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

A-2024-10921

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 3:34

ENTREGADO A LA MANO

15 de noviembre de 2024

Yamil Rivera Vélez
Secretario
Senado de Puerto Rico
El Capitolio
San Juan, Puerto Rico

Re: Informes Anuales de Cumplimiento sobre Contratos de Alianzas Público-Privadas

Estimado secretario:

Reciba un cordial saludo de parte del equipo de la Autoridad para las Alianzas Público- Privadas ("AAPP"). El Artículo 10(d) de la Ley 29-2009, según enmendada, conocida como "Ley de Alianzas Público-Privadas" ("Ley 29"), establece que 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, para su pronta referencia y récords, la AAPP remite copia de los siguientes informes de cumplimiento anuales, emitidos con relación a los Contratos de Alianza que se identifican a continuación:

- *Informes anuales de cumplimiento para los años 2021-2022 y 2022-2023 con relación al Contrato de Concesión para el Mantenimiento y Operación de las Autopistas PR-22 y PR-5, suscrito entre la Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT") y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC. (Metropistas).*
- *Informes anuales de cumplimiento para los años 2021 y 2022 con relación al 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.*
- *Informe anual de cumplimiento para el periodo comprendido entre el 14 de diciembre de 2023 al 30 de junio de 2024, con relación al Contrato de Concesión para el Mantenimiento y Operación de las Autopistas PR-20, PR-52, PR-53 y PR-66, suscrito entre la ACT y Puerto Rico Tollroads, LLC. (Metropistas).*
- *Informe anual de cumplimiento para el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio de 2024 con relación al Contrato de Concesión de los*

Autorizado por la Oficina del Contralor Electoral OCE-SA-2024-03799

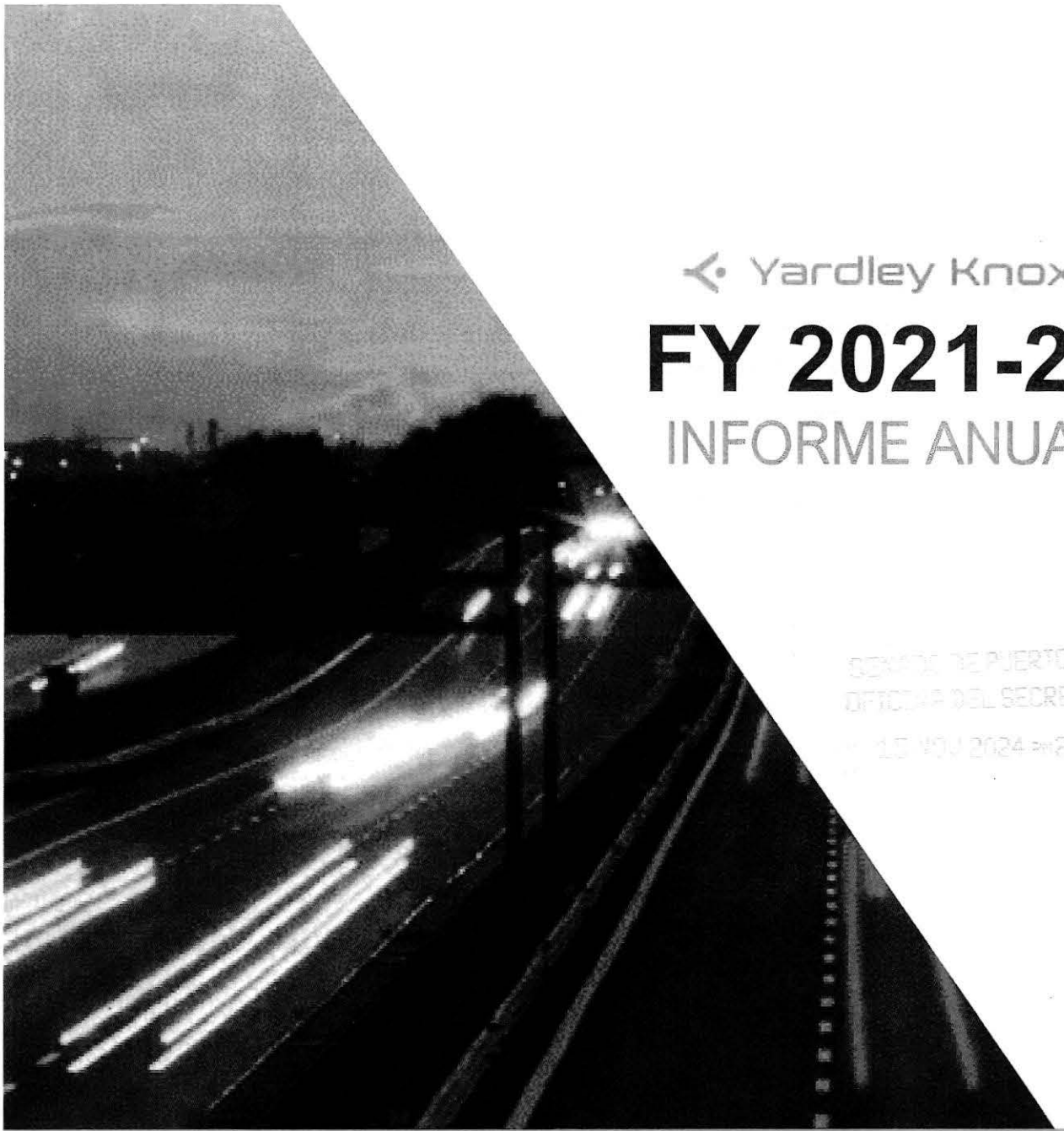
Terminales de Cruceros de la Bahía de San Juan, suscrito entre la APPR y San Juan Cruise Ports, LLC.

- *Informe de cumplimiento del Periodo de Movilización con relación al Contrato de Operación y Mantenimiento de los Activos Legados de Generación de la Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE"), suscrito entre la AEE, Genera PR, LLC y la AAPP como Administrador.*
- *Informe de cumplimiento para el año 2021-2022 con relación al Contrato de Operación y Mantenimiento del Sistema de Transmisión y Distribución de la AEE, suscrito entre la AEE, LUMA Energy, LLC y la AAPP como Administrador.*

Informamos que se estarán publicando copias de estos informes anuales de cumplimiento en la página de internet de la AAPP para fácil acceso al público en general.

Cordialmente,

Lcdo. Gerardo Lorán Butrón
Subdirector Ejecutivo
Autoridad para las Alianzas Público-Privadas



Yardley Knox

FY 2021-22

INFORME ANUAL

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM 2:50

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 7
Ámbito y Metodología de la Monitoría 7
Informe de Monitoría 8
Plan Anual: Estándares de Operación Volumen I: Manual de Mantenimiento: 9
Implementación 9
Metodología de la Evaluación 9
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 III: 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
Resumen de la Evaluación 22
Informes Financieros 22
Metodología de la Evaluación 22
Evaluación 22
Resumen de la Evaluación 24
Informes Mensuales de Desempeño del Bus Rapid Transit ("BRT") y el Dynamic Toll Lane ("DTL") 24
Implementación 24
Metodología de la Evaluación 25
Evaluación 25
Resumen de la Evaluación 25
Plazas de Peajes 26
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 49
Pago de Utilidades 50

Implementación 50
Metodología de la Evaluación 51
Evaluación 51
Resumen de la Evaluación 52
Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico 53
Implementación 53
Metodología de la Evaluación 54
Evaluación 54
Resumen de la Evaluación 55
Requerimientos de Diseño y Construcción 55
Implementación 58
Metodología de la Evaluación 58
Evaluación 58
Resumen de la Evaluación 62

Lista De Tablas En El Informe

TABLA 1: DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES CORRECTIVAS DE MANTENIMIENTO POR CAPÍTULO 2021 ---- 10
TABLA 2:DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES CORRECTIVAS DE MANTENIMIENTO POR CAPÍTULO 2022 ---- 10
TABLA 3: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE TRÁMITES REQUERIDOS POR EL VOLUMEN I DE LOS ESTÁNDARES DE OPERACIÓN ---- 11
TABLA 4: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE TRÁMITES REQUERIDOS POR EL VOLUMEN II DE LOS ESTÁNDARES DE OPERACIÓN ---- 15
TABLA 5: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE TRÁMITES REQUERIDOS POR EL VOLUMEN II Y III DE LOS ESTÁNDARES DE OPERACIÓN ---- 16
TABLA 6: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES MENSUALES DE COBRO DE PEAJES ELECTRÓNICOS ---- 18
TABLA 7: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2021 ---- 19
TABLA 8: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2022 ---- 20
TABLA 9: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO ---- 20
TABLA 10: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES DE TRÁFICO ---- 21
TABLA 11: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES AMBIENTALES ---- 22
TABLA 12: CIERRE DE LOS ESTADOS FINANCIEROS TRIMESTRALES NO AUDITADOS ---- 23
TABLA 13: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LA PRESENTACIÓN DE INFORMES FINANCIEROS POR EL CONCESIONARIO A LA ACT ---- 24
TABLA 14: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES MENSUALES DE DESEMPEÑO DEL BRT/DTL ---- 25
TABLA 15: CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJE EN LA PR-5 Y LA PR-22 CON SISTEMA ORT ---- 26
TABLA 16: PUNTOS DE COBRO DE PEAJES DEL BRT/DTL ---- 27
TABLA 17: CÁLCULO DEL POR CIENTO DE AUMENTO A LAS TARIFAS DE PEAJES EFECTIVAS EL 1 DE ENERO DE 2021 ---- 28
TABLA 18: CÁLCULO DEL POR CIENTO DE AUMENTO A LAS TARIFAS DE PEAJES EFECTIVAS EL 1 DE ENERO DE 2022 ---- 28

TABLA 19: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES ANTES DE REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10----29
TABLA 20: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10----29
TABLA 21: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10----30
TABLA 22: NOTIFICACIONES DEL CONCESIONARIO A LA AUTORIDAD Y AL PÚBLICO SOBRE REVISIONES A TARIFAS DE PEAJES----32
TABLA 23: DIVULGACIÓN DE AUMENTOS EN LOS PEAJES EN LOS MEDIOS NOTICIOSOS DE PUERTO RICO -33
TABLA 24: TRANSFERENCIAS ($) DEL BANCO VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2021-2022 ----33
TABLA 25: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE SEGUROS REQUERIDOS POR EL CONTRATO DE CONCESIÓN 40
TABLA 26: MUNICIPIOS CORRESPONDIENTES AL PAGO DE PATENTE MUNICIPAL ----42
TABLA 27: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE OBLIGACIONES CONTRIBUTIVAS DEL CONCESIONARIO----44
TABLA 28: PERMISOS DE USO 2021 ----46
TABLA 29: PERMISOS DE USO 2022----46
TABLA 30: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES PARA LAS OPERACIONES DE LAS AUTOPISTAS ----49
TABLA 31: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE PAGO DE UTILIDADES DE LAS AUTOPISTAS----52
TABLA 32: RESUMEN DE CUMPLIMIENTO CON LA SECCIÓN 3.16(E) DEL CONTRATO DE CONCESIÓN----55
TABLA 33: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN----63

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 del Contrato 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 el año 2003, con sede social en Madrid y sede operativa en Barcelona, dedicada a la gestión de autopistas ("Abertis"). Abertis 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 ("Informe Anual"). Este Informe Anual cubre el periodo del 1 de julio 2021 hasta el 30 de junio 2022. Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe Anual tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato de Concesión.

ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

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, un breve resumen de las enmiendas al Contrato de Concesión.

- **Primera Enmienda d**el 19 de septiembre de 2011: Establece 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** del 23 de marzo de 2012: Surge como consecuencia del comienzo de los trabajos de la conversión, por parte de la ACT, a peajes electrónicos de los carriles en las plazas de peaje de las Autopistas ("Plazas de Peaje"). Ello, 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 a: (1) los Accelerated Safety Upgrades ("ASU") y (2) a los términos de pago de la porción correspondiente a la ACT de los peajes electrónicos por los servicios provistos por TransCore.

- **Tercera Enmienda** del 14 de noviembre de 2012: Surge 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** del 4 de febrero de 2015: Recoge 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** del 19 de abril de 2016: Atiende 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.

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 ("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 de conformidad con los acuerdos alcanzados.

ÁMBITO Y METODOLOGÍA DE LA MONITORÍA

El 14 de agosto de 2023, se sometió ante la consideración de la AAPP una propuesta para servicios de monitoría externa de cumplimiento para el Contrato de Concesión de las Autopistas, incluyendo la preparación de Informes Anuales para los términos 2021-2022 y 2022-2023 del

Contrato de Concesión. El 24 de agosto de 2023, se otorgó el contrato con Yardley Knox LLC ("Yardley Knox") para dichos servicios.

De conformidad, Yardley Knox identificó las áreas y documentos a ser revisados y redactó una tabla de cotejo ("Tabla de Cotejo") con los términos del Contrato de Concesión a ser revisados para determinar cumplimiento durante el periodo de evaluación. La Tabla de Cotejo comprende una monitoria de cumplimiento en los siguientes temas del Contrato de 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 los 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 la naturaleza de los distintos temas, la metodología de evaluación varía para cada tema evaluado. En las siguientes secciones se establecen: (1) los términos del Contrato de Concesión, según enmendado; (2) la implementación de tales términos y condiciones por el Concesionario y la ACT; y (3) la evaluación realizada para cada una de estas secciones.

Yardley Knox se reserva el derecho de presentar en el futuro un Informe Anual revisado con información adicional tales como: tablas, gráficas, resultados, opiniones, y conclusiones, que resulten de información adicional que no estaba disponible al momento de redactar el presente Informe Anual.

INFORME DE MONITORÍA

En las siguientes secciones se discute cada uno de los temas objeto de este Informe, Anual conforme a las disposiciones del Contrato de Concesión, sus enmiendas, y Apéndices. Los temas fueron determinados tras 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 9A del Contrato de Concesión ("Estándares de Operación"). Los Estándares de Operación exigen una operación de 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 (en adelante, "Manual de Mantenimiento"), le requiere al Concesionario el mantenimiento efectivo y constante de toda la infraestructura que componen las Autopistas. El Manual de Mantenimiento divide las actividades de mantenimiento en mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo. A su vez, 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). El Manual de Mantenimiento impone ciertas frecuencias de actividades de mantenimiento para cada una de las categorías, así como tiempos de respuesta de las actividades correctivas, con las cuales el Concesionario debe cumplir.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Manual de Mantenimiento, 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 ("Programa JAMMS") con el fin de registrar el desempeño del mantenimiento en las Autopistas.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación del mantenimiento en las Autopistas y sus facilidades fue realizada a base de las actividades correctivas de mantenimiento, desde el año 2017 hasta el año 2022, según la información registrada en el Programa JAMMS. Cabe destacar que el Concesionario también ha incorporado los tiempos de respuesta en el Programa 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 el Programa JAMMS.

TABLA 1: DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES CORRECTIVAS DE MANTENIMIENTO POR CAPÍTULO 2021

	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	99.02%	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 de Peaje	91	91	100.00%	0	0.00%
TOTAL	4979	4921	98.84%	58	1.16%

TABLA 2:DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES CORRECTIVAS DE MANTENIMIENTO POR CAPÍTULO 2022

	Total	En Cumplimiento		Incumplimiento	
		Instancias	%	Instancias	%
Puentes y Estructuras	19	19	100.00%	0	0.00%
Drenajes / Control de Erosión	6	6	100.00%	0	0.00%
Mantenimiento de Facilidades	456	449	98.25%	7	1.75%
Paisajismo	147	142	96.6%	3	2.04%
Mantenimiento de Muros de Contención	2	2	100.00%	0	0.00%
Mantenimiento de Luminarias en Vías de Rodaje	106	101	95.28%	5	4.72%
Mantenimiento de Pavimentos	141	138	97.87%	3	2.12
Limpieza de Vías de Rodaje	20	19	95.00%	1	5.00%
Mantenimiento de Sistemas de Seguridad Vial	224	222	99.11%	2	0.89%
Slope stabilization, Rck SLd, SNKH	0	0	0.00%	0	0.00%

	Total	En Cumplimiento		Incumplimiento	
		Instancias	%	Instancias	%
Mantenimiento de Plazas de Peaje	0	0	0.00%	0	0.00%
TOTAL	1,121	1,098	97.95%	21	1.87%

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 3: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen I de los Estándares de Operación

Criterio	Resultado
Respuesta para las Actividades de Mantenimiento 2021	C
Respuesta para las Actividades de Mantenimiento 2022	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 Operación.

El Volumen II de los Estándares de Operación (en adelante, "Manual de Operaciones y Procedimientos"), le requiere al Concesionario la redacción y entrega de ciertos planes ("Planes Requeridos") e informes ("Informes Requeridos") para la evaluación y aprobación de la ACT. 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 Requeridos 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 Manual de Operaciones y Procedimientos del Contrato de Concesión.

- **Presentación de Planes por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Para el año fiscal 2021-2022, los Planes Requeridos 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 Requeridos entregados para el año fiscal 2021-2022 fueron presentados a la ACT, dentro del periodo estipulado. Así las cosas, se considera que el Concesionario está en **CUMPLIMIENTO** con los tiempos establecidos en el Manual de Operaciones y Procedimientos.

- **Aprobación de Planes por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año fiscal 2021-2022, los Planes Requeridos 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 dichos planes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los Planes Requeridos 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 redacción y entrega a ACT del Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales ("Informe Anual de Estado"). 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 del Informe Anual de Estado: Conforme a los Estándares de Operación, todos los informes que componen el Informe Anual de Estado con la excepción del Informe de Condiciones Submarinas y el Informe de Programa de Mejoras Capitales ("Informe 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 Mejoras Capitales debe ser sometido a la ACT anualmente, dentro de un término de dos (2) meses luego de la ACT haber aprobado el Informe Anual de Estado.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los Planes Requeridos 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 del Contrato de Concesión ("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 como tal conforme al National Bridge Inventory System ("NBIS") de la Administración Federal de Autopistas ("FHWA", por sus siglas en inglés, según 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. Cabe destacar que las inspecciones de los puentes están a cargo de la Compañía Desarrolladora JA desde el año 2020, previo a esto estaban a cargo de la ACT.

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 del Informe de Mejoras Capitales por el Concesionario
- Aprobación del Informe de Mejoras Capitales por la ACT

- **Presentación de Informe de Estado de las Autopistas por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Los documentos del Informe Anual correspondiente al año fiscal 2021-2022 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, "[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". 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 las correspondientes aprobaciones.

- **Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año fiscal 2021-2022, el Informe Anual de Estado debió ser aprobado 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 haya aprobado dicho informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en **INCUMPLIMIENTO** con este requerimiento.

- **Presentación del Informe 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. 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 Mejoras Capitales 2021-2030, visto que lo presentó 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 del Informe de Mejoras Capitales por la ACT** **Incumplimiento**

El Concesionario presentó los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas y, consecuentemente, el Informe de Mejoras Capitales 2021-2030, el 28 de julio de 2022 para revisión de la ACT. 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. Conforme a esto, se considera que la ACT está en **INCUMPLIMIENTO** con este requerimiento.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación del Informe Anual de Estado e Informe de Mejoras Capitales.

Tabla 4: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II de los Estándares de Operación

Criterio	Resultado
Presentación de Informe Anual de Estado	C
Aprobación de Informe Anual de Estado por la ACT	I
Presentación de Informe de Mejoras Capitales por el Concesionario	C
Aprobación de Informe 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 Volumen III de los Estándares de Operación (en adelante, "Plan de Manejo Ambiental"), le requiere al Concesionario proteger los recursos naturales y el ambiente, a la vez que se cumple con las cláusulas contractuales. El Plan de Manejo Ambiental establece los requerimientos mínimos para que el Concesionario genere un plan ambiental detallado y atender los asuntos fundamentales necesarios para proteger los recursos naturales y el ambiente.

El Plan de Manejo Ambiental 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, aún cuando el Contrato de

Concesión no dispone de un término de tiempo específico para la aprobación de dicho plan por la ACT.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental, el Concesionario ha presentado dicho plan, anualmente, a la ACT.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se evaluó la presentación y aprobación a tiempo de los planes. Para esto se toma en consideración las fechas de presentación por el Concesionario y la correspondiente aprobación por la ACT.

Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental del Contrato de Concesión.

- **Presentación del Plan de Manejo Ambiental por el Concesionario**
  En Cumplimiento

Para el año fiscal 2021-2022 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 de Manejo Ambiental el 28 de enero de 2021 a la ACT, por lo que cumplió con el término de tiempo requerido para su presentación.

- **Aprobación en Tiempo del Plan de Manejo Ambiental por la ACT**
  Incumplimiento

Para el año fiscal 2021-2022 el Plan de Manejo Ambiental debió ser aprobado por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2021 (120 días calendarios luego de su presentación).

No se ha provisto evidencia de que se haya aprobado el Plan de Manejo Ambiental a la fecha de este Informe Anual. 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 del Plan de Manejo Ambiental.

Tabla 5: Resumen de la Evaluación de Trámites Requeridos por el Volumen II y III de los Estándares de Operación

Criterio- Volumen III	Resultado

Presentación del Plan de Manejo Ambiental por el Concesionario	C
Aprobación del 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 contenido en el Apéndice 19 ("Apéndice 19") del Contrato de Concesión ("Informes Mensuales de Peajes Electrónicos"). Los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos deben: (1) ser preparados con los datos del proveedor de servicios de cobro de peajes electrónicos en las Autopistas e (2) incluir un estimado detallado de los Peajes No Pagados (*Delinquent Non-Cash Tolls)* por los usuarios de las Autopistas *("*DNCT", por sus siglas en inglés) para el periodo cubierto por dicho informe. El Apéndice 19 del Contrato de Concesión (en adelante, *"Form of Monthly ETC Traffic Report")*, consiste en una plantilla de informe de las transacciones electrónicas en los peajes, y sus correspondientes ingresos basados en las tarifas aplicables para el periodo en cuestión.

IMPLEMENTACIÓN

El Concesionario generó su propia plantilla para los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos. Cabe mencionar que la plantilla del Concesionario es sustancialmente similar a la contenida en el Apéndice 19, siendo las diferencias principales las siguientes:

- El Apéndice 19 presenta una sección para la tabulación de las tarifas de peajes aplicables en cada Plaza de Peaje 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 Mensual de Peajes Electrónicos.

EVALUACIÓN

- **Presentación del Informe Mensual de Peajes Electrónicos**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Peajes Electrónicos para los siguientes periodos, en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- 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
- Enero 2022.....15-Feb-2022
- Febrero 2022.....15-Mar-2022
- Marzo 2022.....12-Abr-2022
- Abril 2022.....13-May-2022
- Mayo 2022.....15-Jun-2022
- Junio 2022.....14-Jul-2022

Resultado: Todos los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos para el año fiscal 2021-2022 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 Peajes Electrónicos. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 6: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos

Criterio	Resultado
Presentación de Informes Mensuales de Peajes Electrónicos para el año fiscal 2021-2022	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 ("Informes de Características del Tráfico"). Los Informes de Características del Tráfico deben ser presentados dentro de un término de veinte (20) días laborables desde que finalice cada trimestre.

Implementación

El Concesionario generó una plantilla para los Informes de Características del Tráfico incluyendo: (1) los conteos mensuales de tráfico para cada una de las Plazas de Peajes (el conteo se provee por clase de vehículo) y (2) 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 de Características del Tráfico.

☑ EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes de Características del Tráfico. El año fiscal 2021-2022 debía incluir cuatro (4) Informes Trimestrales de Características del Tráfico. Sin embargo, ya que el Concesionario los presenta mensualmente, se suministraron doce (12) Informes de Características del Tráfico en total.

▪ Presentación de los Informes de Características del Tráfico

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes de Características del Tráfico en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- 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
- Enero 2022	15-Feb-2022
- Febrero 2022	15-Mar-2022
- **Marzo 2022 (1er Trimestre)**	12-Abr-2022
- Abril 2022	13-May-2022
- Mayo 2022	15-Jun-2022
- **Junio 2022 (2do Trimestre)**	13-Jul-2022

Resultado: Todos los Informes de Características del Tráfico para el año fiscal 2021-2022 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 2021 y el año 2022, sucesivamente.

