del Plan por el Administrador** **Cumplimiento**

El Plan de Transición Final fue sometido inicialmente al Administrador el 11 de abril de 2021. Esta fue sometida siguiendo los parámetros establecidos por la Sección 4.2 (i) del Contrato de O&M y fue aprobado por el Administrador a través de una carta de trámite dirigida a LUMA el 24 de mayo de 2021.

- **Presentación del "Back End Transition Plan" a el NEPR** **Cumplimiento**

Según lo exigido por la Sección 4.2 (i) del Contrato de O&M, LUMA debía preparar y presentar copia del Plan de Transición Final al NEPR. El Plan fue elaborado de acuerdo con las disposiciones del Anejo III del Contrato de O&M. El Plan fue recibido por el NEPR el 15 de junio de 2021, según el sello de recibo del sistema del NEPR.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos de la Sección 4.2(i) Back End Transition Plan.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de LUMA en relación con la presentación y aprobación de la documentación necesaria según lo establecido en la sección 4.2 (i) del contrato.

TABLA 13: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DEL BACK END TRANSITION PLAN

Criterio	Resultado
Presentación de Back End Transition Plan al Administrador	C
Aprobación del Plan por el Administrador	C
Presentación del Plan al NEPR	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

EVALUACIONES DE EMPLEO

La Sección 4.2 (j) del Contrato de O&M indica que por lo menos 90 días antes del comienzo de operaciones, el Operador debe haber entrevistado y evaluado los empleados[8] de la AEE que soliciten empleo con LUMA. La AEE debía proveer al Operador la descripción del trabajo que cada empleado estaba realizando y las posiciones que éstos hayan ocupado, fecha de empleo, y salario.

La Sección 4.2 (k) requiere que, al momento de reclutar empleados, el Operador evalúe para empleo aquellos empleados de la AEE que solicitaron empleo con LUMA, y se dé prioridad a éstos sobre otros candidatos igualmente cualificados. Las ofertas[9] de empleo debieron de haber estado disponibles por 10 días, y una vez aceptadas son irrevocables hasta la fecha de comienzo de los servicios de O&M.

[8] Se excluyen aquellos empleados del Sistema de Generación de la AEE.
[9] Los términos de empleo establecidos por LUMA deben proveer un salario base o salario por hora que sea por lo menos igual al que el empleado tenía anteriormente, deben de incluir los beneficios marginales, según se establecen en la Ley Número 26, y cualquier otro beneficio requerido por la Ley Número 120, modificados o restrictos por las Leyes Número 3, 26 y 66.

El Anejo IV del Contrato de O&M establece los siguientes requisitos con los que los solicitantes de empleo deberán cumplir.

- Autorización para trabajar en los Estados Unidos
- Tener 18 años o más
- Verificación de récord criminal, de empleos previos, y de referencias
- Prueba de drogas y evaluación médica, de ser necesario para su empleo
- Licencia de conducir aplicable, dependiendo de los requisitos del puesto

Cada posición debía tener una lista detallada de las responsabilidades que ayudarían al empleado a cumplir con los requisitos de su puesto.

IMPLEMENTACIÓN

Los procedimientos que llevamos a cabo incluyeron cumplir con las secciones 4.2(j) y (k) para el proceso de reclutamiento de aquellos empleados de la AEE que quisieran ocupar plazas en LUMA.

Con el propósito de cumplir con las disposiciones contractuales, el Operador estableció un equipo de trabajo dentro del Departamento de Recursos Humanos, y también utilizó reclutadores externos, para gestionar los procesos de reclutamiento y selección de personal. Este equipo de trabajo se encargó de reunirse con los empleados de la AEE que serían evaluados para ocupar posiciones con el Operador, a partir del 1ro de junio de 2021, y brindarles orientación sobre el proceso de transición.