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

TABLA 8: CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2022

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,131,339	10,559.939	132,017	11,823,295
Febrero	1,135,490	10,462,569	180,185	11,778,244
Marzo	1,329,002	12,255,597	229,401	13,814,000
Abril	1,463,586	13,923,813	212,666	15,600,065
Mayo	1,517,981	14,639,986	217,430	16,375,397
Junio	1,457,752	14,103,242	202,001	15,762,995
				85,153,996

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 9: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

Criterio	Resultado
Presentación de Informes de Características del Tráfico para el año fiscal 2021-2022	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 ("Informes Trimestrales de Incidentes"). Para esto el Concesionario ha generado un formato 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, así como 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: la presentación y la fecha de presentación de los Informes Trimestrales de Incidentes.

EVALUACIÓN

- **Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes Trimestrales de Incidentes:

Trimestre	*Fecha de Entrega*
Primer Trimestre	5-Oct-2021
Segundo Trimestre	10-Ene-2022
Tercer Trimestre	6-abril-2022
Cuarto Trimestre	7-julio- 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 10: 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, derrame (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 ("Informe de Incidentes Ambientales"). 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.

Durante el año 2022, se registró un incidente el 3 de junio. Este consistió en un derrame de brea que tuvo lugar en la mañana de dicho día. La empresa responsable del incidente fue PR Asphalt, la cual procedió a abordarlo de manera inmediata. Para mitigar el impacto, se emplearon medidas como el uso de arena y agua para enfriar el material derramado. Además, PR Asphalt informó su intención de reciclar el material para su posterior uso en la producción de asfalto, según corresponda. Es importante destacar que el incidente fue debidamente reportado el 8 de junio de 2022, es decir, dentro del plazo de siete días establecido desde la ocurrencia del evento ambiental. Por lo tanto, se puede afirmar que el Concesionario está en CUMPLIMIENTO con las regulaciones pertinentes en este aspecto.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 11: Resumen De La Evaluación De Los Informes De Notificaciones De Incidentes Ambientales

Criterio	Resultado
Presentación de Informes de Incidentes Ambientales	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

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 ("Estados No Auditados"). Además, el Contrato establece que el Concesionario deberá emitir y proveer, al cierre del año, un estado financiero auditado ("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 (en conjunto con los Estados No Auditados, "Informes Financieros").

Metodología de la Evaluación

Se le solicitó al Concesionario que presentara 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 ("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 Fiscal, es 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 periodo contable 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 al cierre del año natural, 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 y 2022 fueron emitidos y reportados a la ACT. Los Estados Financieros Auditados también constan con la carta de opinión del CPA según requerida por el Contrato de Concesión.

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 los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año y, (2) 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 al Contrato sobre la definición de año reportable, sino un relevo en el cual la modificación de los periodos de informes del Año Fiscal y año natural cumple con el Contrato de Concesión.

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.

- **Estados No-Auditados**

El Concesionario tenía la obligación de emitir un Estado No Auditado para cada periodo de tres (3) meses, es decir, para cada periodo terminando el 30 de septiembre, 31 de diciembre, 31 de marzo y el 30 de junio de cada año y remitirlo a la ACT, en o antes de sesenta (60) días de culminado cada periodo.

El Concesionario suministró Estados No Auditados 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 12: CIERRE DE LOS ESTADOS FINANCIEROS TRIMESTRALES NO AUDITADOS

Cierre de Estados Financieros No-Auditados Trimestrales	
Periodo terminado en:	Fecha de Entrega a la ACT:
30-Sep-2021	12-Nov-2021
31-Dic-2021	14-Feb-2022
31-Mar-2022	13-May-2022
30-Jun-2022	12- Ago-2022

Se pudo confirmar que los Estados No Auditados estipulados en la Sección 1.1 del Contrato de Concesión, correspondientes a los trimestres finalizados en septiembre & diciembre de 2021, y marzo & junio 2022 fueron reportados a la ACT dentro del periodo de sesenta (60) días requerido en el Contrato de Concesión. 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 No-Auditados a la ACT.

Resumen de la Evaluación

El Concesionario no cumplió con la presentación de los Estados No Auditados a la ACT para los trimestres de marzo y junio 2022. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 13: Resumen de la Evaluación de la presentación de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT

Criterio	Resultado
Estados Financieros Auditados	C
Estados 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") ("Informes Mensuales de 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 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 requerido y en consideración a que el Concesionario entrega los informes a la ACT, a la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico ("AAFAF"), y a la AAPP; la plantilla del Concesionario tiene un formato estilo resumen donde se provee la velocidad promedio, las tarifas de peaje promedio, y el volumen de tráfico promedio durante cada día de operación. Además, 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.

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 dichos 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 fiscal 2021-2022 debía incluir doce (12) Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No se suministró evidencia que el Concesionario haya sometido dichos informes para los meses de julio 2021 a junio 2022 a la ACT. No obstante, el Concesionario sometió una hoja de trámite que pone a la disposición de la ACT el detalle de los volúmenes de tráfico y las velocidades promedio, así como las tarifas de peajes aplicables, 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 14: Resumen de la Evaluación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL

Criteria	Resultado
Presentación de Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

Según mencionado en monitorias anteriores, aunque el Concesionario ha incumplido con la presentación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL, sí existe la capacidad de generar los informes solicitados por el Contrato (aunque sean voluminosos). No obstante, el Concesionario informó, que la ACT tiene acceso al sistema que genera dichos informes, por lo que, de desearlo, podrían generarlos 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 (y/o la disponibilidad) de dicho informe debería continuar siendo un requerimiento del Contrato de Concesión.

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 de los de los Informes Mensuales del BRT/DTL 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 específico, la Sección 7.2 del Contrato establece, que el Concesionario tendrá derecho, durante el término de la concesión, a dos tipos de ingresos, Ingresos de Peajes ("Ingresos de Peajes") e Ingresos No-Peajes ("Ingresos No-Peajes"). Los Ingresos de Peajes se establecen como los peajes pagados por los usuarios por el uso de las Autopistas, e incluyen también la porción correspondiente al Concesionario del Carril de Peaje Dinámico localizado en la PR-22 ("DTL").

Por su parte, la Sección 3.16(c) del Contrato 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 DTL no pagado por usuarios. La Sección 3.16(c) del Contrato establece que los DNCT serán pagaderos al Concesionario por la ACT, independientemente si la ACT recobra o no los DNCT.

El Apéndice 10 del Contrato establece los términos bajo los cuales el Concesionario estará permitido a establecer el cobro del DTL. 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 del Contrato 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 ("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 15: CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJE EN LA PR-5 Y LA PR-22 CON SISTEMA ORT

Carretera	Plaza de Peaje	Localización	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 BRT/DTL**:** A partir del mes de agosto del año 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 Peaje 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 16: 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 del carril del BRT/DTL 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 ("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 dichas tarifas serán revisadas con una frecuencia anual a partir del año 2014, visto que las tarifas vigentes al inicio de la concesión debieron permanecer tal cual 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 ("Índice de Precios al Consumidor") 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 17: 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 18: 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 del Contrato establece una regla de redondeo que debe ser aplicada a las Tarifas de Peajes 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 de Peajes 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 (5¢), y no al redondeo de la décima de dólar (10¢).

Conforme a lo anterior, la Tabla (C) justo a continuación, muestra el aumento en las Tarifas de Peajes aplicados hasta el final del año 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 Peajes de la Tabla (C) con el redondeo aplicado.

TABLA 19: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES ANTES DE REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10

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 20: 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

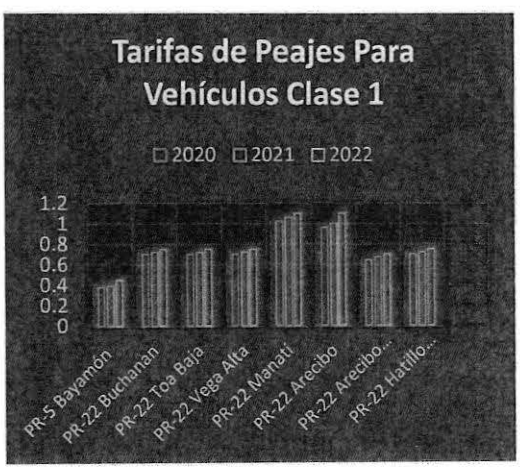
Tarifas que Debieron ser Implementadas el año 2021							
PR-22 Toa Baja	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Vega Alta	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10
PR-22 Manatí	1.10	2.10	2.40	2.75	3.10	3.40	3.75
PR-22 Arecibo	1.00	2.00	2.35	2.70	3.00	3.35	3.70
PR-22 Arecibo Rampa	0.70	1.35	1.70	2.00	3.35	2.70	3.00
PR-22 Hatillo Rampa	0.75	1.40	1.75	2.10	2.40	2.75	3.10

TABLA 21: CÁLCULO DE AUMENTO EN TARIFAS DE PEAJES LUEGO DEL REDONDEO DE SECCIÓN 2.3(A) DEL APÉNDICE 10

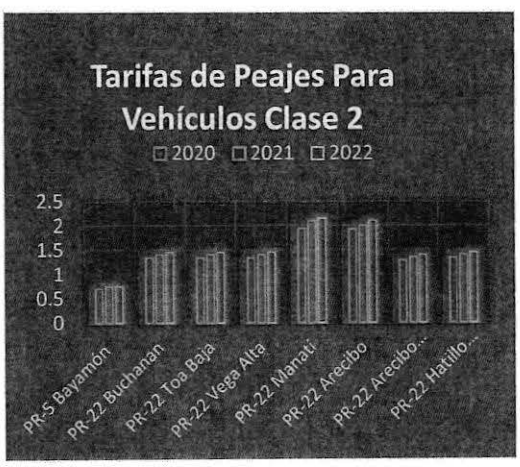
Tarifas Proyectadas para el año 2022							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	.45	.75	1.10	1.45	1.80	2.15	2.50
PR-22 Buchanan	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 Toa Baja	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 Vega Alta	.75	1.45	1.80	2.15	2.50	2.80	3.15
PR-22 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 de Peajes para vehículos clase 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 para el 2020, el 2021 y una proyección para las Tarifas de Peajes 2022.

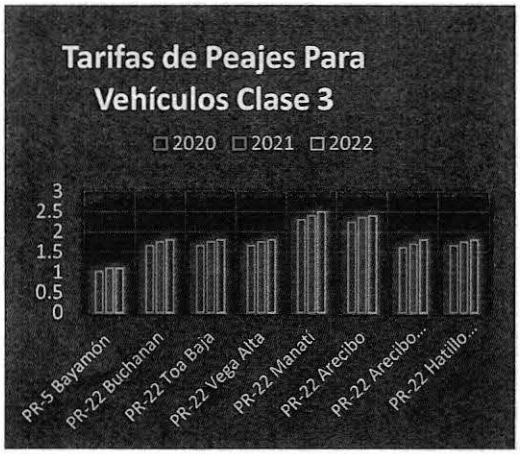
GRÁFICA 1: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 1



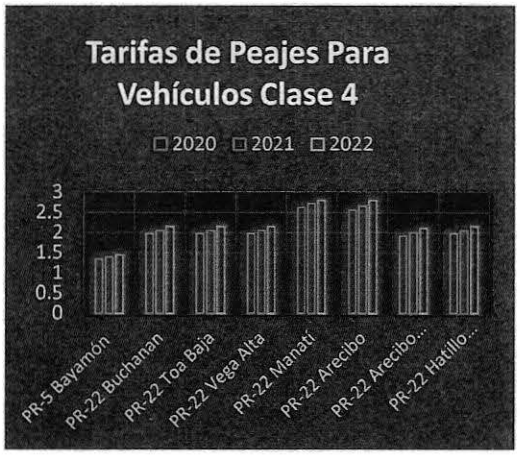
GRÁFICA 2: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 2



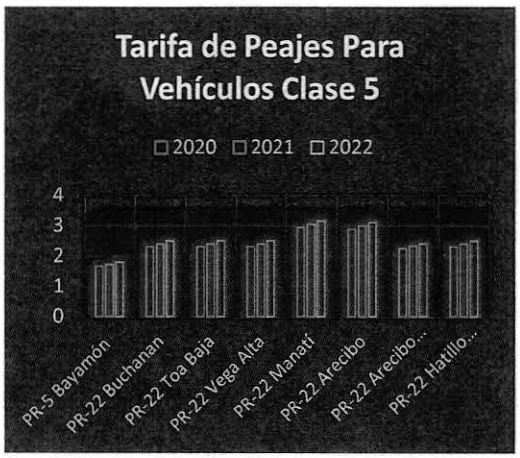
GRÁFICA 3: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 3



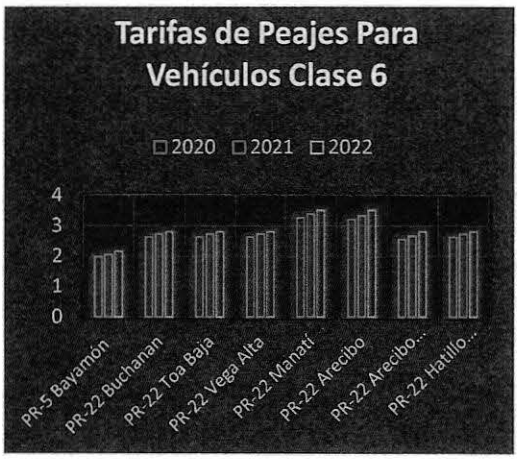
GRÁFICA 4: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 4



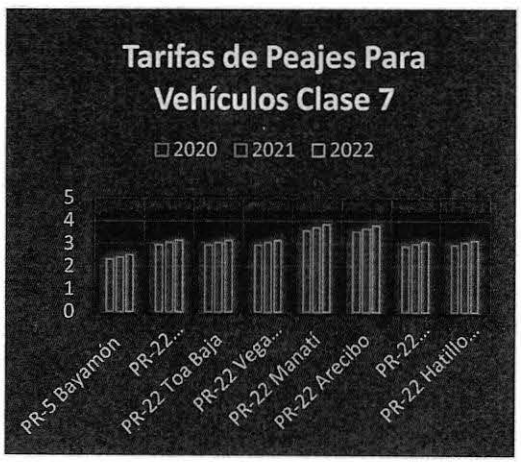
GRÁFICA 5: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 5



GRÁFICA 6: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 6



GRÁFICA 7: TARIFAS DE PEAJE VEHÍCULOS CLASE 7



Resultado: Comparando las Tarifas de Peajes calculadas, según el Apéndice 10 del Contrato de Concesión y las Tarifas de Peajes 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 de Peajes 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 de Peajes conforme a la Sección 2.1(c)(i) del Contrato. 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 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 de Peajes.

En el caso del público en general, las notificaciones deben realizarse veinte (20) días antes de la implementación de las nuevas Tarifas de Peajes, 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 ("Notificaciones Al Público General"). En las Notificaciones Al Público General, el Concesionario debe incluir en la notificación las nuevas Tarifas de Peajes que serán implementadas en las Autopistas. Además, el Concesionario viene obligado a utilizar esfuerzos razonables para informar al público sobre las nuevas Tarifas de Peajes, 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 los años 2021 y 2022.

TABLA 22: 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 y 2022		
Notificación a la ACT	3-Oct-2020	25-Sep-2020
Notificación al Público (Carta a ACT)	12-Dic-2020	3-Dic-2020
Notificación a la ACT	3-Oct-2021	28-Sep-2021
Notificación al Publico (Carta a ACT)	12-Dic-2021	10-Dic-2021

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 General consisten en una carta a la ACT, donde el Concesionario presenta el cálculo detallado de las nuevas Tarifas de Peaje 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 General, se pudo constatar la divulgación de los aumentos en las Tarifas de 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 las Tarifas de Peajes por el Concesionario.

TABLA 23: 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 y 2022	
El Nuevo Día / Conoce a cuánto aumentarán los peajes que están en la PR-22 y PR-5	4-Dic-2020
El Vocero / Aviso de Revisión de tarifas en la PR-22 y PR	10-Dic-2021

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 del Informe Anual, la totalidad de las transacciones de peajes fueron cobradas utilizando la modalidad de cobro electrónico (en adelante, "AutoExpreso"). Las transacciones registradas en cada una de las Plazas de Peaje por clasificación de vehículos son informadas por el Concesionario en un informe mensual ("Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos"), 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. Dicho informe también recoge los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las Tarifas de Peajes correspondientes a las transacciones registradas.

Para la monitoria correspondiente a este Informe Anual se le solicitó al Concesionario copia de las transferencias electrónicas realizadas por el BPPR. Esto con el propósito de comparar dichas transferencias 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 fiscal 2021-2022 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 abordan a continuación, según explicado por el 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, es decir, Professional Account Management ("PAM"). Las diferencias entre los informes presentados y la cantidad transferida por el BPPR al Concesionario se deben a: (1) ajustes manuales que realiza PAM como parte del proceso de reconciliación y/o (2) errores humanos involuntarios por parte del Concesionario en la información presentada. Sin embargo, en ambos casos, la cantidad transferida por el BPPR prevalece.

TABLA 24: TRANSFERENCIAS ($) DEL BPPR VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2021-2022

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
2021-7	$ 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)
2022-1	$ 12,031,977.52	$ 12,031,970.62	$ (6.90)
2022 - 2	$ 12,038,192.58	$ 12,038,159.36	$ (33.22)
2022-3	$ 14,106,914.01	$ 14,106,866.70	$ (47.31)
2022-4	*$ 13,223,026.00*	*$ 13,163,319.00*	*$ (59,707.00)*
2022-5	*$ 13,848,820.00*	*$ 13, 852,487.00*	*$ 3,667.00*
2022-6	*$ 13,353,066.00*	*$ 13,409,373.00*	*$ 56,307.00*
TOTALES	$ 158,770,232.98	$ 158,769,172.57	$ (1,060.41)

Resultado: Conforme a los datos evaluados, la monitoria ha concluido que las transacciones de peajes han sido implementadas apropiadamente.

Nota: Entre abril y junio de 2022 no estuvieron disponibles los Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos debido a un ataque cibernético perpetrado por "hackers" al proveedor de servicios. Metropistas, a fines de cumplir con su obligación, envió estos informes utilizando estimaciones, teniendo en cuenta que los saldos de estimaciones podrían tener alguna diferencia con respecto a las transacciones. Posteriormente, en junio de 2022, el proveedor re-estableció los informes de los meses afectados y la diferencia se ajustó en julio de 2022, lo que resultó en una diferencia neta de $267.

- **Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT**

La Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión establece que la ACT tendrá derecho, al final de cada año calendario, al treinta por ciento (30%) en exceso de aquellos ingresos estimados en el Apéndice 23 del Contrato de Concesión ("Ingresos en Exceso"). De no haber Ingresos en Exceso, el Concesionario no se verá obligado a desembolsarle a la ACT cantidad alguna por este concepto. La sub-cláusula (iv) de dicha 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 de cada año. 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 año 2021.

Resultado: Conforme la documentación evaluada, consideramos las disposiciones de la Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión en **CUMPLIMIENTO** para los años 2021 y 2022.

Resumen de la Evaluación

La Tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 1: *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 de seguro ("Pólizas Requeridas"). Ello 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 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 julio de 2021 al 30 de junio de 2022.

Metodología de la Evaluación

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a las Pólizas Requeridas, se solicitó copia de certificados de seguros para el tiempo objeto de la monitoria; ello para poder compararlas con los requerimientos de la Sección13.1 del Contrato de Concesión. Las Pólizas 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: (1) nombrar a la ACT, junto a sus oficiales, empleados, agentes y representantes como asegurados adicionales (2) deberá tener una cubierta primaria a cualquier otra cubierta sobre la propiedad o personas objeto del Contrato de Concesión; e (3) 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 y 31 de diciembre de 2021 a 31 de diciembre de 2022.

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 una 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 y 1 de enero de 2022 a 1 de enero 2023 (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 y el endoso de la póliza número 1000235992-06, desde el 1 de enero de 2022 al 1 de enero de 2023.

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 ("CFSE").

- El Concesionario presentó, y examinamos, una certificación expedida por la CFSE, en la que el ente certifica el cumplimiento con este requisito, en el periodo de tiempo aplicable a este Informe Anual.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección 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 y 31 de diciembre de 2021 a 31 de mayo de 2023.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación

La Sección 13.1(e) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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 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 y 1 de enero de 2022 a 1 de enero 2023.

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 y 31 de diciembre de 2021 a 31 de mayo de 2023

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 y 31 de diciembre de 2021 a 31 de mayo de 2023.

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 una 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 y 31 de diciembre de 2021 a 31 de mayo de 2023.

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. De igual forma, debe 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 inciso, 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 incluyendo puentes, túneles, edificios, torres, etc. Esto incluye cualquier adición a la propiedad que no se encuentre previamente sujeto a un seguro de construcción, ello 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) pérdida de ingresos y/o rentas; (3) coaseguro sin limitación alguna; (4) a la ACT como asegurado adicional; (5) 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, una extensión del 31 de diciembre de 2021 al 31 de marzo de 2022 y un certificado que cubre del 31 de marzo de 2022 al 31 de marzo de 2023

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado

La Sección 13.1(k) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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) un límite al menos igual que el reemplazo total de todo el equipo disponible, más diez por ciento (10%); (2) a la ACT como asegurado adicional; e (3) cubierta de leyes y ordenanzas.

- Cabe destacar que 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 una cubierta 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 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 una cubierta de interrupción de negocios por un límite de ciento veinte millones de dólares ($120,000,000.00). Cabe mencionar que la misma se encuentra incluida en la Póliza de Seguro de Propiedad. La documentación, además, incluye los 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 una cubierta 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 cubierta bajo este título, por lo cual en las pasadas monitorias se le solicitó información adicional al Concesionario. En respuesta, el Concesionario entregó una carta con fecha de 9 de junio de 2022 de Aon Risk Solutions of PR ("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 una 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 las Pólizas Requeridas por el Contrato de Concesión. La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

Tabla 25: 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	N/A
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 la radicación de las correspondientes planillas contributivas. De conformidad, 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 con 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) del Contrato, se considera un Evento de Incumplimiento del Contrato de Concesión. Además, la Sección 16.1 (b)(ii) del Contrato 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 su obligación de radicación y pago de las correspondientes planillas e impuestos requeridos por Ley, el Concesionario estará en incumplimiento con el Contrato de Concesión.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme al Contrato de Concesión y las Leyes de Puerto Rico, el Concesionario ha realizado los trámites correspondientes de sus obligaciones contributivas ante el Gobierno de Puerto Rico ("Gobierno") y sus distintos entes, como lo son el Departamento de Hacienda ("Hacienda"), 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 comprendido entre el 1 de julio 2021 al 30 de junio 2022.

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 Corporación para cada año contributivo, con el fin de reportar sus ingresos y pagar 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 en Hacienda 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 Hacienda el 11 de mayo de 2022. Además, se certificó que al 29 de abril de 2022, el Concesionario no tenía deudas con Hacienda por concepto de Contribuciones sobre Ingresos, según consta en la Certificación Negativa de Deuda emitida por el propio Hacienda.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar Planillas de Contribución sobre Ingresos.

Declaraciones de Volumen de Negocios

Todo contribuyente tiene la obligación de pagar y remitir al municipio correspondiente la Declaración sobre Volumen de Negocios, con el fin de informar y pagar la contribución impuesta a tenor con la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico" ("Patente Municipal"). La Patente Municipal se impone sobre el volumen de negocios o ingresos atribuibles a las operaciones de una entidad 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 Municipal.

Conforme a la legislación vigente, el Concesionario tiene la obligación de pagar Patente Municipal, únicamente en aquellos municipios en 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 26: 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 Municipales, Certificaciones de No Deuda y las Declaraciones de Volumen de Negocios para el año fiscal 2021 y año fiscal 2022 fueron emitidos por los municipios antes mencionados.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar la Declaraciones de Volumen de Negocios y pagar la Patente Municipal en los municipios donde se considera que opera bajo la concesión.

- **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 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). El Concesionario proveyó una Certificación de Deuda por todos los conceptos, con fecha de 29 de abril de 2022 la cual indica que no hay deuda con el CRIM a esa fecha.