La divulgación de las vacantes disponibles se realizó de manera electrónica, al igual que el formulario de solicitud de empleo. Cada solicitante debía indicar si era empleado de la AEE, ya que se les otorgaría prioridad en el proceso de evaluación y entrevista. Según la información proporcionada, se llevó a cabo entrevistas con todos los empleados de la AEE que expresaron interés en participar en el proceso.

Según las estadísticas proporcionadas por el Departamento de Recursos Humanos de LUMA, a partir del 1ro de junio de 2021, un total de 1,167 empleados de la AEE comenzaron a trabajar dentro de la organización, de un total de 1,604 empleados evaluados.

EVALUACIÓN

De acuerdo con la información proporcionada por el personal del Departamento de Recursos Humanos de LUMA, se confirma que el Operador ha cumplido con las disposiciones establecidas en las secciones 4.2(j), 4.2(k) y 4.3(h) del Contrato de O&M.

Estas secciones requerían, entre otras cosas, que, al llevar a cabo el proceso de reclutamiento de personal, el Operador evaluara las solicitudes de empleo de los empleados de la AEE y les otorgara prioridad sobre otros candidatos igualmente cualificados. Así mismo, se destaca que las ofertas de empleo estuvieron disponibles exclusivamente para los empleados de la AEE hasta 90 días previos a la fecha de inicio de los servicios de O&M.

Resumen de la Evaluación

En la siguiente tabla se presenta el cumplimiento de parte de LUMA, en el proceso de contratación de empleados, dándole prioridad a los empleados de la AEE.

TABLA 14: RESUMEN DE CUMPLIMIENTO CON LAS SECCIONES 4.2(J),4.2(K) Y 4.3(H) RELACIONADO A LA MUESTRA DE NÓMINA

Criterio	Resultado
Dar prioridad a los empleados de la AEE	C
Divulgación de vacantes para los empleados de AEE hasta 90 días previos al inicio de operaciones	C
Leyenda: *C = Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

ENMIENDAS A CONTRATOS DEL SISTEMA Y DE GENERACIÓN DE ENERGÍA

La Sección 4.3 (d) establece que la AEE y el Administrador acuerdan que no es su intención enmendar o entrar en nuevos Contratos del Sistema o Contratos de Generación de Energía a menos que: (i) la AEE y el Administrador entiendan que existe la necesidad de ejecutar un nuevo contrato o enmendar algún contrato existente, previo a la fecha que LUMA someta sus Presupuestos Iniciales, en cuyo caso de identificar esta necesidad, es responsabilidad del Administrador notificar a LUMA y trabajar conjuntamente para implementar la enmienda o el nuevo contrato.

De identificarse la necesidad de enmendar un contrato existente o entrar en un nuevo contrato, posterior a que LUMA sometiera al NEPR sus Presupuestos Iniciales, debería evaluarse el impacto que dichos contratos tendrían en los Presupuestos Iniciales.

Implementación

Durante el Período de Transición Inicial, se recibió información que indica que no se llevaron a cabo adquisiciones adicionales ni modificaciones a contratos existentes, ya sea con relación a los Contratos del Sistema o al Contrato de Generación de Energía.

- **Enmiendas a Contratos del Sistema y de Generación de Energía** **Cumplimiento**

Durante el Período de Transición Inicial, se verificó que no hubo nuevas contrataciones ni modificaciones a los contratos existentes, tanto en relación con los contratos del Sistema como con los contratos de Generación de Energía. Por lo tanto, se puede afirmar que se cumple con lo establecido en la sección 4.3 (d).

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta el cumplimiento con las Enmiendas a Contratos del Sistema y de Generación de Energía según se establece en la sección 4.3 (d) del contrato de O&M.

TABLA 15: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE ENMIENDAS A CONTRATOS DEL SISTEMA Y DE GENERACIÓN DE ENERGÍA

Criterio	Resultado
Enmiendas a Contratos del Sistema y de Generación de Energía	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

LICENCIAS Y PERMISOS

La Sección 4.4 del Contrato de O&M requiere que el Operador, el Administrador y la AEE identifiquen todos los permisos, autorizaciones, licencias y certificaciones gubernamentales necesarias para el comienzo de los servicios de O&M, y una vez identificados, requiere:

- Coordinar esfuerzos para la transferencia, asignación o emisión de los permisos, autorizaciones o licencias, de la AEE a LUMA.
- Someter solicitudes y hacer todas las gestiones necesarias para conseguir las aprobaciones necesarias para la fecha de comienzo de operaciones.
- La AEE provea copia de sus aprobaciones gubernamentales. El Administrador y el Operador deben cooperar en el proceso de identificar, preparar, solicitar, obtener y mantener las aprobaciones, permisos o licencias gubernamentales requeridas.
- La intención es que todos los permisos y licencias estén a nombre de la AEE, y que el Operador esté como co-solicitante, según lo permita la ley aplicable.

Implementación

De acuerdo con las disposiciones establecidas en el Contrato de O&M, el Operador llevó a cabo acciones para obtener, identificar y excluir permisos relacionados con la generación,

ya que solo requiere trabajar con los permisos relacionados con T&D. Las acciones realizadas por las partes fueron se resumen a continuación y se destacan las gestiones efectuadas con el NEPR, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DNRA") y la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe").

Metodología de la Evaluación

Se realizó una solicitud de los permisos o licencias tramitados por el Operador, el Administrador y la AEE para cumplir con los servicios de operación y mantenimiento, de acuerdo con lo establecido en la Sección 4.4 del Contrato de O&M.

El Administrador proporcionó los siguientes documentos:

- Una lista de los permisos de T&D que posee la AEE, incluyendo un resumen de las gestiones realizadas para cada uno de ellos, los asuntos pendientes y su estado actual.
- Una carta de aprobación emitida por el DNRA con fecha del 17 de marzo de 2021 y otra carta de aprobación emitida por la OGPe con fecha del 4 de marzo de 2021, junto con sus respectivas cartas, solicitando una opinión legal y asesoramiento sobre el uso de dichos permisos por parte de LUMA.
- Autorizaciones de la AEE para que LUMA pueda utilizar sus vehículos y la instalación ubicada en El Yunque.
- Un Certificado de Relevo Total de Retención sobre Pagos por Servicios Prestados en Puerto Rico.

Evaluación

A continuación, se presentan los hallazgos de la evaluación de la Sección 4.4 del Contrato de O&M, relacionada con los permisos, autorizaciones, licencias y certificaciones gubernamentales necesarios para el inicio de los servicios de O&M, así como los requisitos necesarios para el inicio de las operaciones.

Resumen de la Evaluación

En la siguiente tabla se resumen los requisitos necesarios en cuanto a permisos, autorizaciones, licencias y certificaciones para el inicio de los servicios de O&M.

TABLA 16: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PERMISOS IDENTIFICADOS PARA COMIENZO DE OPERACIÓN

Tipo de Permiso	Estatus	Aprobación	Resultado
Plan para Prevención y Control de Derrames (SPCC Plan)	Obtener confirmación de la AEE de si el Plan de Prevención y Control de Derrames para la Subestación de Palo Seco es para generación o para la T&D. LUMA debe someter su solicitud para este permiso y lo hará luego de la fecha de comienzo de operaciones.	**No**	Al momento de la evaluación para la monitoria hay gestiones pendientes para obtener el permiso.
Número de Identificación de Generador de Desperdicios Tóxicos	LUMA está evaluando si se necesita el número de identificación de generador de desperdicios tóxicos y si se requiere que se solicite luego de la fecha de comienzo de operaciones.	**No**	Al momento de la evaluación para la monitoria hay gestiones pendientes para obtener el permiso.
Autorización Uso del Servicio Especial de Bosques	La AEE va a evaluar el curso de acción correspondiente y esta autorización incluye Generación y T&D. La AEE confirmará si necesita información adicional.	Se recomienda tenerlo 60-90 días antes de fecha de comienzo, aunque no se indica en las regulaciones.	Al momento de la evaluación para la monitoria hay gestiones pendientes para obtener el permiso, según lo explican en la columna de estatus.
SPCC Plan para facilidades con menos de 1,300 galones de almacenaje – DNRA	LUMA revisará estos planes, según sea apropiado, luego de la fecha de comienzo de operaciones.	**No**	Al momento de la evaluación para la monitoria hay gestiones pendientes para obtener el permiso, según lo explican en la columna de estatus.
Permiso Control de Inyección de Suelos Para Clase V, Tipo C1	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente. Hay facilidades con inyección de suelos que no están autorizadas y una vez se evalúen, se determinará si se solicita autorización.	Sí y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de evaluación para la monitoria.
Plan de Reducción de Contaminación lumínica (esta iniciativa no fue completada)	No se ha tomado acción, pues no se está claro si aplica. No es un plan o permiso que se requiere.	**N/A**	**N/A**
Permiso para	Se consultó al DRNA y en su	Sí, y el DRNA	Permiso validado al