Resultado: Conforme a todo lo anterior, consideramos que el Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar las 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 2021 y presentó copia del Certificado de Good Standing con fecha de 8 de marzo de 2022.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación de Pago del 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 ("IVU") según establecido por las Secciones 4010.01(p) y (nn) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico ("Código"). El Sr. Ángel Marzán, Secretario Auxiliar de Rentas Internas de Hacienda para el periodo de este Informe, emitió una determinación administrativa (i.e. "Determinación Administrativa") con fecha del 2 de diciembre de 2014 certificando que, para propósitos de IVU, y en consideración a que el Concesionario ejerce una función gubernamental, este es considerado un agente del Gobierno a tenor con la Sección 4010.01(p) del Código. Además, la Determinación Administrativa establece 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.

De conformidad el Concesionario está registrado como agente no retenedor según surge de sus Certificados de Registro de Comerciante, emitidos por el Sistema Unificado de Rentas Internas ('SURI'), para sí y por cada localidad, es decir, para 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 presenta el resumen de la evaluación.

TABLA 27: 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 ("Operaciones Generales").

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 conforme a la Ley Núm. 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, con fecha de expiración el 5 de marzo de 2020, mes en el que comenzó la pandemia del COVID-19. Por consiguiente, la renovación de dicho certificado tuvo lugar después del 5 de marzo de 2020.

Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento, el Concesionario presentó la siguiente evidencia:

Plaza de 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/May/2021-18/nov/2022

- ***Permiso NPDES***

El Permiso NPDES aplicable a las operaciones de las Autopistas es el MS4 – *Small Municipal Separated Storm Sewer Systems* ("Permiso MS4"). Tal permiso cubre todas las carreteras de Puerto Rico. Cabe destacar que la obtención del Permiso NDPES y del Permiso MS4 recae sobre la ACT y no sobre el Concesionario. Para cumplir con este requerimiento, la ACT obtuvo los siguientes permisos:

Plaza de 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.

Según una comunicación electrónica entre la Sra. Bárbara Sánchez, Gerente Ambiental y de Salud Ocupacional ("Sra. Sánchez") y el Sr. David Moreno, Consultor de la ACT, este último le informó a la Sra. Sánchez el 3 de febrero de 2023 que el Permiso MS4 otorgado previamente seguiría vigente hasta la aprobación del nuevo permiso. En consecuencia, se considera a la ACT y al Concesionario en **CUMPLIMIENTO**.

- **Plaza de 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 Único*

Conforme a lo requerido por el Contrato de Concesión, la ACT obtuvo el Permiso de Uso para las Autopistas el 19 de septiembre de 2011. Dicho permiso no tiene fecha de expiración.

A partir del año 2020 se cambió a un Permiso Único ("Permiso Único"). A continuación, se presentan los números de Permisos Únicos de cada Plaza de Peaje, los cuales, a su a vez, incluyen la Licencia Sanitaria y el Certificado de Prevención de Incendios, emitidos por la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe").

TABLA 28: PERMISOS ÚNICOS 2021

Plaza de Peaje		Permiso Único 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 del 20/feb/2020 hasta el 20/feb/2021
**Permiso anterior tenía vigencia del 10/mar/2020 hasta el 11/mar/2021

TABLA 29: PERMISOS DE USO 2022

Plaza de Peaje		Permiso de Uso Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PU-167871	10/ago/2022	10/ago/2023
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PU-121813	10/ene/2022	10/ene/2023
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PU-138556	21/mar/2022	21/mar/2023
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PU-138559	21/mar/2022	21/mar/2023

Plaza de Peaje		Permiso de Uso Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PU-138554	21/mar/2022	21/mar/2023
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PU-121147	10/ene/2022	10/ene/2023
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PU-130434	15/feb/2022	15/feb/2023
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PU-121165	10/ene/2022	10/ene/2023

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:

Plaza de 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 24/jun/2022	4/jun/2021** 4/jun/2024 (renovación solicitada el 11 de mayo de 2021)
Arecibo	☑	N/A		
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 del 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 alterno que cubría el período de abril del año 2021 hasta abril del año 2023.

** Radicación de renovación se presentó e1 11 de mayo de 2021 (antes de la fecha de expiración). El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") al emitir el permiso, obvió hacerlo desde la fecha de expiración (es decir, 4 de junio) y lo hizo a partir del 24 de junio.

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:

Plaza de 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 Num. 20116-108780-PGE-018434	25/mar/2021 2/sept/2022	8/sept/2026 2/sept/2027
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PGE-013290	25/mar/2021	8/jun/2026
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PGE-005328 Núm. 2017-150851-PGE-016224	24/feb/2017 7/feb/2022	23/feb/2022 7/feb/2027
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PGE-005353 Núm. 2016-109146-PGE-016225	24/feb/2017 7/feb/2022	24/feb/2022 7/feb/2027
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PGE-005352 Núm. 2016-109308-PGE-016226	24/feb/2017 7/feb/2022	24/feb/2022 7/feb/2027
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PGE-005329 Núm. 2017-150850-PGE-016227	24/feb/2017 7/feb/2022	23/feb/2022 7/feb/2027
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:

Plaza de 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

Plaza de Peaje		Permiso para Tanque de Almacenamiento de Combustible Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
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 consistentemente ha estado en cumplimiento con las autorizaciones requeridas para las operaciones de las Autopistas y sus facilidades, es decir: 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 y está 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, permisos y endosos requeridos.

Tabla 30: Resumen de la evaluación de las autorizaciones para las operaciones de las autopistas

Criteria	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
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

Criteria	General	Buchanan	Toa Baja	Vega Alta	Manatí	Arecibo	Rampa	Hatillo	Bayamón
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 en las Autopistas, tales como: energía eléctrica, agua potable y servicios sanitarios ("Contratos de Servicios"). Una vez establecidos los Contratos de Servicios, el Concesionario se ha encargado del pago de los mismos según las tarifas establecidas.

- **Servicio de Energía Eléctrica:** Para los servicios de energía eléctrica, el Concesionario estableció un contrato 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, el cual es una herramienta legal utilizada por la AEE, para clientes que poseen varias cuentas de servicio eléctrico que son pagadas desde una fuente centralizada ("Contrato de Facturación Resumida"). 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

Descripción	Cuenta Núm.
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 Contratos de Servicios para las Autopistas.

EVALUACIÓN

- **Servicio de Energía Eléctrica**

El Concesionario se 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 emitidas por 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 suministró ocho (8) certificaciones de no-deuda. Las mismas se detallan a continuación:

Certificaciones 2021

Plaza de 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
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

Plaza de Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
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.

Certificaciones 2022

Plaza de Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Buchanan	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301643-7 (balance $2,153.53)	30/oct/2023
Toa Baja	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm.22301641-1(balance $1,297.92)	30/oct/2023
Vega Alta	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301640-3 (balance $-4,891.07)	30/oct/2023
Manatí	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301639-5 (balance $3,810.44)	30/oct/2023
Arecibo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301637-9 (balance $1,083.94)	30/oct/2023
Arecibo Rampa	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301638-7 (balance $60.33)	30/oct/2023
Hatillo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301636-1 (balance $934.05)	30/oct/2023
Bayamón	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301642-9 (balance $101.77)	30/oct/2023

*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 de los Contratos de Servicio para las Autopistas. Aún cuando las cuentas para los peajes de Buchanan, Vega Alta, Arecibo Rampa, Hatillo, Arecibo y Manatí presentan balances pendientes de pago, ello se trata de cargos corrientes, por lo que no se considera incumplimiento. La tabla a continuación presenta el resumen de la evaluación de los pagos de los Contratos de Servicio.

TABLA 31: 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 realizar esfuerzos razonables para asegurar que los miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico ("NPPR") provean servicios de control de tráfico y hagan valer las leyes en las Autopistas. No obstante, del Concesionario no estar en cumplimiento con la Sección 3.16(e)(i) del Contrato o haberse acogido a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato, la ACT no se verá en la obligación de cumplir con la Sección 3.16(a) del Contrato.

La Sección 3.16(e)(i) del Contrato 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) del Contrato le requiere al Concesionario el pago de $450,000.00 adicionales a la ACT. Estos pagos constituyen pagos para mejoras capitales, equipo, y gastos operacionales del NPPR en la prestación de sus servicios en las Autopistas.

La Sección 3.16(e)(ii) del Contrato le provee la opción al Concesionario de entrar en un acuerdo con el NPPR para proveer los servicios de control de tráfico y hacer valer las leyes en las Autopistas. Tal acuerdo tendría que cumplir con cierto nivel mínimo de servicios policiacos, según 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 el NPPR, conforme a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato, se quedarían sin efecto los pagos requeridos por la Sección 3.16(e)(i) del Contrato durante la vigencia del tal acuerdo entre el Concesionario y el NPPR.

IMPLEMENTACIÓN

El 11 de junio de 2012, el Concesionario y el NPPR suscribieron el acuerdo número 2012-A00134 ("Acuerdo de Servicios Policiacos"), mediante el cual el NPPR se comprometió a proveer 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 el NPPR.

En el Acuerdo de Servicios Policiacos, se acordaron 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 ("Nivel Mínimo de Servicios Policiacos").

Por la prestación del Nivel Mínimo de Servicios Policiacos, el Concesionario se comprometió a lo siguiente:

- Proveer al personal del NPPR 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 el NPPR 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 al NPPR el 50% del ahorro del presupuesto para el año calendario por concepto de ahorro en combustible y gastos administrativos.

El Acuerdo de Servicios Policiacos ha tenido varias enmiendas siendo la más reciente para el periodo del reporte la numero 2021-A00008 con vigencia desde el 1 de julio de 2020 hasta el 29 de junio de 2022.

.

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 NPPR 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 NPPR, se cursó una carta al Comisionado Henry Escalera ("Comisionado Escalera") sobre las acciones del Concesionario relacionadas al acuerdo 2021-A00008 y el cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades.

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 Escalera confirma que Metropistas ha cumplido con los servicios pactados para las autopistas.

Resultado: Para propósitos de esta monitoria se encuentra al Concesionario en cumplimiento con los acuerdos con el NPPR según vigentes.

Resumen de la Evaluación

Los pagos en beneficio del NPPR han estado en cumplimiento con los requerimientos de la 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.

Tabla 32: Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión

Criteria	Resultado
Vigencia del Acuerdo entre el NPPR y Concesionario	C
Cumplimiento de Términos y Condiciones del 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 ("Capítulo K"): (1) le establece al Concesionario requerimientos y guías para la ejecución de proyectos de mejoras capitales, rehabilitaciones, y mejoras de capacidad en las Autopistas; (2) describe las coordinaciones necesarias con la Autoridad y otras entidades del Estado, y (3) 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 del Capítulo K establece que el Concesionario deberá emplear los servicios de ingenieros y arquitectos licenciados cualificados para los trabajos a ser realizados. Dicha sección le permite al Concesionario hacer una mezcla de recursos internos y externos para llevar a cabo los proyectos, según la complejidad de estos. Por otro lado, la Sección K.3.11 del Capítulo K 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 del Capítulo K 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 del Capítulo K requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Gobierno, y la Ley de Política Ambiental Nacional (*National Environmental Policy Act*, "NEPA", por sus siglas en inglés). Además, 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 ("Exclusión Categórica"). La Exclusión Categórica permite que un proyecto pueda realizarse sin la evaluación previa de la JCA.

- **National Pollution Discharge Elimination System (NPDES)**

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 ("Permiso NPDES").

- ***Storm Water Pollution Prevention Plan***

Como parte del Permiso NPDES se requiere la redacción de un *Storm Water Pollution Prevention Plan* ("SWPPP") en casos en que se impacten un acre o más de superficie. Dicho plan debe detallar las actividades que el Concesionario 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 ("Reglamento Conjunto de Permisos") requiere la obtención de un 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 ("Permiso General Consolidado"). Dicho 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 Municipales debe realizarse antes de comenzar la construcción. Además, 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 ("Arbitrios de Construcción"). El pago de Arbitrios de Construcción 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. Ello 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 del Capítulo K requiere que todo trabajo de construcción terminado por el Concesionario sea documentado en planos como *"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 han 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 (Fase 3)*

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 (Extension Buchanan Canopy Demolition and Configuration)***

Dicho Proyecto está incluido en el acuerdo para la demolición y reconfiguración de los canopies en Hatillo y Manatí, actualmente en la fase 3. Este desarrollo surgió a través de una modificación (orden de cambio) al proyecto original de demolición de los canopies en Hatillo y Manatí. Por ello, la Exclusión Categórica se aplica a estas ubicaciones. Los permisos necesarios para este proyecto (Buchanan) se obtuvieron mediante enmiendas a los permisos previamente otorgados para Hatillo y Manatí.

- 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 23 de septiembre de 2021.

- 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 la 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. Para la demolición y reconfiguración de canopies fase 3 (Buchanan canopies) se presentaron informes desde enero de 2022 hasta la culminación del proyecto en julio de 2022. La orden de proceder se otorgó con fecha de comienzo al 1 de noviembre de 2021. No obstante, los trabajos en campo comenzaron en enero luego de la aprobación del Permiso Único Incidental. Por esa razón, no hay informes para ese proyecto de octubre a diciembre de 2021.

- **Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró la Certificación de No Presencia de Pintura con Base de Plomo, por lo que no era requerido obtener un permiso para estos efectos.

Sin embargo, para el proyecto de Buchanan, se sometió permiso para la remoción de material con contenido de plomo el 15 de noviembre de 2021, el mismo tiene vigencia hasta noviembre 14 del 2026. El número de permiso es PG-PB-32-1121-0894.

- **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 abril del 2022.

- **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.

Para el proyecto de demolición y reconfiguración del canopy en Buchanan el concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Guaynabo, el 19 de octubre de 2021. La certificación indica el costo total del proyecto.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación Para Proceder al contratista. Dicha notificación fue emitida el 13 de julio de 2020 y establece una fecha para comenzar los trabajos de construcción del 22 de julio de 2020.

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La notificación para proceder fue emitida el 27 de octubre de 2021. En la notificación para proceder se estableció una fecha para comenzar los trabajos de construcción del 1 de noviembre de 2021.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 5 de agosto de 2021.

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el proyecto de demolición y reconfiguración de la plaza de peajes de Buchanan el 11 de julio de 2022.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el 8 de octubre de 2021.

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el proyecto de Buchanan, el 15 de agosto de 2022.

- **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 los municipios de 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 la carta fechada el 23 de julio de 2019.

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 General, 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 para el año 2021.

- **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 de construcción correspondientes.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación Para Proceder al contratista. Dicha notificación fue emitida con fecha del 20 de agosto de 2020 y se establece 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) Fondo del Seguro del Estado; (iii) Automobile Liability; (iv) Excess Liability; (v) Worker's Compensation and Employer's Liability Insurance;

- **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.

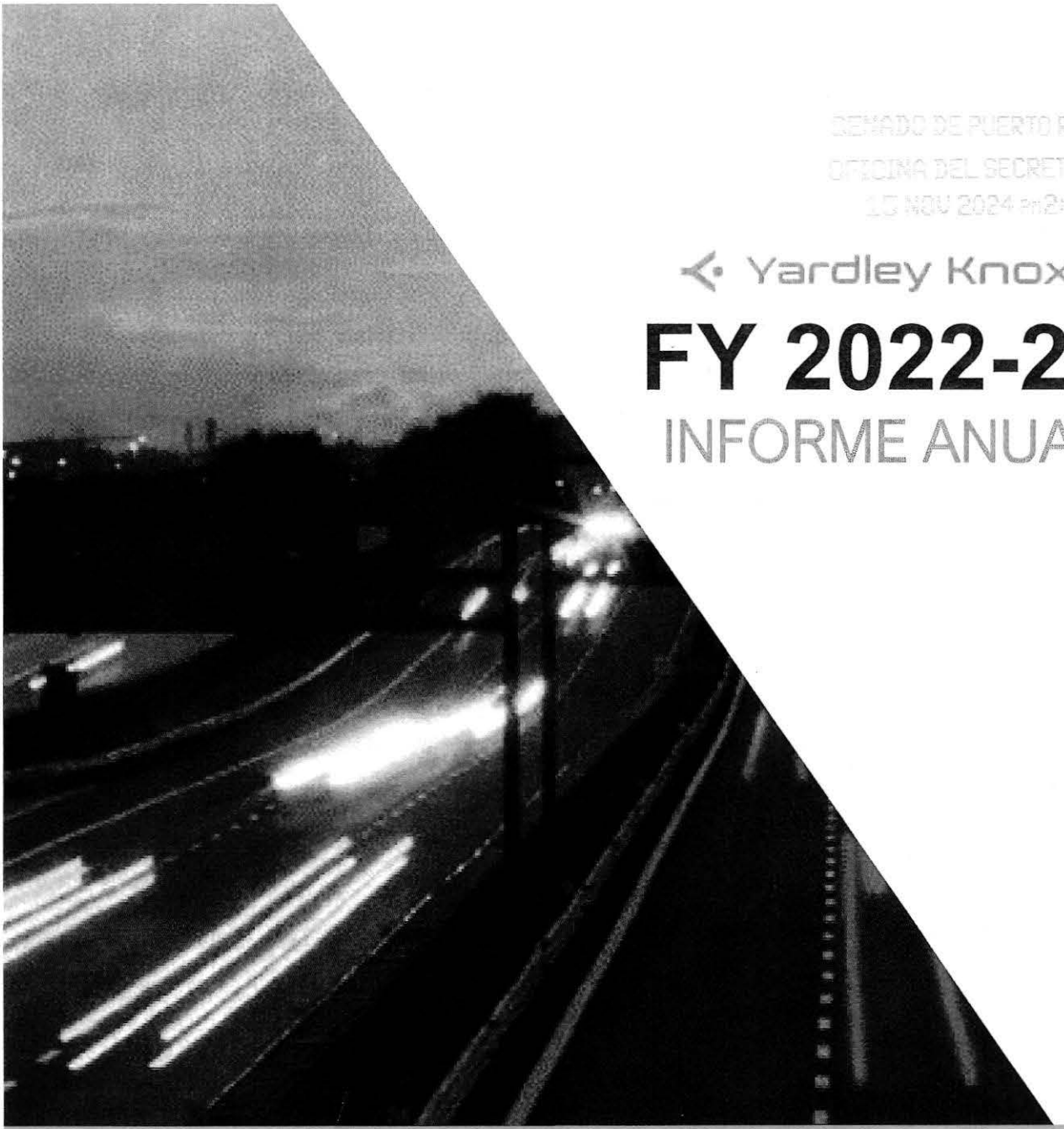
TABLA 33: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

Criterio	Hatillo & Manatí Canopy Demolition (Buchanan Demolition and reconfiguration)	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	C	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*

Con esto concluye la discusión relacionada al Informe de Cumplimiento Anual para el año 2021-2022.

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
18 NOV 2024 PM2:50



Yardley Knox

FY 2022-23
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 7
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 9
Evaluación 10
Resumen de la Evaluación 10
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 12
Metodología de la Evaluación 13
Resumen de la Evaluación 15
Plan Anual: Estándares de Operación Volumen III: Manual de Manejo Ambiental 15
Implementación 15
Metodología de la Evaluación 15
Evaluación 15
Resumen de la Evaluación 16
Informes Mensuales de Cobro de Peajes Electrónicos y Notificaciones 16
Implementación 17
..... 17
Metodología de la Evaluación 17
Evaluación 17
Resumen de la Evaluación 17
Informes de Características del Tráfico 18
Implementación 18
Metodología de la Evaluación 18
Evaluación 18
Resumen de la Evaluación 19
Informes de Notificaciones de Incidentes de Tráfico 20

Implementación 20
Metodología de la Evaluación 20
Evaluación 20
Resumen de la Evaluación 20
Informes de Incidentes Ambientales 21
Resumen de la Evaluación 21
Informes Financieros 21
Metodología de la Evaluación 22
Evaluación 22
Resumen de la Evaluación 23
Informes Mensuales de Desempeño del Bus Rapid Transit ("BRT") y el Dynamic Toll Lane ("DTL") 23
Implementación 24
Metodología de la Evaluación 24
Evaluación 24
Resumen de la Evaluación 24
Plazas de Peajes 25
Implementación 26
Metodología de la Evaluación 27
Evaluación 27
Resumen de la Evaluación 33
Seguros 34
Implementación 34
Metodología de la Evaluación 34
Evaluación 34
Resumen de la Evaluación 39
Obligaciones Contributivas 39
Implementación 40
Metodología de la Evaluación 40
Evaluación 40
Resumen de la Evaluación 42
Autorizaciones (Permisos, Endosos, entre Otros) 43
Implementación 43
Metodología de la Evaluación 43
Evaluación 44
Resumen de la Evaluación 47
Pago de Utilidades 48

Implementación 48
Metodología de la Evaluación 49
Evaluación 49
Resumen de la Evaluación 51
Pagos en Beneficio de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico 51
Implementación 51
Metodología de la Evaluación 53
Evaluación 53
Resumen de la Evaluación 54
Requerimientos de Diseño y Construcción 54
Implementación 57
Metodología de la Evaluación 57
Evaluación 57
Resumen de la Evaluación 61

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* 10
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* 16
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 2021* 19
Tabla 7*: Conteos mensuales de tráfico para el año 2022* 19
Tabla 8*: Resumen de la Evaluación de los Informes de Características del Tráfico* 19
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 de la presentación de Informes Financieros por el Concesionario a la ACT* 23
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* 28
Tabla 18 *(D): Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10* 29
Tabla 19 (E): *Cálculo de Aumento en Tarifas de Peajes Luego del Redondeo de Sección 2.3(a) del Apéndice 10* 29
Tabla 20: *Notificaciones del Concesionario a la Autoridad y al Público Sobre Revisiones a Tarifas de Peajes* 30
Tabla 21: *Divulgación de Aumentos en los Peajes en los Medios Noticiosos de Puerto Rico* 31
Tabla 22: *Transferencias ($) del Banco vs. Ingresos Informados para el año 2021-2022* 31
Tabla 23: *Resumen de la Evaluación de los Peajes* 33
Tabla 24: *Resumen de la evaluación de seguros requeridos por el contrato de concesión* 39
Tabla 25: Municipios Correspondientes Al Pago De Patente Municipal 41
Tabla 26: *Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas del Concesionario* 42
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* 54
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 del Contrato 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 el año 2003, con sede social en Madrid y sede operativa en Barcelona, dedicada a la gestión de autopistas ("Abertis"). Abertis 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 ("Informe Anual"). Este Informe Anual cubre el periodo del 1 de julio de 2022 hasta el 30 de junio de 2023. Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe Anual tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato de Concesión.

ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

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, un breve resumen de las enmiendas al Contrato de Concesión.

- **Primera Enmienda** del 19 de septiembre de 2011: Establece 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** del 23 de marzo de 2012: Surge como consecuencia del comienzo de los trabajos de la conversión, por parte de la ACT, a peajes electrónicos de los carriles en las plazas de peaje de las Autopistas ("Plazas de Peaje"). Ello, 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 a: (1) los Accelerated Safety Upgrades ("ASU") y (2) a los términos de pago de la porción correspondiente a la ACT de los peajes electrónicos por los servicios provistos por TransCore.

- **Tercera Enmienda** del 14 de noviembre de 2012: Surge 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** del 4 de febrero de 2015: Recoge 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** del 19 de abril de 2016: Atiende 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** del 6 de diciembre de 2022: requiere la implementación de modificaciones al Contrato de Concesión fundamentadas en cierto Plan de Ajuste conforme al Título III de la Ley de Estabilidad Económica, Administración y Supervisión de Puerto Rico ("Ley PROMESA", por sus siglas en inglés). Dichas modificaciones incluyen la presentación de informes semanales sobre el tráfico y los montos vencidos de peaje y multas, a ser preparados por el Proveedor de Servicios del Sistema de Cobro de Peaje Electrónico ("ETC", por sus siglas en inglés) y remitidos al Agente de Fideicomiso. Adicionalmente, requiere una declaración jurada que confirme la ausencia de condenas por ciertos delitos.

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 ("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, de conformidad con los acuerdos alcanzados.

ÁMBITO Y METODOLOGÍA DE LA MONITORÍA

El 14 de agosto de 2023, se sometió ante la consideración de la AAPP una propuesta para servicios de monitoría externa de cumplimiento para el Contrato de Concesión de las Autopistas, incluyendo la preparación de Informes Anuales para los términos 2021-2022 y 2022-2023 del Contrato de Concesión. El 24 de agosto de 2023, se otorgó el contrato con Yardley Knox LLC ("Yardley Knox") para dichos servicios.