Tipo de Permiso	Estatus	Aprobación	Resultado
Operar Sistema de Tanques Bajo Tierra	contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso para Emisiones al Aire	Se consultó al DRNA y en contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Número de Identificación de Generador de Aceite Usado	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso para Facilitad de Gomas Usadas	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
-Número de Identificación de Generador de Desperdicios Biomédicos	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Plan de Reúso y Reciclaje	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso especial para uso de Facilidades de Comunicación	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso General para Actividades con Pintura a Base de Plomo	N/A	N/A	N/A
Permiso General	N/A	N/A	N/A

Tipo de Permiso	Estatus	Aprobación	Resultado
para Manejo de Materiales con Asbesto (Incorpora permiso para Manejo de Desperdicios Tóxicos)			
Concesión para el uso de aguas territoriales, tierras sumergidas o zona marítimo terrestre	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso General para Facilidad de almacenaje de Aceite Usado o Permiso para Operar Facilidad de Desperdicios No Tóxicos	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso para Transportar Aceite Usado	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente.	Sí, y el DRNA confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de la evaluación para la monitoria.
Permiso Operacional de Incidente Único (Autorización para cortar, podar, trasplantar y sembrar árboles)	Se consultó al OGPe y en su contestación del 3/4/2021 reconoce que LUMA podría operar bajo el permiso existente.	Sí, y OGPe confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de evaluación para la monitoria. Quedan gestiones por hacer para completar los permisos requeridos, según lo explican en la columna de estatus
Plan de Manejo de Vegetación	Se consultó al DRNA y en su contestación del 3/17/2021 confirma que LUMA puede operar bajo el permiso existente. DRNA confirmó que las regulaciones que rigen este plan son repetitivas y que el plan no es requerido.	**N/A**	**N/A**
Permiso para	Se consultó al OGPe y en su	Sí, y OGPE	Permiso validado al

Tipo de Permiso	Estatus	Aprobación	Resultado
Control de Erosión y Prevención de Sedimentación, o Permiso Operacional de Incidente Único de OGPe, o Permiso General de Otros Trabajos de OGPe (cubre también emisiones de polvo y generación de desperdicios sólidos)	contestación del 3/4/2021 reconoce que LUMA podría operar bajo el permiso existente.	confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	momento de evaluación para la monitoria.
Permiso Único (cubre Permiso de Uso, Certificado de Prevención de Fuegos, Licencia Sanitaria, Exclusión Categórica y otras licencias para la operación de negocios)	Se consultó al OGPe y en su contestación del 3/4/2021 reconoce que LUMA podría operar bajo el permiso existente.	Sí, y OGPE confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de evaluación para la monitoria.
Permiso General para Generador de Electricidad	Se consultó al OGPe y en su contestación del 3/4/2021 reconoce que LUMA podría operar bajo el permiso existente.	Sí, y OGPE confirmó que los permisos de la AEE son válidos para LUMA.	Permiso validado al momento de evaluación para la monitoria.
Licencia para Aplicación Comercial de Pesticidas	Se debe determinar si aplica a la operación de T&D y cuál entidad debería tener las licencias. La AEE debe verificar con Canales de Riego.	Pendiente determinación de si aplica a T&D.	Al momento de la evaluación para la monitoria, hay gestiones para obtener el permiso, según lo explican en la columna de estatus.
Certificación de Compañía de Servicio Eléctrico	Registro de LUMA con el NEPR fue completado.	Completado	Permiso validado al momento de la evaluación d la monitoria.
Programa de	A LUMA se le requiere, como parte del	Completado	LUMA completó su

Tipo de Permiso	Estatus	Aprobación	Resultado
Manejo de Vegetación	Contrato de O&M, la preparación de un plan de manejo de vegetación, el cual está en proceso.		Plan de Vegetación. Refiérase a la Sección 11 de este Informe de Monitoria.
Permisos de uso de Helicóptero para Manejo de Vegetación	La AEE no identificó ningún permiso para uso del helicóptero, solo inspecciones.	N/A	N/A
Certificado de Operación de Helicóptero	LUMA debe solicitar el certificado de operación de helicóptero, dado que el mismo no es transferible.	N/A	N/A
Permisos de Vehículos Usados en las Operaciones	N/A	N/A	N/A
Autorización Estación de Radio	Pendiente por completar gestiones para coordinar la radicación de solicitud para incluir a LUMA.	Pendiente de incluir a LUMA como co-peticionario.	Al momento de la evaluación para la monitoria, hay gestiones pendientes para obtener el permiso, según lo explican en la columna de estatus.

SHARED SERVICES AGREEMENT (ACUERDO DE SERVICIOS COMPARTIDOS)

La Sección 4.5 (s) requiere que se desarrolle un Acuerdo de Servicios Compartidos (por sus siglas en inglés, "SSA") entre las partes, AEE, LUMA y AAPP, el cual establezca los términos y condiciones en los que el Operador, como agente de la AEE, proveerá servicios administrativos relacionados con los activos de la AEE, por un término no mayor de 3 años. La ejecución de este acuerdo es una condición precedente a la fecha de comienzo de los servicios de O&M.

IMPLEMENTACIÓN

El 1 de junio de 2021, la AEE, el Administrador y el Operador acordaron el SSA con el objetivo de cumplir con los requisitos del Contrato de O&M según se especifica en la Sección 4.5 y el Anejo VI.

Metodología de la Evaluación

En el marco de los procedimientos de monitoreo, se obtuvo el SSA y se verificó que cumpliera con los requisitos establecidos en la Sección 4.5 (s) y el Anejo VI del Contrato de O&M.

• Acuerdo de Servicios Compartidos	Cumplimiento

El Acuerdo de Servicios Compartidos cumple con los parámetros establecidos en la Sección 4.5 y el Anejo VI del Contrato de O&M.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta el cumplimiento con el SSA, según se establece en la Sección 4.5 y el Anejo VI del contrato de O&M.

TABLA 17: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS COMPARTIDOS

Criterio	Resultado
Acuerdo de Servicios Compartidos	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

TARIFAS PAGADAS Y REEMBOLSADAS AL OPERADOR DURANTE EL PERIODO DE TRANSICIÓN INICIAL

La Sección 4.6 establece la compensación del Operador durante el Periodo de Transición Inicial, ("Front-End Transition Period"), ("FET").

La Sección 4.6 (a) especifica que no se utilizarán fondos federales para pagar a LUMA durante este periodo, y que los pagos por servicios durante el Periodo de Transición Inicial no estarán sujetos a rebaja, descuento, o reclamación alguna.