De conformidad, Yardley Knox identificó las áreas y documentos a ser revisados y redactó una tabla de cotejo ("Tabla de Cotejo") con los términos del Contrato de Concesión a ser revisados para determinar cumplimiento durante el periodo de evaluación. La Tabla de Cotejo comprende una monitoria de cumplimiento en los siguientes temas del Contrato de 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 los 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 la naturaleza de los distintos temas, la metodología de evaluación varía para cada tema evaluado. En las siguientes secciones se establecen: (1) los términos del Contrato de Concesión, según enmendado; (2) la implementación de tales términos y condiciones por el Concesionario y la ACT; y (3) la evaluación realizada para cada una de estas secciones.

El autor se reserva el derecho de presentar en el futuro un Informe Anual revisado con información adicional tales como: tablas, gráficas, resultados, opiniones, y conclusiones, que resulten de información adicional que no estaba disponible al momento de redactar el presente Informe Anual.

INFORME DE MONITORÍA

En las siguientes secciones se discute cada uno de los temas objeto de este Informe, Anual conforme a las disposiciones del Contrato de Concesión, sus enmiendas, y Apéndices. Los temas fueron determinados tras 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 9A del Contrato de Concesión ("Estándares de Operación"). Los Estándares de Operación exigen una operación de 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 (en adelante, "Manual de Mantenimiento"), le requiere al Concesionario el mantenimiento efectivo y constante de toda la infraestructura que componen las Autopistas. El Manual de Mantenimiento divide las actividades de mantenimiento en mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo. A su vez, 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). El Manual de Mantenimiento impone ciertas frecuencias de actividades de mantenimiento para cada una de las categorías, así como tiempos de respuesta de las actividades correctivas, con las cuales el Concesionario debe cumplir.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme los requerimientos del Manual de Mantenimiento, 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 ("Programa JAMMS") con el fin de registrar el desempeño del mantenimiento en las Autopistas.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La evaluación del mantenimiento en las Autopistas y sus facilidades fue realizada a base de las actividades correctivas de mantenimiento, desde el mes de julio del año 2022 hasta el mes de

junio del año 2023, según la información registrada en el Programa JAMMS. Cabe destacar que: (i) el Concesionario ha incorporado los tiempos de respuesta en el Programa JAMMS y que, (ii) durante el año 2022 el Concesionario transicionó a la plataforma iManageS ("Programa iManageS").

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 el Programa iManageS.

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%
+3					
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 de Peaje	91	91	100.00%	0	0.00%
TOTAL	4979	4921	98.84%	58	1.16%

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 Operación.

El Volumen II de los Estándares de Operación (en adelante, "Manual de Operaciones y Procedimientos"), le requiere al Concesionario la redacción y entrega de ciertos planes ("Planes Requeridos") e informes ("Informes Requeridos") para la evaluación y aprobación de la ACT. 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 Requeridos 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 Manual de Operaciones y Procedimientos del Contrato de Concesión.

● Presentación de Planes por el Concesionario — En Cumplimiento

Para el año fiscal 2022-2023, los Planes Requeridos debieron ser presentados por el Concesionario a la ACT en o antes del 29 de enero de 2023. A continuación, las fechas de presentación de los distintos planes por el Concesionario.

– Plan de Sistema Gerencial de Programa	27-Ene-2023
– Plan de Sistema de Gestión de Calidad	27-Ene-2023
– Plan de Seguridad	27-Ene-2023
– Plan de Equipos	27-Ene-2023
– Plan de Recaudación y Operación de los Peajes	27-Ene-2023
– Plan de Operaciones de las Facilidades	27-Ene-2023
– Plan de Manejo del Tráfico	27-Ene-2023
– Plan de Servicio al Cliente	27-Ene-2023
– Plan de Manejo y Operaciones de Emergencia	27-Ene-2023

Conforme a la evidencia suministrada por el Concesionario, todos los Planes Requeridos para el año fiscal 2022-2023 fueron presentados a la ACT, dentro del periodo estipulado. Así las cosas, se considera que el Concesionario está en **CUMPLIMIENTO** con los tiempos establecidos en el Manual de Operaciones y Procedimientos.

- **Aprobación de Planes por la ACT** **Incumplimiento**

Para el año fiscal 2022-2023, los Planes Requeridos presentados por el Concesionario debieron ser aprobados por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2023 (120 días calendarios luego de la presentación de dichos planes). No se ha provisto evidencia de que se hayan aprobado los Planes Requeridos 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 redacción y entrega a ACT del Informe Anual de Estado de las Autopistas y Programa de Mejoras Capitales ("Informe Anual de Estado"). 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 del Informe Anual de Estado: Conforme a los Estándares de Operación, todos los informes que componen el Informe Anual de Estado con la excepción del Informe de Condiciones Submarinas y el Informe de Programa de Mejoras Capitales ("Informe 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 Mejoras Capitales debe ser sometido a la ACT anualmente, dentro de un término de dos (2) meses luego de la ACT haber aprobado el Informe Anual de Estado.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos de los Estándares de Operación, el Concesionario ha presentado los Planes Requeridos 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 del Contrato de Concesión ("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 como tal conforme al National Bridge Inventory System ("NBIS") de la Administración Federal de Autopistas ("FHWA", por sus siglas en inglés, según 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. Cabe destacar que 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 del Informe de Mejoras Capitales por el Concesionario
- Aprobación del Informe de Mejoras Capitales por la ACT

Presentación de Informe de Estado de las Autopistas por el Concesionario — En Cumplimiento

Los documentos correspondientes al Informe Anual al año fiscal 2022-2023 debieron ser presentados por el Concesionario en o antes del 29 de enero de 2023. A continuación, las fechas de presentación de los distintos documentos por el Concesionario.

- Informe de Condiciones de los Puentes y Estructura..... 27-Ene-2023
- Informe de Condiciones Submarinas..... No Aplica
- Informe de Condiciones de Estructuras Tipo Fractura Crítica ..... No Aplica
- Informe de Condiciones Civiles y de la Carretera 27-Ene-2023
- Informe de Condiciones de las Facilidades 27-Ene-2023
- Informe de Condición Actual del Tráfico y Proyección a 10 Años 27-Ene-2023
- Certificación del Concesionario 27-Ene-2023

Cumplimiento con la Sección L.2.4 de los Estándares de Operación

La Sección L.2.4 de los Estándares de Operación indica que, "[para recibir la aprobación de la PRHTA y el *Commonwealth*, se deben cumplir o superar los siguientes criterios: (i) 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 las correspondientes aprobaciones.

- **Aprobación de Informe Anual de Estado de las Autopistas por la ACT** — **Incumplimiento**

Para el año fiscal 2022-2023, el Informe Anual de Estado debió ser aprobado por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2023 (120 días calendario después de la presentación de los informes). No se ha provisto evidencia a fines de que la ACT haya aprobado dicho informe. Conforme a esto, se considera que la ACT está en INCUMPLIMIENTO con este requerimiento.

- **Presentación del Informe de Mejoras Capitales por el Concesionario** — **En Cumplimiento**

Luego de ser presentados por parte del Concesionario el 27 de enero de 2023, la ACT contaba con 120 días calendario para aprobar los informes que componen el Informe Anual de Estado. La ACT no aprobó dichos informes dentro del plazo establecido para ello, por lo que, a partir del 28 de mayo de 2023, el Concesionario contaba con 60 días para presentar el Informe de Mejoras Capitales 2023-2032.

El Concesionario cumplió con el término acordado al presentar el Informe de Mejoras Capitales 2023-2032, visto que lo presentó el 26 de julio de 2023.

Además, la Sección L.2.4 de los Estándares de Operación 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 del Informe de Mejoras Capitales por la ACT** — **Incumplimiento**

El Concesionario presentó los informes que componen el Informe Anual de Estado de las Autopistas el 27 de enero de 2023 para revisión de la ACT y, consecuentemente, el Informe de Mejoras Capitales 2023-2032 el 26 de julio de 2023. 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. Conforme a esto, se considera que la ACT está en INCUMPLIMIENTO con este requerimiento.

Resumen de la Evaluación

La tabla a continuación presenta un resumen del cumplimiento del Concesionario y la ACT con la presentación y aprobación del Informe Anual de Estado e Informe de Mejoras Capitales.

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	C
Aprobación de Informe Anual de Estado por la ACT	I
Presentación de Informe de Mejoras Capitales por el Concesionario	C
Aprobación de Informe 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 Volumen III de los Estándares de Operación (en adelante, "Plan de Manejo Ambiental"), le requiere al Concesionario proteger los recursos naturales y el ambiente, a la vez que se cumple con las cláusulas contractuales. El Plan de Manejo Ambiental establece los requerimientos mínimos para que el Concesionario genere un plan ambiental detallado y atender los asuntos fundamentales necesarios para proteger los recursos naturales y el ambiente.

El Plan de Manejo Ambiental 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, aun cuando el Contrato de Concesión no dispone de un término de tiempo específico para la aprobación de dicho plan por la ACT.

Implementación

Conforme a los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental, el Concesionario ha presentado dicho plan, anualmente, a la ACT.

Metodología de la Evaluación

Para este renglón se evaluó la presentación y aprobación a tiempo de los planes. Para esto se toma en consideración las fechas de presentación por el Concesionario y la correspondiente aprobación por la ACT.

Evaluación

A continuación, los resultados de la evaluación de los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental del Contrato de Concesión.

- **Presentación del Plan de Manejo Ambiental por el Concesionario**
  En Cumplimiento

Para el año fiscal 2022-2023 el Plan de Manejo Ambiental debía ser presentado por el Concesionario, en o antes del 29 de enero de 2023. El Concesionario sometió dicho plan el 27 de enero de 2023 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 de Manejo Ambiental por la ACT**
  Incumplimiento

Para el año fiscal 2022-2023 el Plan de Manejo Ambiental debió ser aprobado por la ACT en o antes del 28 de mayo de 2023 (120 días calendarios luego de su presentación).

No se ha provisto evidencia de que se haya aprobado el Plan de Manejo Ambiental a la fecha de este Informe Anual. 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 del Plan de Manejo Ambiental.

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 contenido en el Apéndice 19 ("Apéndice 19") del Contrato de Concesión ("Informes Mensuales de Peajes Electrónicos"). Los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos deben: (1) ser preparados con los datos del proveedor de servicios de cobro de peajes electrónicos en las Autopistas e (2) incluir un estimado detallado de los Peajes No Pagados (*Delinquent Non-Cash Tolls)* por los usuarios de las Autopistas *("*"DNCT", por sus siglas en inglés) para el periodo cubierto por dicho informe. El Apéndice 19 del Contrato de Concesión (en adelante, "*Form of Monthly ETC Traffic Report")*, consiste en una plantilla de informe de las transacciones electrónicas en los peajes, y sus correspondientes ingresos basados en las tarifas aplicables para el periodo en cuestión.

IMPLEMENTACIÓN

El Concesionario generó su propia plantilla para los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos. Cabe mencionar que la plantilla del Concesionario es sustancialmente similar a la contenida en el Apéndice 19, siendo las diferencias principales las siguientes:

- El Apéndice 19 presenta una sección para la tabulación de las tarifas de peajes aplicables en cada Plaza de Peaje 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 Mensual de Peajes Electrónicos.

EVALUACIÓN

- **Presentación del Informe Mensual de Peajes Electrónicos**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación del Informe Mensual de Peajes Electrónicos para los siguientes periodos, en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Julio 2022	12-Ago-2022
- Agosto 2022	14-Sept-2022
- Septiembre 2022	14-Oct-2022
- Octubre 2022	15-Nov-2022
- Noviembre 2022	15-Dic-2022
- Diciembre 2022	12-Ene-2023
- Enero 2023	15-Feb-2023
- Febrero 2023	15-Mar-2023
- Marzo 2023	17-Abr-2023
- Abril 2023	12-May-2023
- Mayo 2023	20-Jun-2023
- Junio 2023	13-Jul-2023

Resultado: Todos los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos para el año fiscal 2022-2023 fueron sometidos por el Concesionario, dentro del término de quince (15) días calendario establecido en el Contrato de Concesión, con excepción del informe de mayo que fue presentado el 20 de junio de 2023. Por lo cual se considera en **CUMPLIMIENTO PARCIAL**.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de los Informes Mensuales de Peajes Electrónicos, de todos los meses, con excepción del informe del mes de mayo que fue presentado el 20 de junio de 2023. 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 Mensuales de Peajes Electrónicos para el año fiscal 2022-2023	CP
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 ("Informes de Características del Tráfico"). Los Informes de Características del Tráfico deben ser presentados dentro de un término de veinte (20) días laborables desde que finalice cada trimestre.

IMPLEMENTACIÓN

El Concesionario generó una plantilla para los Informes de Características del Tráfico incluyendo: (1) los conteos mensuales de tráfico para cada una de las Plazas de Peajes (el conteo se provee por clase de vehículo) y (2) 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 de Características del Tráfico.

EVALUACIÓN

A continuación, los resultados de la monitoria de los Informes de Características del Tráfico. El año fiscal 2022-2023 debía incluir cuatro (4) Informes Trimestrales de Características del Tráfico. Sin embargo, ya que el Concesionario los presenta mensualmente, se suministraron doce (12) Informes de Características del Tráfico en total.

- **Presentación de los Informes de Características del Tráfico**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes de Características del Tráfico en las fechas indicadas:

Mes	*Fecha de Entrega*
- Julio 2022	12-Ago-2022
- Agosto 2022	14-Sept-2022
- **Septiembre 2022 (3er Trimestre)**	14-Oct-2022
- Octubre 2022	14-Nov-2022
- Noviembre 2022	15-Dic-2022
- **Diciembre 2022 (4to Trimestre)**	13-Ene-2023
- Enero 2023	15-Feb-2023
- Febrero 2023	15-Mar-2023
- **Marzo 2023 (1er Trimestre)**	17-Abr-2023

- Abril 2023..... 12-May-2023
- Mayo 2023..... ... 20-Jun-2023
- **Junio 2023 (2do Trimestre)** 13-Jul-2023

Resultado: Todos los Informes de Características del Tráfico para el año fiscal 2022-2023 fueron entregados dentro del término de veinte (20) días laborables establecidos en el Contrato de Concesión, con excepción del informe correspondiente al primer trimestre de 2023, el cual fue presentado en el informe de mayo en lugar de en el informe de marzo de 2023.

A continuación, se muestra el tráfico vehicular mensual reportado por el Concesionario para la PR-5, PR-22 y DTL para el año 2022 y el año 2023, sucesivamente.

TABLA 6: *CONTEOS MENSUALES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2022*

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Julio	1,435,394	14,205.383	177,418	15,818,195
Agosto	1,540,781	14,671,506	251,705	16,463,992
Septiembre	1,358,622	12,534,068	216,861	14,109,551
Octubre	1,564,954	14,635,641	269,521	16,470,116
Noviembre	1,504,613	14,262,243	259,923	16,026,779
Diciembre	1,618,004	15,306,483	241,724	17,166,211
				96,054,844

Tabla 7: *Conteos mensuales de tráfico para el año 2023*

Mes	PR-5	PR-22	DTL	Total
Enero	1,478,369	14,292,461	222,957	15,993,787
Febrero	1,407,892	13,612,281	239,272	15,259,445
Marzo	1,609,151	15,362,089	270,186	17,241,426
Abril	1,483,011	14,156,885	215,820	15,855,716
Mayo	1,620,655	15,415,604	293,045	17,329,304
Junio	1,543,649	14,997,628	283,629	16,824,906
				98,504,584

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de la mayoría de los Informes de Características del Tráfico, con excepción del informe correspondiente al primer trimestre de 2023, el cual fue presentado junto con el informe de mayo (en lugar de haber sido entregado en el informe de marzo de 2023). A continuación, se presenta una tabla que resume la evaluación.

TABLA 8: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO*

Criterio	Resultado
Presentación de Informes de Características del Tráfico para el año fiscal 2022-2023	CP
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 cualquier incidente de tráfico, incluidas emergencias y accidentes, que requieran un informe según el Artículo 4.07 de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, Ley Núm. 22 del 7 de enero de 2000, según enmendada. Además, el Concesionario debe informar a la ACT sobre todas las reclamaciones realizadas por el Concesionario, así como aquellas reclamaciones presentadas en contra del Concesionario, y también sobre las reclamaciones proyectadas, 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 ("Informes Trimestrales de Incidentes"). Para esto el Concesionario ha generado un formato 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, así como 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: la presentación y la fecha de presentación de los Informes Trimestrales de Incidentes.

EVALUACIÓN

- **Presentación de Informes Trimestrales de Incidentes**

El Concesionario suministró evidencia de la presentación de los siguientes Informes Trimestrales de Incidentes:

Trimestre	*Fecha de Entrega*
Tercer Trimestre 2022	5-Oct-2022
Cuarto Trimestre 2022	4-Ene-2023
Primer Trimestre 2023	11-abril-2023
Segundo Trimestre 2023	7-julio- 2023

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, derrame (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 ("Informe de Incidentes Ambientales"). 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.

Durante el año 2022, se registró un incidente el 3 de junio. Este consistió en un derrame de brea que tuvo lugar en la mañana de dicho día. La empresa responsable del incidente fue PR Asphalt, la cual procedió a abordarlo de manera inmediata. Para mitigar el impacto, se emplearon medidas como el uso de arena y agua para enfriar el material derramado. Además, PR Asphalt informó su intención de reciclar el material para su posterior uso en la producción de asfalto, según corresponda. Es importante destacar que el incidente fue debidamente reportado el 8 de junio de 2022, es decir, dentro del plazo de siete días establecido desde la ocurrencia del evento ambiental. Por lo tanto, se puede afirmar que el Concesionario está en **CUMPLIMIENTO** con las regulaciones pertinentes en este aspecto.

Según la información provista por el Concesionario, no hubo incidentes ambientales que reportar durante el año 2023.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación.

TABLA 10: RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES DE NOTIFICACIONES DE INCIDENTES AMBIENTALES

Criterio	Resultado
Presentación de Informes de Incidentes Ambientales	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

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 ("Estados No Auditados"). Además, el Contrato establece que el Concesionario deberá emitir y proveer, al cierre del año, un estado financiero auditado ("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 (en conjunto con los Estados No Auditados, "Informes Financieros").

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

A continuación, la monitoría del cumplimiento del Concesionario con la presentación de los Informes Financieros a la ACT.

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 ("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 Fiscal, es 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 periodo contable 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 al cierre del año natural, o sea, al 31 de diciembre de cada año.

De la documentación sometida por el Concesionario y la ACT, se identificó que los Estados Financieros Auditados a la fecha del 31 de diciembre de 2022 y 2023 fueron emitidos y reportados a la ACT, cumpliendo con la inclusión de la carta de opinión del CPA auditor, tal como requiere el Contrato de Concesión.

El Concesionario ha cumplido con la presentación de los Informes Financieros, sin embargo, existe una discrepancia entre el año fiscal estipulado en el Contrato de Concesión y el año fiscal que sigue el Concesionario. El Contrato de Concesión especifica que los Informes Financieros auditados deben cerrarse al 30 de junio. No obstante, el Concesionario ha estado presentando informes con cierre al 31 de diciembre. La Autoridad, mediante una carta fechada el 15 de mayo de 2015 (la "Carta"), permitió al Concesionario ajustar el cierre de sus Informes Financieros auditados al año calendario. Sin embargo, esta carta no modifica formalmente las condiciones del Contrato de Concesión. Nótese que, aunque el Contrato de Concesión nunca ha sido enmendado para disponer un cambio en la definición de año reportable (entendemos que la Carta constituye una renuncia o *waiver* al requisito a los requisitos impuestos por la Sección 1.1 del Contrato de Concesión.

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.

- Estados No-Auditados

El Concesionario tenía la obligación de emitir un Estado No Auditado para cada periodo de tres (3) meses, es decir, para cada periodo terminando el 30 de septiembre, 31 de diciembre, 31 de marzo y el 30 de junio de cada año y remitirlo a la ACT, en o antes de sesenta (60) días de culminado cada periodo.

El Concesionario suministró Estados No Auditados 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 No-Auditados Trimestrales	
Periodo terminado en:	Fecha de Entrega a la ACT:
30-Sep-2022	12-noviembre-2022
31-Dic-2022	15-febrero-2023
31-Mar-2023	16-mayo -2023
30-Jun-2023	15-agosto - 2023

Se pudo confirmar que los Estados No Auditados estipulados en la Sección 1.1 del Contrato de Concesión, correspondientes a junio y diciembre de 2022 y marzo y junio 2023, 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 No-Auditados a la ACT.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Concesionario cumplió con la presentación de los Estados No Auditados a la ACT para los trimestres de septiembre y diciembre 2022 así como para los trimestres de marzo y junio 2023. 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
Estados Financieros Auditados	C
Estados 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") ("Informes Mensuales de 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 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 requerido y en consideración a que el Concesionario entrega los informes a la ACT, a la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico ("AAFAF"), y a la AAPP; la plantilla del Concesionario tiene un formato estilo resumen donde se provee la velocidad promedio, las tarifas de peaje promedio, y el volumen de tráfico promedio durante cada día de operación. Además, 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.

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 dichos 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 fiscal 2022-2023 debía incluir doce (12) Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL. No se suministró evidencia que el Concesionario haya sometido dichos informes para los meses de julio 2022 a junio 2023 a la ACT. No obstante, el Concesionario sometió una hoja de trámite que pone a la disposición de la ACT el detalle de los volúmenes de tráfico y las velocidades promedio, así como las tarifas de peajes aplicables, 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*

Criteria	Resultado
Presentación de Informes	I
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

Según mencionado en monitorías anteriores, aunque el Concesionario ha incumplido con la presentación de los Informes Mensuales de Desempeño del BRT/DTL, sí existe la capacidad de generar los informes solicitados por el Contrato (aunque sean voluminosos). No obstante, el Concesionario informó, que la ACT tiene acceso al sistema que genera dichos informes, por lo que, de desearlo, podrían generarlos cuando lo estimen necesario.

Este incumplimiento ha sido identificado en los Informes de Monitorías 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 (y/o la disponibilidad) de dicho informe debería continuar siendo un requerimiento del Contrato de Concesión.

A tenor con lo anterior, es importante mencionar que las cartas de trámite del Concesionario a la ACT incluyen notas, a fines de que la información de los de los Informes Mensuales del BRT/DTL 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 específico, la Sección 7.2 del Contrato establece, que el Concesionario tendrá derecho, durante el término de la concesión, a dos tipos de ingresos, Ingresos de Peajes ("Ingresos de Peajes") e Ingresos No-Peajes ("Ingresos No-Peajes"). Los Ingresos de Peajes se establecen como los peajes pagados por los usuarios por el uso de las Autopistas, e incluyen también la porción correspondiente al Concesionario del Carril de Peaje Dinámico localizado en la PR-22 ("DTL").

Por su parte, la Sección 3.16(c) del Contrato 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 DTL no pagado por usuarios. La Sección 3.16(c) del Contrato establece que los DNCT serán pagaderos al Concesionario por la ACT, independientemente si la ACT recobra o no los DNCT.

El Apéndice 10 del Contrato establece los términos bajo los cuales el Concesionario estará permitido a establecer el cobro del DTL. 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 del Contrato 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 ("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 2022:

TABLA 13: CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJE EN LA PR-5 Y LA PR-22 CON SISTEMA ORT

Carretera	Plaza de Peaje	Localización	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 BRT/DTL**:** A partir del mes de agosto del año 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 Peaje 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 del carril del BRT/DTL 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 ("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 dichas tarifas serán revisadas con una frecuencia anual a partir del año 2014, visto que las tarifas vigentes al inicio de la concesión debieron permanecer tal cual 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 ("Índice de Precios al Consumidor") 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 2022 se presenta en la Tabla (A) de esta sección, y para las efectivas el 1 de enero de 2023 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 Porciento 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%**

Tabla 16(B): Cálculo del Porciento de Aumento a las Tarifas de Peajes Efectivas el 1 de enero de 2023

Sección del Apéndice 10	Descripción	Valor
2.1(a)(iii)(y)	Aumento en el Índice de Precios al Consumidor Durante el Año Calendario 2021 [A]	7.00%
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 2023 [C = A + B]**	**8.50%**

Para efectos de establecer las Tarifas de Peajes que se aplicarán a las Autopistas, la Sección 2.3(a) del Apéndice 10 del Contrato establece una regla de redondeo que debe ser aplicada a las Tarifas de Peajes 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 de Peajes 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 (5¢), y no al redondeo de la décima de dólar (10¢).