La Sección 4.6 (b) establece que las tarifas por servicios durante el Período de Transición Inicial deben ser igual a la cantidad agregada de:

- Las horas trabajadas por el personal que suministró servicios relacionados con el Período de Transición Inicial (Horas Labor), multiplicadas por la tarifa por hora establecida en el Anejo V del Contrato de O&M, aplicable a cada categoría de personal;

- Una tarifa fija de $60,000,000, pagadera en plazos mensuales fijos, y en el caso de que sea un mes parcial, el plazo mensual será ajustado a base de prorrateo; proveyendo para que en caso de que el primer mes de servicio sea uno parcial, cualquier balance adeudado se pague en el doceavo mes; y

- Todos los otros costos y gastos incurridos por LUMA que sean razonables y necesarios y que estén documentados, sin añadirle margen de ganancia alguno, incluyendo los costos de cualquier subcontratista proveyendo servicios de transición inicial.

La Sección 4.6 (d) Contrato de O&M establece que en o antes del día 10 de cada mes, el Operador deberá proveerle al Administrador una factura mensual describiendo en detalle los servicios provistos durante el mes anterior, y establece que todas las facturas deben cumplir con los requerimientos establecidos en la Sección 9.2 (c) del Contrato de O&M, Leyes de Anticorrupción y Leyes de Sanciones – Políticas y Procedimientos.

IMPLEMENTACIÓN

En cumplimiento del requisito de evaluar las facturas presentadas por LUMA, el Administrador contrató a dos firmas de consultores: FTI Consulting para la evaluación técnica del Contrato de O&M, y Eclipse Management como consultor financiero para revisar las facturas presentadas por LUMA. La función de Eclipse Management consistía en verificar si las facturas cumplían con las disposiciones del Contrato de O&M, así como con los requisitos de facturación establecidos por la AEE y los procesos de contratación y pago "PREPA Invoicing Process" regidos por la Ley 237 de 2004 y las Cartas Circulares del Departamento de Hacienda. Además, debía verificar el cumplimiento del Artículo 9.2 (c) del Contrato de O&M, relacionado con las leyes aplicables, los requerimientos gubernamentales y las certificaciones necesarias del Gobierno de Puerto Rico. El Manual de Evaluación establecía el procedimiento a seguir para la evaluación de las facturas de LUMA, así como para la evaluación del cumplimiento con relación al pago de la tarifa fija, los procesos y procedimientos para el reembolso del pago del personal que suministró servicios relacionados con el Período de Transición Inicial, y el procedimiento de autorización para el reembolso de los costos y gastos de subcontratistas.

Eclipse Management presentaba sus resultados en un Informe de Validación Mensual, que luego era revisado por el Administrador para autorizar a la AEE a realizar el pago a LUMA. El informe era revisado por el Administrador y discutido verbalmente, cualquier cambio u modificación era notificada a Eclipse.

Metodología de la Evaluación

Como parte de nuestros procedimientos de monitoreo, revisamos todas las facturas sometidas por LUMA durante el Período de Transición Inicial para asegurarnos de que cumplían con las disposiciones contractuales antes mencionadas.

Evaluación

Se realizó una revisión del Informe de Validación Mensual emitid o por Eclipse Management quien fue contratada por el Administrador para revisar las facturas presentadas por LUMA durante el Período de Transición Inicial, para cada uno de los conceptos facturados, como la tarifa fija, los costos laborales y otros gastos reembolsados.

- **Facturas sometidas por LUMA durante el Periodo de Transición Inicial para cada uno de los conceptos facturados: tarifa fija, labor y otros costos y gastos reembolsados.**

Se revisaron las facturas presentadas por LUMA y los informes mensuales presentados por Eclipse Management, quien fue contratada por el Administrador para la revisión de dichas facturas, para validar que no hubiera discrepancias entre las mismas.

TABLA 18: FACTURAS LUMA

Fecha	Numero de Factura	Resultado
Agosto 6, 2020	FETS-0620-01	Factura pago parcial junio 22-30, 2020. Solo se incluyó tarifa fija y labor.
Agosto10, 2020	FETS-0720-01	Factura pago mes julio 2020
Sept 10,2020	FETS-0820-01	Factura pago agosto 2020
Oct 10, 2020	FETS-0920-01	Factura pago mes septiembre 2020
Nov 10, 2020	FETS-1020-01	Factura pago mes octubre 2020
Dic 10, 2020	FETS-1120-01	Factura pago mes noviembre 2020
Ene 10, 2021	FETS-1220-01	Factura pago mes diciembre 2020
Feb 10, 2021	FETS-0121-01	Factura pago mes enero 2021
Mar 10, 2021	FETS-0221-01	Factura pago mes febrero 2021
Abril 10, 2021	FETS-0321-01	Factura pago mes marzo 2021
May 10, 2021	FETS-0421-01	Factura pago mes abril 2021
Jun 10, 2021	FETS-0521-01	Factura pago mes mayo 2021. Esta factura incluye la porción adeudada del mes de junio 2020, que era

		pagadera en el doceavo mes por ser un mes parcial.

La tabla anterior refleja que LUMA envió en o antes del día 10 de cada mes las facturas por concepto de tarifa fija, labor y otros costos y gastos, en cumplimiento con lo establecido en la sección 4.6 b del Contrato de O&M.

- **Facturas Por Concepto De Tarifa Fija** **Cumplimiento**

La primera factura correspondiente al período de transición inicial fue por un monto parcial, cubriendo los primeros nueve días del contrato, desde el 22 al 30 de junio de 2020. La última factura por tarifa fija del período de transición inicial, por un monto de $8,500,000, incluye los $5,000,000 correspondientes al mes de mayo de 2021, así como la porción proporcional correspondiente al mes de junio de 2020 que no había sido facturada debido a que se trataba de un mes parcial.

- **Facturas Por Concepto Horas Labor** **Cumplimiento**

El Informe de Validación de la Factura de LUMA proporciona un resumen detallado de las Horas Labor, pagadas por categoría de posición, incluyendo el costo por hora y el total de horas trabajadas. Se ha confirmado, a través de información proporcionada por representantes de Eclipse Management, que se aplicaron los procedimientos establecidos en el Manual de Evaluación para verificar que los costos por hora facturados cumplieran con lo estipulado en el Contrato de O&M.

- **Facturas por Concepto de Reembolso de Costos y Gastos** **Cumplimiento**

Durante el Período de Transición Inicial, se autorizó el reembolso de otros costos y gastos, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de O&M. Estos costos debían ser razonables y necesarios, debidamente documentados y sin añadir ningún margen de ganancia adicional, incluyendo los costos de cualquier subcontratista que proporcionara servicios durante el periodo de transición inicial. Como parte de nuestros procesos de monitoreo se validó, según los informes suministrados por P3, la cantidad solicitada en la factura de LUMA con los informes mensuales de Eclipse Management.

Resumen de la Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de la sección 4.6 que establecen la compensación del Operador durante el Período de Transición Inicial, ("Front-End Transition Period"), ("FET"), por concepto de tarifas fijas, Horas Labor y reembolso de costos y gastos incurridos por LUMA.

TABLA 19: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LAS FACTURAS MENSUALES POR CONCEPTO DE: TARIFAS FIJAS, HORAS LABOR Y COSTOS Y GASTOS A REEMBOLSAR DE CONTRATISTAS DURANTE EL PERIODO DE TRANSICIÓN

Criterio	Resultado
Facturas Mensuales Por Concepto De: Tarifas Fijas, Labor Y Costos Y Gastos A Reembolsar De Contratistas Durante El Periodo De Transición	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Como resultado de la Monitoria llevada a cabo, se han identificado hallazgos y recomendaciones de gran importancia para asegurar el cumplimiento efectivo y eficiente del Contrato de O&M. Este informe proporciona una descripción detallada de los resultados obtenidos durante la evaluación, resaltando áreas que requieren mejoras, posibles incumplimientos y medidas correctivas sugeridas. Las recomendaciones planteadas tienen como objetivo fortalecer la gestión del Operador y garantizar el correcto funcionamiento del sistema, alineado con los objetivos y requisitos establecidos por la agencia gubernamental.