Conforme a lo anterior, la Tabla (C) justo a continuación, muestra el aumento en las Tarifas de Peajes aplicados hasta el final del año 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 Peajes 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 2022 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 2.90%)]							
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
Tarifas 2023 Antes de Redondeo [C= B x (100% + 8.50%)]							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7

PR-5 Bayamón	.44	0.81	1.18	1.55	1.92	2.29	2.66
PR-22 Buchanan	0.81	1.55	1.92	2.29	2.66	3.03	3.41
PR-22 Toa Baja	0.81	1.55	1.92	2.29	2.66	3.03	3.41
PR-22 Vega Alta	0.81	1.55	1.92	2.29	2.66	3.03	3.41
PR-22 Manatí	1.18	2.29	2.66	3.03	3.41	3.78	4.15
PR-22 Arecibo	1.11	2.23	2.60	2.97	3.34	3.71	4.08
PR-22 Arecibo Rampa	0.74	1.49	1.86	2.23	2.60	2.97	3.34
PR-22 Hatillo Rampa	0.81	1.55	1.92	2.29	2.66	3.03	3.41

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 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

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 2023							
Clase	Clase 1	Clase 2	Clase 3	Clase 4	Clase 5	Clase 6	Clase 7
PR-5 Bayamón	0.45	0.85	1.20	1.55	1.95	2.30	2.70
PR-22 Buchanan	0.85	1.55	1.95	2.30	2.70	3.05	3.45
PR-22 Toa Baja	0.85	1.55	1.95	2.30	2.70	3.05	3.45
PR-22 Vega Alta	0.85	1.55	1.95	2.30	2.70	3.05	3.45
PR-22 Manatí	1.20	2.30	2.70	3.05	3.45	3.80	4.15
PR-22 Arecibo	1.20	2.30	2.60	3.00	3.40	3.80	4.10
PR-22 Arecibo Rampa	0.80	1.50	1.90	2.30	2.60	3.00	3.40
PR-22 Hatillo Rampa	0.85	1.55	1.95	2.30	2.70	3.05	3.45

Resultado: Comparando las Tarifas de Peajes calculadas, según el Apéndice 10 del Contrato de Concesión y las Tarifas de Peajes 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 de Peajes 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 los requisitos de notificación que el Concesionario debe cumplir ante la ACT y el público general por cada cambio en las Tarifas de Peajes de las Autopistas.

Notificación a la ACT

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 de Peajes conforme a la Sección 2.1(c)(i) del Contrato. 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 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 de Peajes.

En el caso del público en general, las notificaciones deben realizarse veinte (20) días antes de la implementación de las nuevas Tarifas de Peajes, 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 ("Notificaciones Al Público General"). En las Notificaciones al Público General, el Concesionario debe incluir en la notificación las nuevas Tarifas de Peajes que serán implementadas en las Autopistas. Además, el Concesionario viene obligado a utilizar esfuerzos razonables para informar al público sobre las nuevas Tarifas de Peajes, 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 los años 2022 y 2023.

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 2022 y 2023		
Notificación a la ACT 2022	3-Oct-2021	28-Sep-2021
Notificación al Público (Carta a ACT) 2022	12-Dic-2020	9- Dic-2022
Notificación a la ACT 2023	3-Oct-2021	30-Sep-2022
Notificación al Publico (Carta a ACT) 2023	12-Dic-2022	9-Dic-2022

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 General consisten en una carta a la ACT, donde el Concesionario presenta el cálculo detallado de las nuevas Tarifas de Peaje 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 General, se pudo constatar la divulgación de los aumentos en las Tarifas de 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 las Tarifas de 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 y 2022	
El Vocero / Aviso de Revisión de tarifas en la PR-22 y PR	10-Dic-2021
El Vocero / Aviso de Revisión de tarifas en la PR-22 y PR	9-Dic-2022

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 del Informe Anual, la totalidad de las transacciones de peajes fueron cobradas utilizando la modalidad de cobro electrónico (en adelante, "AutoExpreso"). Las transacciones registradas en cada una de las Plazas de Peaje por clasificación de vehículos son informadas por el Concesionario en un informe mensual ("Informe Mensual de Cobro de Peajes Electrónicos"), 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. Dicho informe también recoge los datos de ingresos de peajes electrónicos aplicando las Tarifas de Peajes correspondientes a las transacciones registradas.

Para la monitoria correspondiente a este Informe Anual se le solicitó al Concesionario copia de las transferencias electrónicas realizadas por el BPPR. Esto con el propósito de comparar dichas transferencias 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 fiscal 2022-2023 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 abordan a continuación, según explicado por el 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, es decir, Professional Account Management ("PAM"). Las diferencias entre los informes presentados y la cantidad transferida por el BPPR al Concesionario se deben a: (1) ajustes manuales que realiza PAM como parte del proceso de reconciliación y/o (2) errores humanos involuntarios por parte del Concesionario en la información presentada. Sin embargo, en ambos casos, la cantidad transferida por el BPPR prevalece.

Durante el año 2022 el Contrato de Concesión tuvo su sexta enmienda ("Sexta Enmienda"). La Sexta Enmienda introdujo cambios significativos en la gestión de los fondos de peajes, incluyendo la creación de nuevas cuentas de fideicomiso y la actualización de las instrucciones de desembolso. Los principales cambios son:

1. **Creación de Nuevas Cuentas de Fideicomiso:** Se estableció una nueva cuenta de fideicomiso y subcuentas específicas para gestionar los fondos relacionados con los peajes y los montos delincuentes. Estas incluyen:
    - **Nueva Cuenta de Fideicomiso:** Recibe todos los montos delincuentes, ingresos adicionales del Concesionario y otros montos.

- **Subcuenta de Fideicomiso de Metropistas:** Exclusiva para el beneficio del Concesionario, mantiene un saldo mínimo requerido de 25 millones de dólares si la Autoridad no ha implementado un Sistema de Aplicación de Peajes Efectivo, y de 15 millones de dólares si dicho sistema ha sido implementado.
- **Subcuenta de Fideicomiso del Municipio de Guaynabo:** Recibe fondos asignados por la Autoridad para el municipio.

2. **Actualización de las Instrucciones de Desembolso:** Las instrucciones de desembolso se han actualizado para reflejar los cambios en la estructura de cuentas y los nuevos procedimientos de transferencia de fondos. Las nuevas instrucciones aseguran que:
   - Todos los montos delincuentes se depositen directamente en la nueva cuenta de fideicomiso.
   - Los fondos se transfieran semanalmente de acuerdo con la prioridad establecida, garantizando primero el pago de peajes no pagados al concesionario y el mantenimiento del saldo requerido en la subcuenta de fideicomiso de Metropistas.
3. **Nuevo Acuerdo para Pagar las Cuentas Delincuentes:**
   - **Metropistas Escrow Subaccount:** La Autoridad se compromete a mantener un saldo mínimo en la Subcuenta de Fideicomiso de Metropistas. Si los fondos en esta subcuenta son insuficientes para cubrir los peajes no pagados, la Autoridad deberá transferir los fondos necesarios desde otras fuentes hasta alcanzar el saldo requerido.
   - **Pagos de Peajes No Pagados:** La Autoridad pagará semanalmente cualquier peaje no pagado (Delinquent Non-Cash Tolls) desde la Subcuenta de Fideicomiso de Metropistas. Si los fondos en esta subcuenta son insuficientes, la Autoridad deberá reponerlos. Además, si hay un déficit persistente en la subcuenta durante más de 90 días, el Concesionario tiene el derecho de aumentar temporeramente los peajes en PR-5 y PR-22 hasta que se cubra el déficit.
4. **Porcentaje Requerido para Cubrir los Pagos Delincuentes:**
   - Si los peajes no pagados son relacionados a vehículos que usan los carriles BRT/DTLs, la Autoridad solo está obligada a pagar el 75% del monto total de los peajes no pagados.

TABLA 22: *TRANSFERENCIAS ($) DEL BPPR VS. INGRESOS INFORMADOS PARA EL AÑO 2022-2023*

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
2022-7	$ 13,336,502.00	$ 13,336,502.00	$ 0.00
2022-8	$ 14,023,738.00	$ 14,023,738.00	$ 0.00
2022-9	$ 11,998,649.00	$ 11,998,649.00	$ 0.00
2022-10	$ 14,002,437.00	$ 14, 002,437.00	$ 0.00
2022-11	$ 13,625,119.00	$ 13,625,119.00	$ 0.00
2022-12	$ 14, 470,273.00	$ 14, 470,273.00	$ 0.00
2023 - 1	$ 14,963,766.00	$ 14,941,641.00	$ 22,125.00
2023 - 2	$ 14,330,021.00	$ 14,761,135.00	($ 431,115.00)
2023 - 3	$ 16,197,418.00	$ 15,766,303.00	$ 431,115.00

2023 - 4	$ 14,913,336.00	$ 14,913,336.00	$ 0.00
2023 - 5	$ 16,303,539.00	$ 16,303,538.00	$ 0.00
2023 - 6	$ 15,850,604.00	$ 15,850,604.00	$ 0.00
TOTALES	$ 174, 015,402.00	$ 173,993,275.00	$ 22,125.00

Resultado: Conforme a los datos evaluados, la monitoria ha concluido que las transacciones de peajes han sido implementadas apropiadamente.

- **Transferencia de Ingresos en Exceso a la ACT**

La Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión establece que la ACT tendrá derecho, al final de cada año calendario, al treinta por ciento (30%) en exceso de aquellos ingresos estimados en el Apéndice 23 del Contrato de Concesión ("Ingresos en Exceso"). De no haber Ingresos en Exceso, el Concesionario no se verá obligado a desembolsarle a la ACT cantidad alguna por este concepto. La sub-cláusula (iv) de dicha 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 de cada año. 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.

Para el mes de enero 2023, se envió el informe de tráfico a la ACT con valores estimados. AutoExpreso no pudo entregar oportunamente el informe de cierre de tráfico. Aun así, cuando se recibió el Informe Revene de ETC, se hizo un estimado de $22,000 dólares, que se dedujeron de cobros posteriores. Durante el mes de febrero 2023 hubo un pago en exceso que se dedujo en los siguientes cobros.

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, el Concesionario entregó su cálculo de los Ingresos en Exceso para el año 2022 el 13 de enero de 2023, cumpliendo así con la fecha límite impuesta en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que no hubo ingresos en exceso para el 2022.

Resultado: Conforme la documentación evaluada, consideramos las disposiciones de la Sección 7.2(f) del Contrato de Concesión en **CUMPLIMIENTO** para los años 2022 y 2023.

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 de seguro ("Pólizas Requeridas"). Ello 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 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 julio 2022 al 30 de junio 2023.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato de Concesión en cuanto a las Pólizas Requeridas, se solicitó copia de certificados de seguros para el tiempo objeto de la monitoria; ello para poder compararlas con los requerimientos de la Sección13.1 del Contrato de Concesión. Las Pólizas 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** — **Cumplimiento**

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: (1) nombrar a la ACT, junto a sus oficiales, empleados, agentes y representantes como asegurados adicionales

(2) deberá tener una cubierta primaria a cualquier otra cubierta sobre la propiedad o personas objeto del Contrato de Concesión; e (3) incluirá cubierta por actos terroristas.

Este proceso de verificación asegura que el Concesionario mantiene las pólizas de seguro necesarias y que estas cumplen con los límites y términos especificados en el Contrato de Concesión, garantizando así una protección adecuada y el cumplimiento normativo.

El Concesionario proveyó copia de los certificados de seguro para el siguiente periodo:

- 31 de diciembre de 2021 a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2022 a 31 de diciembre de 2023

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Automóviles de Negocios — En Cumplimiento

La Sección 13.1(b) del Contrato de Concesión requiere al Concesionario obtener una 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 todos los vehículos utilizados en las labores del Contrato de Concesión, sean propiedad del Concesionario, alquilados o no. Cualquier parte de la cubierta puede ser provista por pólizas en exceso o tipo sombrilla.

El Concesionario proveyó copia del certificado de seguro para el siguiente periodo:

- *Automobile Liability* del 1 de enero de 2022 al 1 de enero de 2023 y del 1 de enero de 2023 al 1 de enero de 2024 (con un límite de $1,000,000.00).

- *Excess Liability Auto* – Del 1 de enero de 2022 al 1 de enero de 2023 (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 1000235992-06, desde el 1 de enero de 2022 al 1 de enero de 2023, y el endoso de la póliza número 1000235992-07, desde el 1 de enero de 2023 al 1 de enero de 2024.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Póliza del Fondo del Seguro del Estado — En cumplimiento

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 ("CFSE").

- El Concesionario presentó, y examinamos, una certificación expedida por la CFSE, en la que el ente certifica el cumplimiento con este requisito, en el periodo de tiempo aplicable a este Informe Anual.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad Profesional — En cumplimiento

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 2022 al 31 de mayo de 2023, con el número de póliza AEH591936271 y del 31 de mayo de 2023 al 31 de mayo de 2024, con el número de póliza AEH591936271.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación — En cumplimiento

La Sección 13.1(e) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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 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 2022 al 1 de enero de 2023, y 1 de enero de 2023 al 1 de enero de 2024.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Oficiales y Directores — En cumplimiento

La Sección 13.1(f) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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 2021 al 31 de mayo de 2023 y 31 de mayo de 2023 al 31 de mayo de 2024, con el número de póliza DO3626.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta de Prácticas de Empleo — En cumplimiento

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 2021 al 31 de mayo de 2023, y del 31 de mayo de 2023 al 31 de mayo de 2024, con el número de póliza DO3626.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad Fiduciaria — En cumplimiento

La Sección 13.1(h) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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 2021 al 31 de mayo de 2023 y 31 de mayo de 2023 al 31 de mayo de 2024.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Responsabilidad de Construcción — En cumplimiento

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. De igual forma, debe 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 inciso, se hizo un escogido de los dos (2) proyectos que estuvieron en progreso durante el periodo del Informe Anual 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 — En cumplimiento

La Sección 13.1(j) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener seguros para toda la propiedad existente incluyendo puentes, túneles, edificios, torres, etc. Esto incluye cualquier adición a la propiedad que no se encuentre previamente sujeto a un seguro de construcción, ello 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) pérdida de ingresos y/o rentas; (3) coaseguro sin limitación alguna; (4) a la ACT como asegurado adicional; (5) 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 marzo de 2022 al 31 de marzo de 2023 y 31 de marzo de 2023 al 31 de marzo de 2024.

Resultado: El Concesionario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado — En cumplimiento

La Sección 13.1(k) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario mantener una 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) un límite al menos igual que el reemplazo total de todo el equipo disponible, más diez por ciento (10%); (2) a la ACT como asegurado adicional; e (3) cubierta de leyes y ordenanzas.

- Cabe destacar que 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 — En cumplimiento

La Sección 13.1(l) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener una cubierta 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 de Concesión y las carreteras que las alimentan.

- El Concesionario proveyó copia de certificado de seguro para el siguiente periodo:
  - 31 de marzo de 2022 al 31 de marzo de 2023 y un certificado que cubre del 31 de marzo de 2023 al 31 de marzo de 2024.

Según la documentación, el Concesionario obtuvo una cubierta de interrupción de negocios por un límite de ciento veinte millones de dólares ($120,000,000.00), la cual está incluida en la Póliza de Seguro de Propiedad. La documentación también incluye los 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** N/A

La Sección 13.1(m) del Contrato de Concesión le requiere al Concesionario obtener una cubierta 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 cubierta bajo este título, por lo cual en las pasadas monitorias se le solicitó información adicional al Concesionario. En respuesta, el Concesionario entregó una carta con fecha de 9 de mayo de 2024 suscrita por Aon Risk Solutions of PR ("Aon"), agente de seguros del Concesionario. En dicha carta, Aon indica que, si bien el Concesionario no obtuvo una póliza bajo este nombre, este obtuvo una 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 las Pólizas Requeridas del Contrato de Concesión. Además, presentó evidencia certificando que, en lo pertinente, dichas pólizas 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	N/A
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 la radicación de las correspondientes planillas contributivas. De conformidad, 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 con 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) del Contrato, se considera un Evento de Incumplimiento del Contrato de Concesión. Además, la Sección 16.1 (b)(ii) del Contrato 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 su obligación de radicación y pago de las correspondientes planillas e impuestos requeridos por Ley, el Concesionario estará en incumplimiento con el Contrato de Concesión

Implementación

Conforme al Contrato de Concesión y las Leyes de Puerto Rico, el Concesionario ha realizado los trámites correspondientes de sus obligaciones contributivas ante el Gobierno de Puerto Rico ("Gobierno") y sus distintos entes, como lo son el Departamento de Hacienda ("Hacienda"), 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 comprendido entre el 1 de julio 2022 al 30 de junio 2023.

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** — **En Cumplimiento**

El Concesionario viene obligado a radicar una Planilla de Contribución sobre Ingresos de Corporación para cada año contributivo, con el fin de reportar sus ingresos y pagar 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 en Hacienda para el año contributivo 2022. 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 Hacienda el 13 de noviembre de 2023. Además, se certificó que, al 19 de junio de 2023, el Concesionario no tenía deudas con Hacienda por concepto de Contribuciones sobre Ingresos, según consta en la Certificación Negativa de Deuda emitida por el propio Hacienda.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar Planillas de Contribución sobre Ingresos.

- **Declaraciones de Volumen de Negocios** — **En Cumplimiento**

Todo contribuyente tiene la obligación de pagar y remitir al municipio correspondiente la Declaración sobre Volumen de Negocios, con el fin de informar y pagar la contribución impuesta a tenor con la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico" ("Patente Municipal"). La Patente Municipal se impone sobre el volumen de negocios o ingresos atribuibles a las operaciones de una entidad 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 Municipal.

Conforme a la legislación vigente, el Concesionario tiene la obligación de pagar Patente Municipal, únicamente en aquellos municipios en 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 Municipales, Certificaciones de No Deuda y las Declaraciones de Volumen de Negocios para el año fiscal 2022 y año fiscal 2023 fueron emitidos por los municipios antes mencionados.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar la Declaraciones de Volumen de Negocios y pagar la Patente Municipal en los municipios donde se considera que opera bajo la concesión.

- **Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble** — **En cumplimiento**

Según la información provista por el Concesionario, se pudo constatar que las Planillas de Contribución sobre la Propiedad Mueble correspondiente al año 2022 fueron radicadas el 5 de noviembre de 2023. El Concesionario proveyó una Certificación de Deuda por todos los conceptos emitida por el CRIM, con fecha del 18 de abril de 2023 y vigencia hasta el 18 de julio de 2023, la cual indica que no hay deuda a esa fecha.

Resultado: Conforme a todo lo anterior, consideramos que el Concesionario cumplió con su obligación contributiva de radicar las Planillas de Contribución sobre Propiedad Mueble.

- **Pago de Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada** — **En Cumplimiento**

El Concesionario evidenció el cumplimiento con el pago del Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada al Departamento de Estado para el año 2022 y presentó copia del Certificado de Good Standing con fecha de 15 de febrero de 2023.

Resultado: El Concesionario cumplió con su obligación de Pago del Derecho Anual de Compañía de Responsabilidad Limitada.

- **Impuestos Sobre Venta y Uso ("IVU")** — **En Cumplimiento**

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 ("IVU") según establecido por las Secciones 4010.01(p) y (nn) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico ("Código"). El Sr. Ángel Marzán, Secretario Auxiliar de Rentas Internas de Hacienda para el periodo de este Informe, emitió una determinación administrativa (i.e. "Determinación Administrativa") con fecha del 2 de diciembre de 2014 certificando que, para propósitos de IVU, y en consideración a que el Concesionario ejerce una función gubernamental, este es considerado un agente del Gobierno a tenor con la Sección 4010.01(p) del Código. Además, la Determinación Administrativa establece 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.

De conformidad el Concesionario está registrado como agente no retenedor según surge de sus Certificados de Registro de Comerciante, emitidos por el Sistema Unificado de Rentas Internas ('SURI'), para sí y por cada localidad, es decir, para 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 presenta 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 ("Operaciones Generales").

- Plazas de peajes
  - Permiso Único
  - 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
  - Permiso UIF

☑ 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* — *En Cumplimiento*

Conforme requerido por la Sección 3.4(e) del Contrato de Concesión el Concesionario gestionó Certificados de Cumplimiento de sus Planes de Reciclaje conforme a la Ley Núm. 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, con fecha de expiración el 5 de marzo de 2020, mes en el que comenzó la pandemia del COVID-19. Por consiguiente, la renovación de dicho certificado tuvo lugar después del 5 de marzo de 2020.

Para demostrar el cumplimiento con este requerimiento, el Concesionario presentó la siguiente evidencia:

Plaza de Peaje		Certificado de Cumplimiento de Plan de Reciclaje Núm.	Fecha de emisión	Vigencia
Operaciones Generales	☑	Núm. RPRSP-0454	9/septiembre/2022	9/sept/2022-9/mar/2024

● *Permiso NPDES* — *En Cumplimiento*

El Permiso NPDES aplicable a las operaciones de las Autopistas es el MS4 – *Small Municipal Separated Storm Sewer Systems* ("Permiso MS4"). Tal permiso cubre todas las carreteras de Puerto Rico. Cabe destacar que la obtención del Permiso NDPES y del Permiso MS4 recae sobre la ACT y no sobre el Concesionario. Para cumplir con este requerimiento, la ACT obtuvo los siguientes permisos:

Plaza de 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.

Según surge de los documentos revisados, el Permiso MS4 otorgado previamente seguiría vigente hasta la aprobación del nuevo permiso. En consecuencia, se considera a la ACT y al Concesionario en **CUMPLIMIENTO**.

- Plaza de 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 Único

Conforme a lo requerido por el Contrato de Concesión, la ACT obtuvo el Permiso de Uso para las Autopistas el 19 de septiembre de 2011. Dicho permiso no tiene fecha de expiración.

A partir del año 2020, y de conformidad con la reglamentación vigente, se cambió a un Permiso Único. A continuación, se presentan los números de permisos únicos de cada Plaza de Peaje, los cuales, a su a vez, incluyen la Licencia Sanitaria y el Certificado de Prevención de Incendios, emitidos por la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe").

TABLA 2 PERMISOS ÚNICOS 2023

Plaza de Peaje		Permiso Único Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PU-167871	08/10/2022	08/10/2023
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PU-191494	01/03/2023	01/03/2024
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PU-204846	03/07/2023	03/07/2024
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PU-204843	03/07/2023	03/07/2024
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PU-204847	03/07/2023	03/07/2024
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PU-191499	01/03/2023	01/03/2024
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PU-196926	01/30/2023	01/30/2024
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PU-191498	01/03/2023	01/03/2024

TABLA 3 PERMISOS ÚNICOS 2022

Plaza de Peaje		Permiso Único Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Buchanan	☑	Núm. 2016-108904-PU-167871	10/ago/2022	10/ago/2023
Toa Baja	☑	Núm. 2016-108780-PU-121813	10/ene/2022	10/ene/2023
Vega Alta	☑	Núm. 2016-108791-PU-138556	21/mar/2022	21/mar/2023
Manatí	☑	Núm. 2017-150851-PU-138559	21/mar/2022	21/mar/2023

Plaza de Peaje		Permiso Único Núm.	Fecha de Emisión	Fecha de Certificación
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PU-138554	21/mar/2022	21/mar/2023
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PU-121147	10/ene/2022	10/ene/2023
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PU-130434	15/feb/2022	15/feb/2023
Bayamón	☑	Núm. 2020-300637-PU-121165	10/ene/2022	10/ene/2023

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:

Plaza de Peaje		Permiso UIF Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
Buchanan	☑	N/A		
Toa Baja	☑	Permiso Núm. UIC-16-70-0020	9/abr/2021[1]	8/abr/2023[2]
Vega Alta	☑	Permiso Núm. UIC-12-73-0008	03/oct/2022	02/10/2024
Manatí	☑	Permiso Núm. UIC-12-47-0009	24/jun/2022	4/jun/2024
Arecibo	☑	N/A		
Arecibo Rampa	☑	N/A		
Hatillo	☑	Permiso Núm. UIC-12-34-0011-RA	22/ feb/2022	12/ago/2024
Bayamón	☑	N/A		

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:

Plaza de 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

[1] El 9 de septiembre de 2019 el Concesionario sometió evidencia de renovación y pago del 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 alterno que cubría el período de abril del año 2021 hasta abril del año 2023.