TABLA 20: HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Sección del Contrato	Resultado	Descripción	Recomendaciones
Tratamiento de Gastos Administrativos	C		
Plan de Remediación del Sistema	C		
Manual de Compra de Bienes y Servicios	C		
Principios de Operación del Sistema	C		
Garantías	C	Presentación de Garantías y Declaración Jurada	
	C	Someter estados financieros auditados de los garantizadores al Administrador con copia al NEPR	El Contrato de O&M establece la obligación de notificarle al NEPR que los estados financieros de los Garantizadores fueron entregados al Administrador junto con una copia de estos. Dicha notificación no se hizo por lo que se recomienda que, en el futuro, se notifique al NEPR oportunamente.
Seguros	C		Todos los seguros requeridos estaban en cumplimiento, a excepción de dos aspectos específicos. En primer lugar, la cubierta de seguridad cibernética no estaba disponible debido a las condiciones del

			mercado. En consecuencia, se otorgó al Operador un "Limited Waiver" y se le concedió una extensión hasta el 1 de julio de 2022 para obtener dicha cobertura. En segundo lugar, la cubierta de responsabilidad fiduciaria, con un mínimo de $65 millones, para actos ilícitos por parte de los directores y oficiales de la AEE, se eximió al Operador de presentarla en el futuro, por lo tanto, ya no es un requisito obligatorio. Se recomienda realizar un seguimiento continuo al Operador en relación con la obtención de la cubierta de seguridad cibernética, a fin de verificar si ya se ha podido adquirir.
Presupuestos Iniciales para los años 2022, 2023 y 2024	C	Presentación de los presupuestos iniciales	
	C	Aprobación de NEPR	
Métricas de Desempeño	C	Presentación de las métricas de Desempeño	
Plan de Respuesta de emergencias	C	Presentación del Plan de Respuesta de Emergencias	
Plan de Seguridad Física del Sistema de T&D, Plan de Seguridad de Datos y Manejo de Vegetación	C	Plan de Seguridad Física del Sistema de T&D	
	C	Plan de Seguridad de Datos	
	C	Manejo de vegetación	
Back End Transition Plan	C	Presentación de Back End Transition Plan al Administrador	
	C	Aprobación del Plan por el Administrador	
Evaluaciones de Empleo	C	Dar prioridad a los empleados de la AEE	
	C	Divulgación de vacantes para los empleados de AEE hasta 90 días previos al inicio de operaciones	
Enmiendas a Contratos del Sistema y Generación de Energía	C	Enmiendas a Contratos del Sistema y de Generación de Energía	

Licencias y Permisos	C	La Sección 4.4 del Contrato de O&M establece que el Operador, el Administrador y la AEE deben identificar todos los permisos, autorizaciones, licencias y certificaciones gubernamentales necesarias para el inicio de los servicios de O&M. Estas tres partes trabajaron juntas para identificar los permisos y autorizaciones aplicables a la operación de transmisión y distribución de energía, y llevar a cabo los trámites necesarios. Al momento de iniciar las operaciones, el Operador cuenta con las autorizaciones necesarias a nombre de la AEE y está en proceso de convertirse en co-peticionario, como lo requiere el Contrato de O&M.	
Acuerdo de Servicios Compartidos	C	Acuerdo de Servicios Compartidos	
Tarifas Pagadas y Reembolsadas al Operador durante el periodo de Transición Inicial	C	Facturas Mensuales por concepto de: Tarifas Fijas, Labor y Costos y Gastos a Reembolsar de Contratistas durante el periodo de Transición	

CERTIFICO: que este documento ha sido preparado por Yardley Knox LLC, utilizando la información provista por la Autoridad de Energía Eléctrica; por LUMA Energy, LLC, LUMA Energy ServCo, LLC, y por la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas.

Tamara Torres / Representante Autorizado Yardley Knox LLC