[2] La radicación para la renovación se hizo el 20 de marzo de 2023 (antes del vencimiento del permiso). El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") expidió el permiso a partir del 8 de diciembre de 2023 en lugar de hacer a partir del 8 de abril.

Plaza de Peaje		Permiso General para Generadores de Emergencia Comercial/Industrial Núm.	Fecha de Emisión	Vigencia
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-016224	7/feb/2022	7/feb/2027
Arecibo	☑	Núm. 2016-109146-PGE-016225	7/feb/2022	7/feb/2027
Arecibo Rampa	☑	Núm. 2016-109308-PGE-016226	7/feb/2022	7/feb/2027
Hatillo	☑	Núm. 2017-150850-PGE-016227	7/feb/2022	7/feb/2027
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:

Plaza de 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 consistentemente ha estado en cumplimiento con las autorizaciones requeridas para las operaciones de las Autopistas y sus facilidades, es decir: 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 y está 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, permisos y endosos requeridos.

TABLA 27: *RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES PARA LAS OPERACIONES DE LAS AUTOPISTAS*

Criteria	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
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 en las Autopistas, tales como: energía eléctrica, agua potable y

servicios sanitarios ("Contratos de Servicios"). Una vez establecidos los Contratos de Servicios, el Concesionario se ha encargado del pago de estos según las tarifas establecidas.

- **Servicio de Energía Eléctrica:** Para los servicios de energía eléctrica, el Concesionario estableció un contrato 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, el cual es una herramienta legal utilizada por la AEE, para clientes que poseen varias cuentas de servicio eléctrico que son pagadas desde una fuente centralizada ("Contrato de Facturación Resumida"). 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 Servicios Sanitarios:** Para los servicios de agua potable y servicios sanitarios, el Concesionario contrató los servicios de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA). Las cuentas correspondientes se indican 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 Contratos de Servicios para las Autopistas.

EVALUACIÓN

- Servicio de Energía Eléctrica

  El Concesionario se 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 que se describen a continuación.

Cuenta		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Núm. 413-8062534	☑	Certificación de Servicio Activo al 30 de agosto 2024	30/junio/2023

Núm. 662-4095091	☑	Certificación de Servicio Activo al 31 de octubre 2024	30/junio/2023

- **Servicio de Agua Potable y Servicio Sanitario**

Para demostrar cumplimiento con el pago de agua potable y servicios sanitarios en las Autopistas, el Concesionario suministró ocho (8) Certificaciones de No Deuda. Las mismas se detallan a continuación:

Certificaciones 2022

Plaza de 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
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.

Certificaciones 2023

Plaza de Peaje		Certificado de No-Deuda	No-Deuda hasta
Buchanan	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301643-7 (balance $2,153.53)	30/oct/2023
Toa Baja	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm.22301641-1(balance $1,297.92)	30/oct/2023
Vega Alta	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301640-3 (balance $-4,891.07)	30/oct/2023
Manatí	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301639-5 (balance $3,810.44)	30/oct/2023
Arecibo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301637-9 (balance $1,083.94)	30/oct/2023
Arecibo Rampa	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301638-7 (balance $60.33)	30/oct/2023
Hatillo	☑	*Certificación de Deuda cuenta núm. 22301636-1 (balance $934.05)	30/oct/2023
Bayamón	☑	*Certificación de No-Deuda cuenta núm. 22301642-9 (balance $101.77)	30/oct/2023

*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 de los Contratos de Servicio para las Autopistas. Aun cuando las cuentas para los peajes de Buchanan, Vega Alta, Arecibo Rampa, Hatillo, Arecibo y Manatí presentan balances pendientes de pago, ello se trata de cargos corrientes, por lo que no se considera incumplimiento. La tabla a continuación presenta el resumen de la evaluación de los pagos de los Contratos de Servicio.

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 realizar esfuerzos razonables para asegurar que los miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico ("NPPR") provean servicios de control de tráfico y hagan valer las leyes en las Autopistas. No obstante, del Concesionario no estar en cumplimiento con la Sección 3.16(e)(i) del Contrato o haberse acogido a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato, la ACT no se verá en la obligación de cumplir con la Sección 3.16(a) del Contrato.

La Sección 3.16(e)(i) del Contrato 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) del Contrato le requiere al Concesionario el pago de $450,000.00 adicionales a la ACT. Estos pagos constituyen pagos para mejoras capitales, equipo, y gastos operacionales del NPPR en la prestación de sus servicios en las Autopistas.

La Sección 3.16(e)(ii) del Contrato le provee la opción al Concesionario de entrar en un acuerdo con el NPPR para proveer los servicios de control de tráfico y hacer valer las leyes en las Autopistas. Tal acuerdo tendría que cumplir con cierto nivel mínimo de servicios policiacos, según 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 el NPPR, conforme a la Sección 3.16(e)(ii) del Contrato, se quedarían sin efecto los pagos requeridos por la Sección 3.16(e)(i) del Contrato durante la vigencia del tal acuerdo entre el Concesionario y el NPPR.

Implementación

El 11 de junio de 2012, el Concesionario y el NPPR suscribieron el acuerdo número 2012-A00134 ("Acuerdo de Servicios Policíacos"), mediante el cual el NPPR se comprometió a proveer servicios policíacos 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 el NPPR.

En el Acuerdo de Servicios Policíacos, se acordaron 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 ("Nivel Mínimo de Servicios Policíacos").

Por la prestación del Nivel Mínimo de Servicios Policíacos, el Concesionario se comprometió a lo siguiente:

- Proveer al personal del NPPR 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 el NPPR 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 al NPPR el 50% del ahorro del presupuesto para el año calendario por concepto de ahorro en combustible y gastos administrativos.

El Acuerdo de Servicios Policíacos ha tenido varias enmiendas, siendo la más reciente para el periodo del Informe Anual la número 2023-A00023 (otorgada el 1 de julio de 2022 con vigencia hasta el 30 de junio de 2024) la cual renueva los términos previamente acordados.

La primera enmienda al Contrato de Servicios Policiacos (2023-A00023A), fue firmada el 29 de diciembre de 2023, entre la ACT y el NPPR, e introduce varias modificaciones importantes ("Primera Enmienda al Contrato de Servicios Policiacos"):

- El NPPR se compromete a proporcionar personal policial para la vigilancia y el cumplimiento de la ley en las Autopistas.
- Metropistas proporcionará los vehículos patrullas necesarios y se encargará de su mantenimiento.
- El NPPR proporcionará el Nivel Mínimo de Servicios Policíacos en las Autopistas, sujeto a la disponibilidad de recursos.
- Incluye la posibilidad de incrementar los niveles de servicio durante eventos especiales y actividades de construcción o mantenimiento.

- Se define el Nivel Mínimo de Servicios Policíacos como:
  - Dos turnos diurnos consecutivos de ocho horas cada uno, con un mínimo de seis vehículos patrulla.
  - Un turno nocturno de ocho horas consecutivas, con un mínimo de cuatro vehículos patrulla.
- El NPPR se compromete a: (i) prevenir accidentes y robos; (ii) manejar accidentes de tráfico; (iii) mantener presencia policíaca en las Plazas de Peaje. Apoyar en proyectos de construcción y en horas de alta congestión vehicular.
- Se detallan las áreas geográficas específicas donde la policía prestará servicios.
- Metropistas y PR Tollroads proporcionarán el mantenimiento ordinario de las instalaciones de los cuarteles y asegurarán el cumplimiento con las medidas de seguridad establecidas por OSHA Puerto Rico.
- Metropistas y PR Tollroads se comprometen a mantener y reparar las patrullas utilizadas por la policía, destinando hasta $250,000 anuales para la adquisición de nuevas patrullas.
- Metropistas y PR Tollroads pagarán a la policía por servicios adicionales y horas extraordinarias.
- Se establece un bono de productividad anual basado en varios criterios, con un presupuesto total de $95,000 anuales ($35,000 por parte de Metropistas y $60,000 por parte de PR Tollroads).
- Se establece una vigencia de dos años a partir de la firma de la Primera Enmienda al Contrato de Servicios Policiacos.
- Se actualizan las cláusulas relacionadas a las notificaciones.
- Se clarifica la responsabilidad compartida entre Metropistas y PR Tollroads según el área de operación y mantenimiento asignada.

Estos acuerdos se suscribieron en virtud de la Ley 20-2017, según enmendada, mejor conocida como la "Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico" ("DSP"), que crea el NPPR 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 NPPR y en el cumplimiento por el Concesionario con los términos y condiciones de tales acuerdos suscritos.

Evaluación

Para verificar el cumplimiento del Concesionario se verificó el contrato Núm. 2023-A00023 y su registro en la Oficina del Contralor.

Resultado: Para propósitos de esta monitoria se encuentra al concesionario en cumplimiento con los acuerdos y con vigencia.

Resumen de la Evaluación

La vigencia del acuerdo y los términos y condiciones del acuerdo con NPPR han estado en cumplimiento con los requerimientos de la 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.

Tabla 29: *Resumen de Cumplimiento con la Sección 3.16(e) del Contrato de Concesión*

Criteria	Resultado
Vigencia del Acuerdo entre el NPPR y Concesionario	C
Cumplimiento de Términos y Condiciones del 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 ("Capítulo K"): (1) le establece al Concesionario requerimientos y guías para la ejecución de proyectos de mejoras capitales, rehabilitaciones, y mejoras de capacidad en las Autopistas; (2) describe las coordinaciones necesarias con la Autoridad y otras entidades del Estado, y (3) 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 del Capítulo K establece que el Concesionario deberá emplear los servicios de ingenieros y arquitectos licenciados cualificados para los trabajos a ser realizados. Dicha sección le permite al Concesionario hacer una mezcla de recursos internos y externos para llevar a cabo los proyectos, según la complejidad de estos. Por otro lado, la Sección K.3.11 del Capítulo K 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 del Capitulo K 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 del Capítulo K requiere que el Concesionario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los criterios ambientales de la ACT, el Gobierno, y la Ley de Política Ambiental Nacional (*National Environmental Policy Act*, "NEPA", por sus siglas en inglés). Además, 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 ("Exclusión Categórica"). La Exclusión Categórica permite que un proyecto pueda realizarse sin la evaluación previa de la JCA

- **National Pollution Discharge Elimination System (NPDES)**

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 ("Permiso NPDES").

- ***Storm Water Pollution Prevention Plan***

Como parte del Permiso NPDES se requiere la redacción de un *Storm Water Pollution Prevention Plan* ("SWPPP") en casos en que se impacten un acre o más de superficie. Dicho plan debe detallar las actividades que el Concesionario 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 ("Reglamento Conjunto de Permisos") requiere la obtención de un 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 ("Permiso General Consolidado"). Dicho 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 Municipales debe realizarse antes de comenzar la construcción. Además, 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 ("Arbitrios de Construcción"). El pago de Arbitrios de Construcción 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. Ello 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 del Capitulo K requiere que todo trabajo de construcción terminado por el Concesionario sea documentado en planos como *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 han 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:

- *Rockfall Km 40*
- *HMA Pavement km 0.5 a 22.6*

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

- *Rockfall km 40*

El proyecto titulado "Rockfall Protection Measures Km. 40" con el número de proyecto MP-P-202203, fue formalizado el 4 de enero de 2023. Este proyecto, acordado entre Metropistas y el contratista Tekniek, tiene como objetivo proporcionar protección de tráfico debido a la pendiente rocosa existente en el kilómetro 40.0 de la PR-22 en dirección este, localizada en Vega Baja. Los trabajos consisten en la construcción de 80 metros de barrera de concreto tipo C con una valla de malla de 1.8 metros de altura incrustada en la parte superior de la barrera de concreto.

- 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 la última página de la firma del contrato entre el Concesionario y el Contratista (Tekniek Construction, Inc.), efectuado el 4 de enero de 2023.

- Aprobación de la ACT — No aplica

El Concesionario indicó que este proyecto consistió en la instalación de un muro de acuerdo con los estándares de diseño de la ACT y por lo tanto, no requería aprobación de ésta.

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 2023-474459-PGO-007975, con fecha de expedición del 10 de abril de 2023, y fecha de expiración del 9 de abril de 2028.

Informes Plan CES — En Cumplimiento

Conforme a los requerimientos del Contrato de Concesión, el Concesionario ha cumplido con la presentación de evidencia sobre la implementación del Plan CES, proporcionando la documentación requerida y confirmando la recepción de estos informes por parte de la Junta de Calidad Ambiental ("JCA") en la Oficina de Residuos Sólidos Urbanos y Desechos ("RCUD").

- **Informe Inicial:** Presentado el 12 de abril de 2023, marcando el inicio del proyecto.
- **Informe Final:** Sometido el 15 de mayo de 2023.

Estos informes certifican que el contratista ha realizado los mantenimientos necesarios para mantener el referido plan en óptimas condiciones. Es decir, se instalaron los rótulos requeridos, se apiló el material en el área asignada, se instalaron 20 metros lineales de "silt fence" alrededor del material de excavación y, finalmente, se regó el material de excavación detrás del muro según lo establecido en el Plan CES.

Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo — No Aplica

Este permiso no aplica para el proyecto "Rockfall Protection Measures Km. 40", dado que el mismo no requería la remoción de material con plomo.

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). El mismo fue presentado el 8 de junio de 2023, para la disposición de 20 yardas de vallas de metal.

- **Pago de Patentes y Arbitrios** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de Vega Baja, el 11 de abril de 2023. El Concesionario presentó además una hoja de cómputo de arbitrios de construcción, patentes, entre otros, emitida por dicho municipio, donde se indica el costo inicial del proyecto y las cantidades a pagar.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista. La notificación para proceder fue emitida el 11 de enero de 2023. En la notificación para proceder se estableció una fecha para comenzar los trabajos de construcción del 1 de febrero de 2023.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Sustancial para el 8 de junio de 2023.

- **Certificado de Terminación Final** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Terminación Final para el 12 de junio de 2023.

- **Seguros** — **En Cumplimiento**

El Concesionario proveyó evidencia de los seguros para el Proyecto gestionados por su contratista. Los seguros incluyen los siguientes: (i) *General Commercial Liability*; (ii) Fondo del Seguro del Estado; (iv) *Builders Risk*; (v) *Automobile Liability*; (vi) *Umbrella Liability*; (vii) *Employer's Liability Insurance* y (viii) *Pollution Insurance*.

- **Planos *As-Built*** — **En Cumplimiento**

El Concesionario informó que sometió los Planos *As-Built* para el proyecto Rockfall Protection Measures.

- ***HMA Pavement km 0.5 to 22.6***

El proyecto consiste en la rehabilitación del pavimento en la carretera OR 22 desde el kilómetro 0.6 hasta el 22.5 en ambas direcciones.

- **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 (Super Asphalt) efectuado el 1 de noviembre de 2022.

- **Aprobación de la ACT** — **No Aplica**

El Concesionario indicó que este proyecto es uno de mantenimiento de asfalto, por lo que no requería sometimiento y aprobación de la ACT.

- **Evaluación Ambiental** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró un Certificado de Cumplimiento Ambiental por exclusión categórica fechado 15 de noviembre de 2022, con el número 2022-466480-DEC-115547.

- **Permiso Único Incidental Operacional** — **En Cumplimiento**

El Concesionario presentó el Permiso Único Incidental Operacional con fecha de expedición del 5 de enero de 2023, fecha de expiración del 5 de enero de 2028 y con número de trámite 2022-466480-PUI-007658.

- ***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 presento Permiso Único Incidental Operacional con fecha de expedición del 5 de enero de 2023 y fecha de expiración del 5 de enero de 2028, y número de trámite 2022-466480-PUI-007658.

- **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 febrero de 2023 hasta diciembre de 2023. Los mismos fueron presentados mensualmente a la agencia correspondiente.

- **Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo** — **En cumplimiento**

El Concesionario presentó un reporte final para la remoción de pintura amarilla con base de plomo, en dicho reporte, se encuentra incluido el permiso para la remoción de pintura con base de plomo. Dicho permiso tiene fecha de expedición del 28 de octubre de 2022, con vigencia hasta el 27 de octubre de 2027 y el número de trámite PG-PB-70-1022-1178-RC.

- **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** — **No Aplica**

El Concesionario informó que el proyecto se encuentra en etapa de cierre. El documento aún no está disponible.

- **Pago de Patentes y Arbitrios** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de una certificación emitida por el Municipio Autónomo de San Juan, emitida el 30 de enero de 2023. La certificación indica el costo total del proyecto e incluye los arbitrios a pagar.

- **Notificación para Proceder** — **En Cumplimiento**

El Concesionario suministró evidencia de la Notificación para Proceder al contratista -- emitida con fecha del 9 de noviembre de 2022. En la Notificación para Proceder se estableció el 28 de noviembre de 2022, como la fecha para comenzar los trabajos de construcción.

- **Certificado de Terminación Sustancial** — **En Cumplimiento**

El Concesionario informó que el proyecto se encuentra en etapa de cierre. El documento aún no está disponible.

- **Certificado de Terminación Final** — **No Aplica**

El Concesionario informó que el proyecto se encuentra en etapa de cierre. El documento aún no está disponible.

- **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) (Fondo del Seguro del Estado; (iii) Automobile Liability; (iv) Excess Liability; (v) Worker's Compensation and Employer's Liability Insurance; (vi) Pollution liability.*

- **Planos *As-Built*** — **No Aplica**

El Concesionario informó que el proyecto se encuentra en etapa de cierre y se encuentran pendientes en recibir los planos as-builts firmados por el Contratista.

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	Rockfall Km 40	HMA Pavement km 0.5 to 22.6
Estampillas CIAPR	C	C
Aprobación de la ACT	N/A	N/A
Evaluación Ambiental	C	C
Permiso NPDES	N/A	C
Storm Water Pollution Prevention Plan	N/A	N/A
Permiso General Consolidado	C	C
Informes Plan CES	C	C
Permiso Plomo	N/A	C
Permiso USACE	N/A	N/A

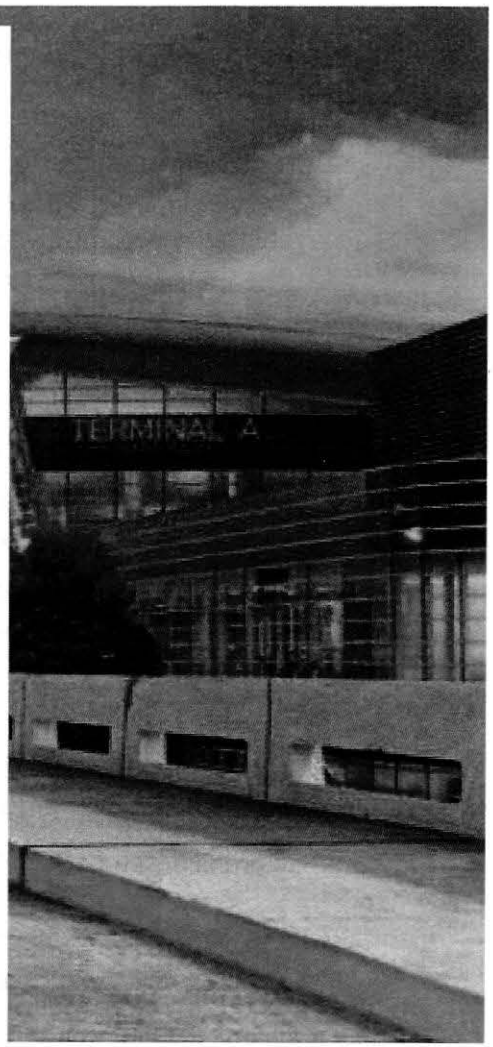
Criterio	Rockfall Km 40	HMA Pavement km 0.5 to 22.6
Manifiestos Desperdicios	C	N/A
Patentes y Arbitrios	C	C
Notificación para Proceder	C	C
Terminación Sustancial	C	N/A
Terminación Final	C	N/A
Seguros	C	C
Planos *As Built*	C	N/A
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*		

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
25 NOV 2024 PM 2:50

Informe Anual de Cumplimiento para el 2021

Arrendamiento Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín





20 de septiembre de 2024

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

I. Introducción

El Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, 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 vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado el 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), suscrito 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 a 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 un informe anual de cumplimiento (en adelante, el "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 2021.

El Contrato constituye una Alianza, autorizada por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), entre otras entidades gubernamentales y, por ende, dicho contrato está sujeto a su evaluación.

Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato.

II. Trasfondo de la Transacción

De conformidad con la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la preparación del Estudio de Deseabilidad y Conveniencia correspondiente, con el fin de determinar si era viable o recomendable el establecimiento de la Alianza. El estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza. 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.

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas rindió su informe (en adelante, el "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 conducentes a dicha selección. 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 la Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos hizo lo propio el 18 de julio de 2012, mediante la Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, tanto el Informe del Comité como el Contrato fueron remitidos al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador, para ese entonces, le delegó la facultad para aprobar la Alianza (en adelante, el "Ejecutivo"). El Ejecutivo aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Luego de la correspondiente 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 (en adelante, "Cierre Financiero").

III. Resumen de las Disposiciones Contractuales

El Contrato es un arrendamiento por un término de cuarenta (40) años, mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto. 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 a Aerostar.

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

i. Operación y Mantenimiento

Bajo el Contrato se 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,) 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[1], conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate* (en adelante, el "Certificado de Operación Parte 139"), mediante el 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* (el "AIPP", por sus siglas en inglés). Cabe recordar, que el AIPP 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 autorizan subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos en aeropuertos públicos como el Aeropuerto.

ii. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrar de las aerolíneas en el Aeropuerto (en adelante, las "Tarifas"). El detalle del cómputo de las Tarifas (y otros cargos) está contenido en el acuerdo de uso que Aerostar suscribió con Puertos y con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto (en adelante, "Acuerdo de Uso"), y dicho cómputo está basado en información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

En virtud del Contrato, Aerostar también tiene derecho a cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas impuestas a los concesionarios del Aeropuerto (incluyendo, pero no limitado a, los proveedores de comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos relacionados a las actividades accesorias y suplementarias que se realizan en las instalaciones que componen el Aeropuerto y apoyan su operación.

iii. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago por adelantado (en adelante, el "Pago por Adelantado") y pagos anuales subsiguientes (en adelante, los "Pagos Anuales"). El Pago por Adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del Cierre Financiero. Se acordó que los Pagos Anuales estuviesen basados en los siguientes parámetros:

[1] 14 C.F.R. Part 139

Año	Cantidad del Canon
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el año 5.
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.

iv. Servicios Policíacos y de Bomberos

Hasta la fecha de la enmienda suscrita el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia 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 prestación 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.

No obstante, 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 (el "Acuerdo de Transición de Servicios"). Con esta enmienda, se transfirió la responsabilidad sobre la prestación de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia de Puertos a Aerostar, eliminando así tanto el requerimiento del reembolso de Aerostar a Puertos, como el desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, previo a octubre del año 2015, Puertos era responsable de la prestación de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencias, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos servicios, sujeto al presupuesto anual que las partes acordaran. Ya para el año 2016 y prospectivamente, Aerostar asumió la responsabilidad de proveer estos servicios.

v. 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 tiene 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.

vi. Mejoras

Aerostar tiene la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma:

- ✓ las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades*; ello, porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al Cierre Financiero del Contrato;
- ✓ las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso suscrito con las aerolíneas; y
- ✓ las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados.

Estas últimas incluyen las mejoras recomendadas en los informes anuales sobre la condición física o estructural de las facilidades y otras estructuras del Aeropuerto.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para este Informe se basó en varios requerimientos de información enviados a Aerostar. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a los requerimientos y se cursaron solicitudes de información adicional (o de aclaración) mediante correos electrónicos y conferencias telefónicas.

El análisis de cumplimiento es el resultado de la evaluación de la información provista por Aerostar e información adicional obtenida 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:

- ✓ **Cumplimiento** – La asignación de esta calificación significa que Aerostar cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado según establecido en el Contrato.

- ✓ **Cumplimiento Parcial** – Se asigna esta calificación cuando se determina que, aunque Aerostar no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta calificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto por varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estas. Por ejemplo, esta calificación puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y Aerostar ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. Nótese, sin embargo, que la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplica cuando en un ejemplo como el anterior, el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción por parte del que está llamado a ejecutarla. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones de carácter crítico o de emergencia para las cuales se exige la acción inmediata o rápida por parte del obligado, por las implicaciones que puede tener un cumplimiento tardío. En éstas el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación.
- ✓ **Incumplimiento** – Se asigna esta calificación cuando Aerostar: (i) incumple con el requerimiento evaluado, (ii) cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado, o (iii) cuando incumple con algún elemento crítico del requerimiento.

A continuación, se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2021, a tenor con los requisitos establecidos en el Contrato.

i. Pago Anual

El Artículo 2 del Contrato establece lo pertinente a los Pagos Anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según 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 ingreso bruto de los "Ingresos del Aeropuerto".[2] 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).[3] El Pago Anual

[2] Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, "*Airport Revenues*".

[3] El PFC es una tarifa al pasajero autorizada 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.*" Esta tarifa se utiliza para la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Los proyectos son previamente aprobados por la FAA y se realizan, principalmente, con el fin de mejorar la seguridad y la capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas. La legislación permite a los aeropuertos cobrar hasta $4.50 por cada pasajero embarcado en aeropuertos comerciales.

deberá ser pagado 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 para el año 2021, el 29 de abril del 2022.[4] El pago se efectuó dentro del término estipulado; es decir, dentro de los treinta días de emitido el estado financiero auditado. Además, Aerostar proveyó: (i) copia del estado financiero correspondiente a dicho año y (ii) ofreció información pertinente a la base para el cómputo del Pago Anual para el año 2021.[5]

Según la explicación ofrecida, el cómputo del Pago Anual para el año 2021 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el año 2021	**$150,146,600.00**
Reembolso de utilidades-electricidad	(1,069,856.00)
Reembolso de utilidades-agua	(405,397.00)
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	**$148,671,348.00**
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	**$7,433,567.00**

Se aclara que, a partir de los estados financieros preparados desde el año 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 esta instrucción, Aerostar hace un estimado de los ingresos anuales por el término completo del Contrato. Es decir, 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. De otra parte, y según surge de la explicación sobre el cómputo del Pago Anual, Aerostar incluye en su informe de ingresos 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 29 de abril del 2022, Aerostar efectuó el Pago Anual a Puertos por la cantidad de **$7,433,567.00** mediante transferencia electrónica.

[4] Véase **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 29 de abril del 2022 por la cantidad de $7,433,567.38 por concepto del pago anual variable para el año 2021 e información sobre la base para el cómputo de este pago.

[5] Véase **Anejo B**, Estado Financiero Auditado de Aerostar Airport Holdings para el 31 de diciembre de 2021, preparado por PWC y con fecha del 4 de abril de 2022.

Conforme a la evaluación de las disposiciones aplicables del Contrato y de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con el Pago Anual para el año 2021.

ii. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. La 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); y (iii) la ley aplicable incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 [6] y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA, entre otras).

Estándares Operacionales

Los Estándares Operacionales, el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Plan de Emergencias y el Programa de Seguridad del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que e Aerostar debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que Aerostar 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 Aerostar preparó y presentó su Plan de Operaciones con fecha de noviembre del 2014. Su Plan de Operaciones incorpora los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del año 2016). Establece 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 año 2016). Incluye las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera que se asegure su operación continua y segura para minimizar su deterioro y los daños imprevistos a sus estructuras y sistemas.
3. *Capital Asset Management Plan*. Identifica el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y la responsabilidad fiscal en su manejo por parte de Aerostar.
4. *Environmental Sustainability Plan*. Identifica los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable de la operación, desarrollo o remodelación de las

[6] Secciones del *Airport Cerification Manual* fueron revisadas el 24 de febrero de 2021, el 2 de diciembre de 2021 y posteriormente el 31 de marzo de 2022. Todas las revisiones a las secciones fueron aprobadas por la FAA.

instalaciones del Aeropuerto. Dispone que Aerostar adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.

5. *Safety and Safety Management Systems Plan* (revisado en marzo del año 2019). Establece los requisitos mínimos para la operación segura del Aeropuerto, incluyendo los parámetros que deben establecerse o seguirse para garantizar la seguridad de los empleados y el público.
6. *Wildlife Hazard Management Plan* (revisado el 25 de febrero de 2021). Define los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.[7]
7. *Airport Security Program* (secciones enmendadas en mayo, junio y octubre del año 2021). Identifica los roles y responsabilidades de Aerostar, 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* (secciones revisadas el 24 de febrero de 2021, 10 de diciembre de 2021, 31 de marzo de 2022, y el 22 de mayo del 2022). Describe las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.
9. *Customer Service Management Plan* (revisado en mayo del 2017). Detalla las medidas que Aerostar empleará para proveer un servicio al cliente de óptima calidad.

Con el fin de medir la implementación y ejecución de los planes arriba mencionados, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requiere que anualmente Aerostar prepare y presente los siguientes informes (en adelante, los "Informes Requeridos"):

1. Rendimiento Operacional (*Operational Performance Report*)
2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones (*Facilities Conditions Assessment*, "FCA" por sus siglas en inglés)
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 los Informes Requeridos 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 de Aerostar basado en los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales. Cabe destacar que el informe sobre

[7] Según se indica y se incluye en el LAR del año 2021, el *SJU Wildlife Hazard Management Plan* fue modificado y aprobado por la FAA el 25 de febrero de 2021.

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

En cuanto al Programa de Mejoras Capitales (en adelante, "CIP" por sus siglas en inglés), los Estándares Operacionales establecen que dicho programa incluya la siguiente información:

- ✓ Resumen ejecutivo con introducción y trasfondo;
- ✓ Metodología utilizada para priorizar los proyectos e información de los estudios y trabajos realizados para identificar los proyectos;
- ✓ Plan de acción correctiva para las instalaciones identificadas en el FCA en condiciones razonables, pobres y/o críticas; e identificar su prioridad bajo las categorías de: Crítico, Alto o Bajo;
- ✓ Descripción de las mejoras capitales planificadas para los primeros 5 años del CIP; y
- ✓ Estimado de costos para todos los proyectos planificados en el término de 0-10 años, incluyendo la identificación de potenciales fuentes de fondos.

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

Reporte	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	**CP**	No se cumplieron con todas las métricas del reporte. Se suscitó una incursión en el *aeródromo (airfield)* cuando el estándar es cero incursiones. No se tomaron medidas sobre el tiempo máximo de espera en el área de reclamo de equipaje ni para el tiempo de espera para taxis. Adujo Aerostar, que esto se debió a la emergencia de la pandemia provocada por el COVID-19. El proyecto para la protección contra rayos no ha sido completado para los terminales B y D. Tampoco se cumplió con la métrica para algunos tiempos de respuestas y reparación para categorías tales como: puentes de carga, sistemas para el manejo de equipaje, sistemas para el transporte de pasajeros y el clima en los terminales. Por todo lo anterior, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial.
Facilities Conditions Assessment[8]	**CP**	Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada **no indicó** si Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. No obstante, se identificaron los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. El reporte tampoco

[8] Véase **Anejo C**, Resumen Ejecutivo del Informe sobre la Condición de las Facilidades al 2021, preparada por *DC Engineering Group, P.S.C.* en abril del 2022, correspondiente al LAR 2021 v. 2020 (*Facility Condition Assessment Report*).

		identifica la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Según el resumen ofrecido, la condición de las estructuras que componen el Aeropuerto se describe como sigue: 1. Terminales: Terminal A – en condición "Excelente"; Terminales B y C - en condición "Muy Buena" y Terminal D - cerrado al público por renovaciones; 2. Otras áreas tales como al área central, techos y sector de tierra (*landside):* descrito como en buenas condiciones, pero se recomiendan trabajos de mantenimiento y trabajos para atender filtraciones en techos. 3. Pista aérea, puentes, unidades de aires: En general, la condición fue descrita como "Buena" y "Excelente". Se identificaron áreas en los *aprons* con problemas de filtraciones y de iluminación, los cuales se estaban atendiendo al momento de la inspección. En los puentes de abordaje de pasajeros se reportaron problemas con pisos deteriorados. 4. Cuartos mecánicos y eléctricos: En términos generales, estos fueron descritos como en "Buenas" condiciones. Se recomendaron ciertas reparaciones y trabajos de mantenimiento. 5. Vehículos: Estos fueron descritos como en "Excelente" condición.
Air Traffic Summary	**CP**	Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con reportar todas las métricas requeridas. Aerostar no está recopilando ni reportando los datos por mes sobre la cantidad de pasajeros en Origen y Destino (*O&D*) ni Conectando bajo la categoría de Actividad Comercial. No obstante, sí reportó los datos para ambas categorías por año. Aerostar tampoco recopiló, ni reportó información sobre la cantidad de Pasajeros en Horas Pico (*Peak Hour Passengers*).
Capital Improvement Program[9]	**C**	Aerostar presentó su Programa de Mejoras Capitales 2022-2026 a Puertos el 20 de abril de 2022. Puertos lo aprobó mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2022. El CIP incluye la información requerida en los Estándares Operacionales.
Sustainability Report	**C**	Se reportó disminución en el reciclaje de desperdicios sólidos. Aerostar informó que, debido a restricciones en el mercado, solo se recicló cartón en el 2021.
Safety Report	**C**	En el Apéndice H del LAR del 2021 se incluye una matriz con información detallada de los incidentes de seguridad registrados durante el año reportado, con indicación de su ámbito, probabilidad de ocurrencia e impacto, entre otra información

[9] Véase **Anejo D,** Carta de trámite y otra información relacionada al Programa de Inversión de Capital para el periodo que cubre del 2022 al 2026 (CIP 2022-2026); copia del 2022-2026 CIP (04-20-2022)(Final).pdf; y evidencia de aprobación de Puertos.

		pertinente. Para el 2021, la mayoría de los incidentes reportados fueron de bajo impacto y baja probabilidad.
Security Assessment Report	**C**	Aerostar informó que para el 2022 se solicitaron una serie de enmiendas al programa de seguridad del Aeropuerto.
Emergency Report	**C**	Para el 2021, se reportaron un total de 54 alertas de posibles emergencias, seis (6) más que el año anterior. Se evaluaron los recursos y mecanismos para responder y manejar emergencias y se identificaron áreas para mejorar con las medidas correctivas correspondientes. En octubre del 2021 se realizó un ejercicio o simulacro para evaluar las áreas de respuesta y recuperación ante la amenaza de un tsunami. El informe refleja algunas áreas de mejoras y recomendaciones. De interés, el informe reflejó la necesidad de capacitación específica en *lifeline.*
Level of Service Report	**CP**	Aerostar informó que debido a la pandemia provocada por el COVID-19 no se realizaron encuestas de servicio en el 2021. Al respecto, Aerostar produjo comunicaciones intercambiadas con Puertos en el 2020 sobre *Notice of Delay Event* al amparo de la sección 15.2 del Contrato. Bajo esta sección se puede excusar la demora o interrupción en el cumplimiento con una obligación contractual a una parte, si se cumplen con las condiciones allí establecidas.[10] De la información provista, no surge que Aerostar le advirtiera a Puertos sobre su inhabilidad de cumplir con la obligación de realizar las encuestas en el 2021 y cumplir con este informe, según lo requerido en el Contrato. Por tanto, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación. Refiérase a la sección de este informe sobre Acciones Adversas, Compensación y Eventos de Demora para el detalle sobre estas comunicaciones.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

La sección 3.4 (e) del Acuerdo de Uso le requiere a Aerostar remitir a las Aerolíneas Signatarias copia de los Informes Requeridos dentro del término de 60 días luego de culminado el año. En cumplimiento con esta obligación, Aerostar produjo evidencia de un correo electrónico con fecha del 1 de marzo de 2022 mediante el cual le envió a las Aerolíneas Signatarias un enlace que incluye el LAR del año 2021.[11]

[10] Véase **Anejo E,** intercambio de cartas entre Aerostar y Puertos relacionadas con el *Notice of Delay Event* emitido por Aerostar como resultado de la pandemia del COVID-19, con fechas d 19 de marzo de 2020; 6 de abril de 2020; 16 de abril de 2020 y 24 de abril de 2020.

[11] Véase **Anejo F** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar del 1 de marzo de 2022 a las Aerolíneas Signatarias con enlace al LAR del año 2021.

Luego de evaluar el LAR del año 2021[12], se considera que Aerostar está en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con los requerimientos operacionales establecidos en los Informes Requeridos.

iii. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga vigentes 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. A tales efectos, se le solicitó que enviara evidencia de ello.

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

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	Aerostar proveyó evidencia de permiso de operación de fuente de emisión para quince (15) generadores eléctricos ubicados en los distintos terminales y otras ubicaciones en el Aeropuerto. El permiso tiene fecha de emisión del 4 de mayo de 2021 y vigencia por un término de cinco (5) años.
Permiso de Uso ("Permiso Único")[13]	C	Se presentó evidencia del Permiso Único ("PU") para las siguientes áreas: aeroparque; estacionamiento multipisos y edificio de rescate; Terminal A; Terminal B; Terminal C y oficinas administrativas. De los documentos provistos por Aerostar y correos electrónicos intercambiados con personal de Aerostar, surge que para el 2021 el Terminal D estaba abierto o parcialmente abierto al público. Aerostar no produjo un PU para este terminal o para las áreas abiertas al público. Tampoco produjo evidencia de haber renovado las licencias y certificaciones que forman parte de este permiso. Aerostar alegó que para el 2021, la construcción del Terminal D aún estaba en curso y que por ello le cobijaba el Permiso de Uso del 2013 que cubre el Terminal D y no tiene fecha de expiración. Sin embargo, con la enmienda a la Ley 161-2009, según enmendada, Ley para la Reforma del Proceso de

[12] Véase **Anejo G**, Informe Anual del Arrendatario para el año 2021 (2021 v. 2020, *Lessee Annual Report*)
[13] Véase **Anejo H**, Permisos Únicos emitidos para las facilidades en operación en el Aeropuerto. Nota: el Permiso Único incluye el permiso de uso, certificación para la prevención de incendios y licencia sanitaria.

		Permisos de Puerto Rico, que creó el PU, se requirió que en la medida en que las certificaciones de bomberos y de salud ambiental, entre otras que sí tienen fecha de expiración, fueran expirando, se debía obtener el PU correspondiente. Conscientes de que la transición al PU provocó muchas dudas en la comunidad regulada, consideramos que esto fue una desviación menor. Aersotar demostró que al terminar los trabajos de construcción en el Terminal D obtuvieron el PU correspondiente.
Cubierta bajo Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	C	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 trimestrales de monitoreo para ciertos parámetros. En una búsqueda del portal de cumplimiento de la *Environmental Protection Agency* ("EPA" por sus siglas en inglés) surge que Aerostar no cumplió con la presentación de dichos informes para el año en evaluación.[14] Cuando se preguntó sobre el particular, Aerostar comunicó que esto se debió a problemas técnicos con la plataforma de la EPA que no les permitieron subir los informes a tiempo. Corroboramos esta información con el Ing. Sergio Bosques de la EPA, quien confirmó que los muestreos y los informes que se preparan para documentar sus hallazgos fueron realizados por Aerostar.[15]
Autorización de Descarga de Aguas Residuales[16]	C	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 de septiembre del 2025.
Certificado de Operación del Aeropuerto	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Se proveyó evidencia de la inspección anual realizada por la FAA durante el mes de febrero del año 2021. Según la carta de la FAA con fecha del 15 de marzo de 2021, la agencia

[14] Váyase a la página web del *United States Environmental Protection Agency, Enforcement and Compliance History Online (ECHO)*, a la siguiente dirección: https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966&ej_type=sup&ej_compare=US .

[15] Véase **Anejo I,** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar con fecha del 26 de diciembre de 2023 sobre el permiso NPDES y la presentación de sus informes.

[16] Véase **Anejo J**, Autorización para la Descarga de Aguas Residuales, Permiso Núm. AUA-E-10-102-009.

		hizo dos señalamientos de incumplimiento con los estándares de la Parte 139.[17] Según surge de la propia carta y de la evidencia fotográfica en ella incluida, estos fueron corregidos.
Certificado de Registro de Comerciante[18]	C	Aerostar obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2021 con vigencia hasta el 30 de junio de 2023.
Plan de Reciclaje[19]	C	Se proveyó evidencia del Plan de Reciclaje remitido al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales con vigencia desde el 17 de noviembre de 2020 hasta el 17 de abril de 2022.
DACO Operación de Estacionamiento Público[20]	C	Aerostar presentó evidencia de su Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 11 de febrero de 2021, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2022. Se presentó también evidencia de la Licencia Número SJ-17657-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico de tiempo extendido (*long-term parking*) con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2022.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

iv. Reservas para Cubrir Operación y Deuda

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

[17] Véase **Anejo K,** Carta de la FAA del 15 de marzo de 2021 a Puertos sobre inspección anual.
[18] Véase **Anejo L**, Certificado de Registro de Comerciante.
[19] Véase **Anejo M**, Carta de trámite sobre presentación del Plan de Reciclaje al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales.
[20] Véase **Anejo N,** Licencias emitidas por DACO para la operación de estacionamientos públicos multipisos y de tiempo extendido (*Long-Term*) para vehículos de motor, Lic. Núm. SJ-14623-EST y SJ-17657-EST.

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 Reservas 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 para el 2021 los balances de las cuentas donde se mantienen las Reservas eran los siguientes:

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	**$17,495,750**
Reserva de Deuda	**$31,649,384**

Aerostar suministró copias de los *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2021.[21] Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

v. 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 (en adelante, "IVU"). Sobre el IVU, precisamos que, la Sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011 (en adelante, "Código 2011"), 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 2011, "incluirá a personas que actúen u operen en o a nombre de este." Consistente con ello, en el *Closing Agreement*, suscrito en diciembre del año 2012 entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, como consecuencia del Contrato, se reiteró que 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 por Adelantado y los Pagos Anuales por Aerostar, también estarían exentos del pago de IVU.

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 ("CRIM"); (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv)

[21] Véase **Anejo O**, *Officer's Certificates* para todos los trimestres del 2021 firmado por el principal oficial financiero de Aerostar, certificando cumplimiento con las Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso.

certificación de deuda de IVU del Departamento de Hacienda; y (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble.

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 2021. 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.
Declaración de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia de la Declaración sobre Volumen de Negocio para el año 2021. Se incluyeron certificaciones negativas del CRIM sobre deuda por todos los conceptos y de propiedad inmueble.
Patente Municipal	C	Se presentó evidencia de la Patente Municipal para el año fiscal 2021-2022 emitida por el Gobierno Municipal Autónomo de Carolina con vigencia hasta el 30 de junio de 2022.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó evidencia de la planilla radicada.
Planilla Mensual de IVU	C	Se proveyeron las planillas mensuales para los meses de enero a diciembre del año 2021 y una certificación de cumplimiento.
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 Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con sus obligaciones contributivas para este año.

vi. Pagos por Servicios de Rescate, Bomberos y Seguridad

Originalmente, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos tenía la responsabilidad de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, según aprobado por TSA. 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 prestación 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 porciento correspondiente de conformidad con el *Consumer Price Index* ("CPI", por sus siglas en inglés) aplicable.

Posteriormente, el 2 de octubre de 2015, la sección 3.17 del Contrato fue enmendada para transferir la responsabilidad por el pago de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia de Puertos a Aerostar.

En cumplimiento con esta obligación, Aerostar indicó que los gastos incurridos para el año 2021 en servicios policíacos, de bomberos y de emergencia totalizaron **$3,175,118.00** que se desglosan en las siguientes categorías:

- ✓ Rescate y Bomberos ("ARFF", por sus siglas en inglés) - $118,872.74
- ✓ Seguridad ofrecida por el Negociado de la Policía de Puertos - $986,236.46
- ✓ Seguridad privada ofrecida por la compañía Ranger American - $2,070,009.00

Aerostar presentó evidencia de facturas y pagos a proveedores de servicios de rescate y bomberos en el Aeropuerto.[22] Aerostar también presentó facturas, evidencia de pago y contratos para los servicios de seguridad provistos por el Negociado de la Policía de Puerto Rico y por la compañía privada de seguridad aquí identificada.[23]

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

vii. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación de Aerostar de llevar a cabo ciertos proyectos capitales (en adelante, "Proyectos Capitales"). Los Proyectos Capitales incluyen 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.[24]

Específicamente, se le requiere a Aerostar ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero, sobre mejoras que debían desarrollarse prontamente luego del Cierre Financiero, referidas como, *General Accelerated Upgrades*, y el segundo, sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del Cierre Financiero, referidas como, *Airline Capital Improvements*. Además, se establece la obligación de Aerostar de llevar a cabo otras mejoras o Proyectos Capitales que se requieran durante el término del Contrato para

---

[22] Aerostar presentó facturas y evidencia de pago de éstas a proveedores de servicios relacionados a bomberos y rescate. Algunos de los proveedores identificados en las facturas provistas son: North Sight Communications, Inc.; Industrial Fire Products Corp.; Allied 100, LLC y Liferafts Incorporated of Puerto Rico, entre otros.

[23] Véase **Anejo P,** facturas por servicios de seguridad provistos por el Negociado de la Policía de Puerto Rico y Ranger American.

[24] Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

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 de Aerostar 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 a Aerostar 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 Financiero, los cuales están identificados en su Anejo "K". Asimismo, en el Acuerdo de Uso se establecen los acuerdos y procesos para el desarrollo de otros Proyectos Capitales, tales como aquellos propuestos por Aerostar 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 de Aerostar:

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 Financiero 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 Financiero) y que, de Puertos no haber completado al momento del Cierre Financiero, Aerostar 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, según lo acordado por Aerostar 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 autorizados por la FAA, principalmente, con el fin de mejorar la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales. El desarrollo de estos proyectos es sufragado mediante el cobro de tarifa especial a los pasajeros que es autorizado por la FAA.

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 (Según la información provista por Aerostar, el CEP se completó en julio del 2018); y

6. *Capital Improvement Program* o "CIP" – 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 de Aerostar con su obligación de desarrollar y completar mejoras y/o Proyectos Capitales. 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.

a. 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 2021:

Núm.	Nombre del Proyecto	Estatus al 2021	Costo estimado/final	Comentarios
1.	*Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A."*	Pendiente de inicio	$4.8M	El proyecto pasó de ser un *Design-Bid-Build* a un *Design-Build*. El proyecto inició en el cuarto trimestre del año 2023.
2.	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	Completado	$380K	Según informado por Aerostar, el proyecto se completó en septiembre del año 2021.

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el 2021, Aerostar no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que se ejecutarían con prontitud, dentro de los tres años luego del Cierre Financiero. Al año 2021, aún estaba pendiente de inicio 1 de los 22 proyectos; a saber, el identificado como: *Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A"*.

Por ende, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

b. PFC Commitments

Bajo esta categoría recaen los proyectos sufragados, parcial o totalmente, con fondos provenientes del *Passenger Facility Charge* (en adelante, el "PFC"). Reiteramos que el *PFC* es una tarifa al pasajero autorizada mediante legislación federal[26] que se utiliza para sufragar la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Dichos proyectos son previamente

[25] Véase **Anejo Q,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP.
[26] 49 U.S.C. §40117

aprobados por la FAA y se realizan principalmente con el fin de mejorar la seguridad y la capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.

Según la información que obra en la página de la FAA, desde el año 1993 al 31 de diciembre del año 2021, al Aeropuerto se le han aprobado fondos PFCs que ascienden a $594,010,551. Dichos fondos expiran el 1 de septiembre del 2027.[27]

En resumen, los fondos PFCs se manejan de la siguiente forma:

- ✓ se trabaja una solicitud de autorización de la FAA para el proyecto y la consecuente tarifa que se le impondrá a los pasajeros por parte de las aerolíneas;
- ✓ la FAA autoriza;
- ✓ las aerolíneas cobran la tarifa correspondiente a los pasajeros;
- ✓ los ingresos de los PFCs se depositan en una cuenta restricta para estos propósitos; y
- ✓ de esta cuenta, Aerostar se reembolsa las facturas pagadas de los proyectos autorizados.

Según la información provista por Aerostar, desde el año 2014 hasta el 2021, Aerostar ha recolectado un total de **$137,453,087.00** por concepto de PFCs y ha recobrado, mediante reembolsos, un total de **$137,770,446**.00.

A continuación, el listado de los proyectos en el Aeropuerto que se han beneficiado de estos fondos desde el año **2014 hasta el 2021**:

1. *Terminal Capacity Enhancement Program ("CEP")*
2. *Taxiway November Reconstruction*
3. *Airport Perimeter Security System*
4. *Environmental Assesment for the Runway 8/26 ROFA and Drainage System Rehabilitation*
5. *Wildlife Management Equipment*
6. *Airport Master Plan Update*
7. *Replacement ARFF Trucks and Equipment*
8. *Taxiway Sierra Reconstruction*
9. *Runway 8/26 Overlay*

Cabe señalar que los fondos PFCs también se utilizan para la preparación de las solicitudes de autorización de proyectos y para el reembolso de ciertos pagos de deuda.

c. Capital Improvement Program: Proyectos Capitales

La Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones que surge del FCA y el resumen del tráfico aéreo (en adelante, *Air Traffic Summary* o "ATS", por sus siglas en inglés), anualmente se prepare el CIP en el que se identifican y priorizan los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los

[27] Váyase a la página web *Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2021*, a la siguiente dirección https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/pfc/monthly_reports/2021/airports.pdf

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, Aerostar deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación.

Aerostar presentó a Puertos su Programa de Mejoras Capitales para el periodo comprendido entre los años 2022-2026 el 20 de abril de 2022.[28] Puertos lo aprobó mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2022. El CIP presentado por Aerostar incluye la información requerida en los Estándares Operacionales. El documento incluye un resumen ejecutivo, descripción de la metodología utilizada para priorizar los proyectos, descripción de los proyectos con sus estimados de costos, e indicación sobre la procedencia de los fondos para su desarrollo.

Aerostar incluyó además la tabla que se ilustra a continuación en la que se identifican los proyectos propuestos para el término cubierto por el CIP. De aquí se desprende, que la inversión estimada durante los 5 años que cubre el CIP asciende a **$174,178,754.00** provenientes de una combinación de fondos privados y subvenciones. Aunque no se especifica la cantidad de fondos privados versus los fondos provenientes de subvenciones a invertirse en los proyectos identificados, destacamos que bajo el ***Airport Improvement Program*** ("AIP" por sus siglas en inglés) las subvenciones otorgadas pueden cubrir hasta un 75% de los costos elegibles.

[28] Véase **Anejo D**, *Capital Improvement Program* (CIP 2022-2026) del 20 de abril del 2022.

AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS LLC	Luis Muñoz Marín International Airport	CIP 2022 - 2026	
		Version 01	April 20, 2022
	Capital Improvement Program	**P&D | Facilities | Compliance**	

Five-Year CIP Summary

	Project	Cost Estimate	AIP	PFC	Duration
1	ICE Office Facilities	$3,364,754			2022
2	Installation of Apron Floodlights	$1,820,000		✔	2022
3	North/South Car Rental Center	$1,060,000			2022
4	Roof Fans and BHS Project	$650,000			2022
5	Taxiway H Pavement Reconstruction	$7,140,000	✔		2021 - 2023
6	Terminal A Rehabilitation (Design & Construction)	$22,730,000		✔	2022 - 2025
7	Terminal D FIS Reconstruction	$3,540,000		✔	2022
8	Terminal D Reconstruction	$4,490,000		✔	2022
9	TSA Offices	$550,000			2022
10	Amerijet Roof	$500,000			2022 - 2023
11	Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A	$4,000,000		✔	2022 - 2023
12	ROFA Obstruction Removal	$12,630,000	✔	✔	2022 - 2023
13	Roof Upgrade Plan	$6,000,000			2022 - 2023
14	SJU Airport Security Office Facilities	$3,900,000			2022 - 2023
15	Terminal B Pedestrian Walkway	$750,000		✔	2022 - 2023
16	Tony Santana Pavement Rehabilitation	$4,580,000		✔	2022 - 2024
17	Airfield Rehabilitation Improvement Apron 3	$56,800,000	✔	✔	2022 - 2026
18	Runway 8/26 Reconstruction	$26,000,000	✔		2023 - 2024
19	Taxiway N1 Reconstruction (Design & Construction)	$13,204,000	✔		2023 – 2024
20	Air Conditioning Systems Improvements – Terminal A and Terminal B	$100,000			2022
21	Preconditioned Air Units ("PCAs") for Passenger Boarding Bridges ("PBBs")	$290,000			2022
22	Acquisition of Pick-up Trucks	$80,000			2022
	TOTAL	**$174,178,754**			

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

Luego del evaluar la información provista, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año evaluado.

A continuación, se incluye una tabla que identifica los proyectos de mejoras capitales que se completaron o estaban en progreso durante el año 2021.[29]

	Proyecto	Estatus al 2021	Fecha Terminación	Costo ($)	AIPP (70%)($)
1	*Apron 6 Pavement Reconstruction*	En progreso		8,300,955	5,351,214
2	*Car Rental Access Lane*	Completado	Oct-21	312,824	-
3	*Installation of Apron Floodlights*	En progreso		2,362,842	-
4	*Runway 8-26 Reconstruction (Design Phase)*	Completado	Apr-21	1,539,402	1,077,572
5	*Taxiway H Pavement Reconstruction*	En progreso		6,875,807	6,875,807[30]
6	*ICE Office*	En progreso		3,383,511	-
7	*Terminal D Reconstruction*	En progreso		16,280,657	-
			TOTAL:	**39,055,997**	**13,373,379**
			Inversión total de Aerostar:	**$25,682,618**	

viii. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes: (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

[29] La información incluida en esta tabla fue suplida por Aerostar. Para este Informe, no se solicitó documentación para acreditar la información suplida, ya que esta será corroborada en el informe de auditoría que será emitido posteriormente.

[30] Proyecto sufragado con dos subvenciones bajo el AIP.

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** cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el aeródromo (*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 Aerostar pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

Sobre este tipo de notificaciones, identificamos en el LAR del año 2021, en la sección sobre incursiones en la pista, una notificación de investigación de la FAA enviada a Aerostar. Se le solicitó copia de esta y de cualquier otra comunicación relacionada al incidente. En respuesta a la solicitud de información, Aerostar produjo las siguientes comunicaciones:

- Notificación de la FAA con fecha del 29 de septiembre de 2021 sobre hallazgo identificado durante una inspección de cumplimiento, caso núm. 2021SO800132.[31]
- Notificación de Investigación de la FAA a Puertos con fecha del 6 de octubre de 2021 (*Letter of Investigation* o *"LOI"*, por sus siglas en inglés) sobre la posible violación al 14 CFR Parte 139, caso núm. 2022SO800001.
- Carta de Aerostar a Puertos advirtiendo y remitiendo copia de la notificación de investigación de la FAA con fecha del 8 de octubre de 2021.
- Comunicación de la FAA a Aerostar sobre el cierre de la investigación con fecha del 28 de octubre de 2021.
- Carta de Aerostar a Puertos notificando y remitiendo copia de la notificación de la FAA sobre el cierre de la investigación con fecha del 28 de octubre de 2021.
- Notificación de la FAA a Aerostar del 22 de febrero de 2022 sobre el cierre del caso núm. 2021SO8000132 sobre el hallazgo identificado durante la inspección.[32]

[31] Véase **Anejo R,** Comunicaciones sobre la Notificación de la FAA en el Caso Núm. 2021SO800132.
[32] *Id.*

- Carta de Aerostar a Puertos del 23 de febrero de 2022 remitiendo copia de las comunicaciones con la FAA sobre el caso núm. 2021SO8000132.
- Copia parcial de una notificación de advertencia de TSA a Aerostar (caso núm. 2021SJU0061) (*Warning Notice*) fechada 20 de abril de 2021.[33]
- Carta de Aerostar a Puertos del 27 de abril de 2021 remitiendo copia de la carta de TSA sobre el caso núm. 2021SJU0061.

Sobre la notificación del caso núm. 2022SO800001, en vista de que la carta de la FAA del 6 de octubre de 2021 advertía sobre una posible violación a la reglamentación contenida en el 14 CFR Parte 139, Aerostar tenía siete días para notificarle a Puertos sobre la investigación de la FAA. Del examen de las comunicaciones, surge que Aerostar notificó a Puertos el 8 de octubre de 2021 sobre la investigación de la FAA; es decir, a los dos días de haber sido advertido sobre la investigación. Por consiguiente, Aerostar cumplió con su obligación de notificación.

En cuanto al caso núm. 2021SO8000132, surge del examen de la notificación de la FAA del 29 de septiembre del 2021, que este versa sobre un hallazgo identificado durante la inspección de cumplimiento que realizó dicha agencia el 23 de septiembre de 2021. En su notificación, la FAA advierte que el *Protection Object Free Zone ("POFZ")* de la pista número 8 no tenía las señalización y marcas necesarias para su protección. En consecuencia, se le ordenó a Aerostar que presentara un plan de señalización para su aprobación en o antes del 30 de diciembre de 2021. Aerostar produjo copia de la notificación de cierre de la FAA del 22 de febrero de 2022, en donde surge que Aerostar corrigió la discrepancia identificada en la notificación del 29 de septiembre de 2021. De las comunicaciones provistas, surge que Aerostar le notificó a Puertos sobre esta investigación el 23 de febrero de 2022. Al evaluar estas comunicaciones, identificamos que la FAA describe el hallazgo como una "discrepancia" con la reglamentación federal y no como un incumplimiento. Por tanto, entendemos que no aplica ninguno de los términos aquí mencionados.

Finalmente, sobre la notificación de advertencia que TSA le remitió a Aerostar el 20 de abril del 2021, advertimos que la copia de esta notificación que nos fue provista fue editada para cubrir parte de su contenido. Aerostar adujo que se cubrió cierta información para proteger contenido de índole confidencial. Las comunicaciones emitidas por la TSA contienen *Sensitive Security Information ("SSI")*, y, por motivos de seguridad nacional, esta información no puede ser publicada; tampoco puede ser divulgada sin previa autorización de dicha agencia. No obstante, dedujimos por su título, que la misma pudo haber advertido sobre un incumplimiento o posible incumplimiento. En dicho caso, Aerostar tenía 7 días para notificarle a Puertos. Según la

[33] Véase **Anejo S,** Notificación de Aerostar a Puertos sobre Aviso de Advertencia de TSA con fecha del 20 de abril del 2021, Caso Núm. 2021SJU0061.

información provista, le notificó sobre ello el 27 de abril de 2021, cumpliendo así con su obligación de notificación.

En atención a lo aquí reseñado, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación de notificación.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

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

- Lo antes posible 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 comunicado inicialmente de forma verbal, posteriormente deberá notificarse prontamente por escrito, cuando Aerostar advenga en conocimiento sobre el incidente.

En contestación al Requerimiento sobre este tipo de incidente y su correspondiente notificación, Aerostar respondió que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales.

a. Informes Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, Aerostar deberá entregar a Puertos los siguientes informes financieros:

- 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*), Aerostar 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; y
- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año, Aerostar 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 de Aerostar; o
- en la alternativa (a los documentos antes descritos), Aerostar puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que Aerostar debe presentarle a la FAA, anualmente, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

Aerostar proveyó copia de los informes financieros no auditados y los informes financieros auditados para el año bajo evaluación. Además, proveyó evidencia de haber enviado estos

informes a Puertos.[34] Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con la entrega de estos informes.

b. Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar deberá proveerle a Puertos copia de todos los reportes que las Aerolíneas Signatarias deben entregarle a Aerostar, 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 Signatarias 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 cursarle copia a Puertos.

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea Signataria deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea Signataria 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 el 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 Aerostar para determinar o calcular los pagos y/o la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias 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 (iii) cualquier otra información requerida por Aerostar para determinar o calcular el pago y/o la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias 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 cualquier notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia (o relacionado) a la actuación de la Aerolínea

[34] Véase **Anejo T**, copia de los informes financieros preparados y presentados por Aerostar y evidencia de su envío a Puertos.

Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que, a su vez ,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 a Aerostar copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. El inciso "d" específicamente requiere que la Aerolínea Signataria le notifique a 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 y la información adicional requerida para determinar la contribución anual;
- Reporte Mensual de MAGTOW y la información adicional requerida para determinar la contribución anual;
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias e
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias.

En contestación al Requerimiento, Aerostar produjo evidencia de los reportes provistos por las Aerolíneas Signatarias en cuanto a los reportes anuales de MAGTOW y otra información requerida por Aerostar para determinar la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias. En cuanto al envío de estos informes a Puertos, Aerostar proveyó copia de los correos electrónicos enviados mensualmente a personal de Puertos sobre los *Airline Self Reports* y copia de un correo electrónico con fecha del 22 de junio de 2022 dirigido a personal de Puerto en el que se provee un enlace para descargar copia de las proyecciones (*forecasts)* enviados por las aerolíneas para los años 2014, 2016 y 2017 al 2022. Sin embargo, de la fecha del correo electrónico con el enlace surge que el Reporte Anual de MAGTOW se le proveyó a Puertos a destiempo.

En torno a notificaciones sobre incidentes legales o ambientales relacionados a las Aerolíneas Signatarias, Aerostar indicó que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales que requirieran de notificación.

En atención a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

A continuación, un resumen del cumplimiento de Aerostar con sus obligaciones en torno a informes y notificaciones.

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	C	Se proveyó copia de notificaciones de investigación de la FAA y TSA cursadas en el año 2021 y se evidenció la oportuna notificación de éstas a Puertos.
Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	N/A	Aerostar indicó que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales que requirieran de notificación.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyeron copias de los informes financieros requeridos y evidencia de su envío a Puertos.
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	De la información provista, surge que el Reporte Anual de MAGTOW fue remitido a Puertos a destiempo. El reporte para el año 2021 fue remitido a Puertos en junio del 2022, cuando debió haberse enviado a principios del año 2021.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

ix. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación de Aerostar 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 Aerostar 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 establecidos por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
3) Responsabilidad Comercial General (Primaria y en 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 en 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 pérdida, 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 haber sido 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 a partir del Cierre Financiero.

Aerostar produjo copia de las pólizas y endosos requeridos. A continuación, un resumen de su cumplimiento con estas cubiertas para el año 2021:

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	Se presentó certificado emitido por Liberty Mutual con efectividad desde 12/20 hasta 03/2022 con cubierta de hasta $5,000,000.00.[35]
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	Se presentó evidencia de pago al Fondo de Seguro del Estado para el año 2021 por concepto de declaración de nómina ($368,856.00) y póliza ($147,558.93).[36]
3.	Seguro Comercial General para Aviación	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Starr Indemnity & Liability Company.[37]
4.	Seguro de Automóviles de Negocios (*Automobile and Garagekeepers liability*)	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Mapfre Praico Insurance Co. [38]
5.	Seguro de Responsabilidad por	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por Mapfre Puerto Rico.[39]

[35] Véase **Anejo _U**, Certificado de cubierta de responsabilidad por prácticas laborables
[36] Véase **Anejo V**, Certificado de cubierta de Póliza del Fondo del Seguro del Estado
[37] Véase **Anejo W**, Certificado de cubierta de responsabilidad comercial general para aviación
[38] Véase **Anejo X**, Certificado de cubierta de responsabilidad de automóviles y *garagekeepers*
[39] Véase **Anejo Y,** Certificado de cubierta de responsabilidad por actividades de construcción

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
	Actividades de Construcción y otras		
6.	Responsabilidad Profesional	C	Se presentó evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation, Car Rental Access Lane y Runway 8-26 Reconstruction.*[40]
7.	Seguro de Propiedad	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por Mapfre Praico Insurance Co.[41]
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company.[42]
9.	Cubierta de Interrupción de Negocio	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Mapfre Puerto Rico.[43]
10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	Se presentó evidencia de póliza cubierta *Owner Controlled Insurance Program* ("OCIP"por sus siglas en inglés) emitida por Chubb Insurance Company.[44]
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Continental Casualty Company.[45]
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company of P.R.[46]

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

x. Otras 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), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras.

---

[40] Véase **Anejo Z**, evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation, Car Rental Access Lane y Runway 8-26 Reconstruction*

[41] Véase **Anejo AA**, Certificado de cubierta de seguro de propiedad inmueble o personal de negocios

[42] Véase **Anejo BB**, Certificado de póliza de responsabilidad por contaminación

[43] Véase **Anejo CC**, Certificado de cubierta para interrupción de negocio

[44] Véase **Anejo DD**, Certificado de cubierta OCIP

[45] Véase **Anejo EE**, Certificado de cubierta para maquinaria y equipo pesado

[46] Véase **Anejo FF**, Certificado de cubierta por responsabilidad fiduciaria para directores y oficiales

a. 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 de 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 por año calendario, ajustado por inflación.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Aerostar.[47] Aerostar indicó que el reembolso por gastos de monitoreo para el año 2021 asciende a **$270,250.50**.

Aerostar también produjo copia de un informe de monitoreo de cumplimiento para el año fiscal 2020-2021 comisionado por Puertos y llevado a cabo por la compañía Yardley Knox LLC.[48] Este informe, similar al informe sobre la condición de las facilidades del Aeropuerto (*Facilities Condition Assessment o "FCA" por sus siglas en inglés*), versa sobre la condición o estado físico de las instalaciones que componen el Aeropuerto, e incluye recomendaciones de cómo atender los hallazgos del informe. Aerostar también proveyó copia de su informe en contestación a los hallazgos identificados en el informe de monitoreo preparado por Yardley Knox.[49]

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

Por tanto, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

b. Acciones Adversas, Compensación y Eventos que Demoran o Interrumpen el Cumplimiento con Obligaciones Contractuales, 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 (en adelante, "Acción Adversa"). La Sección 14.1 del Contrato define una 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: (i) recae sobre Aerostar, o cualquier otro operador privado, y (ii) tiene

[47] Véase **Anejo GG**, facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.
[48] Véase **Anejo HH**, Informe de Monitoreo de Yardley Knox.
[49] Véase **Anejo II**, Informe de Aerostar en contestación al Informe de Monitoreo de Yardley Knox.

un consecuencia adversa y significativa en el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 del Contrato 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 2021, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Mientras, el Artículo 15 atiende temas de compensación a Aerostar por acciones de Puertos o del Gobierno de Puerto Rico (en adelante, "Gobierno") que impacten, generalmente de forma adversa, a Aerostar, y sobre eventos que podrían excusar la demora o interrupción (*Delay Event*) en el cumplimiento de una parte contratante con sus obligaciones bajo el Contrato, sujeto al cumplimiento de notificación oportuna y el establecimiento de un término de duración acordado entre las partes, entre otras condiciones establecidas en el Contrato (en adelante, los "Eventos de Demora").

Los Eventos de Demora podrán excusar el retraso o interrupción en el cumplimiento de una parte con una obligación contractual siempre y cuando se notifique del evento oportunamente (10 días desde que adviene en conocimiento del evento), se provean los detalles y circunstancias que justifican la demora y se provea un estimado de la demora en el cumplimiento de las obligaciones con información que la sustente. La parte que recibe la notificación de un Evento de Demora podrá requerir información adicional y ambas partes deberán acordar el término durante el cual se excusará la demora o interrupción.

En el año 2020, y como consecuencia del cierre y otras medidas adoptadas por el Gobierno para atender la pandemia provocada por el COVID-19, Aerostar le envió a Puertos una carta sobre *Notice of Potential Delay Event* al amparo de la sección 15.2(a) del Contrato. La carta, con fecha del 19 de marzo de 2020, advierte sobre la posibilidad de un Evento de Demora como resultado de los efectos que Aerostar anticipaba tener por la pandemia y la orden ejecutiva del Gobierno decretando el cierre de ciertas operaciones púbicas y privadas y el toque de queda, entre otras medidas.[50]

Posteriormente, el 6 de abril de 2020, Aerostar le remite a Puertos la Notificación de Evento de Demora en la que hace referencia a su comunicación anterior, pero afirma que, en efecto, se estaba perjudicando por un Evento de Demora como resultado de la pandemia y las medidas de respuestas implementadas por el Gobierno. Específicamente, Aerostar notificó que sus operaciones y servicios y la ejecución de sus Proyectos Capitales se habían afectado; todo lo cual,

[50] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar a Puertos del 19 de marzo de 2020 sobre *Potential Notice of Delay Event* al amparo de la sección 15.2 del Contrato.

afectaba a su vez, el cumplimiento cabal con algunas de sus obligaciones bajo el Contrato, incluyendo, pero no limitándose, a: obligaciones de reportes y el cumplimiento con ciertos Estándares Operacionales relacionados a servicios, mejoras, reparaciones y mantenimiento, entre otros servicios. Asimismo, Aerostar incluyó un listado de los Proyectos Capitales afectados. Advirtió, que estimaba que el cumplimiento con estas obligaciones se vería afectado hasta tanto no se eliminaran las ordenes de cierre, toque de queda y la cuarentena impuesta por el Gobierno.[51]

Puertos contestó la notificación el 16 de abril de 2020 y, de conformidad con la sección 15 del Contrato, propuso un término inicial para el Evento de Demora de 45 días sujeto a las extensiones que ambas partes acordaran. Además, de conformidad con la citada sección, le solicitó a Aerostar que aclarara qué obligaciones de reportes y de servicios de limpieza estarían sujetas a la exención por el Evento de Demora.[52]

Aerostar le contestó a Puertos mediante carta con fecha del 24 de abril de 2020 y se opuso al periodo de 45 días propuesto. Argumentó que el término debía perdurar hasta que se levantaran las restricciones de cierre, toque de queda y aislamiento para los pasajeros impuestas por la orden ejecutiva en vigor o cualquier orden futura. Sobre la solicitud de Puertos para que especificara las obligaciones de reportes sujetas al Evento de Demora, Aerostar contestó que a la fecha no podían proveer la información porque aún no tenían claridad de cuáles reportes serían impactados. Pero, adelantó que tan pronto identificaran la obligación de reportes con la cual no pudiesen cumplir, lo notificarían a Puertos. En cuanto a las obligaciones de limpieza, aclaró que trabajaban arduamente para cumplir con las guías del CDC y que cualquier incumplimiento con estas obligaciones serían situaciones particulares que no estuviesen bajo el control de Aerostar. Explicó que la frecuencia de limpieza de áreas que no estaban en uso sería menor, porque en estas no hay riesgo de infección.[53]

Destacamos que, aunque las órdenes ejecutivas con medidas para atender la pandemia se extendieron hasta el año 2021, ya para este año se había eliminado la orden de cierre y flexibilizado otras medidas impuestas por el Gobierno. No surge de la información provista, que Aerostar haya enviado comunicación a Puertos con la información solicitada en cuanto a los reportes y otras obligaciones específicas que advirtió estarían sujetas a la exención del Evento de Demora. Nótese que Aerostar alegó que, como consecuencia de la pandemia del COVID-19 no realizó las encuestas a los clientes y, por consiguiente, no preparó el informe correspondiente al Nivel de Servicio que exigen los Estándares Operacionales. Determinamos a Aerostar en

[51] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar a Puertos del 6 de abril del 2020 sobre *Notice of Delay Event* provocado por la pandemia.

[52] Véase **Anejo E,** Carta de Puertos a Aerostar con fecha del 16 de abril de 2020 en respuesta al *Notice of Delay Event*.

[53] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar en contestación a la respuesta de Puertos sobre el *Notice of Delay Event*.

CUMPLIMIENTO PARCIAL con esta obligación, debido a que, aunque advirtió sobre posibles demoras en el cumplimiento con sus obligaciones de reportes, no comunicó su inhabilidad para cumplir con su obligación de encuestar para el año 2021 (según lo acordó en su carta del 24 de abril de 2020), y en vista de que ya en el año 2021 se había levantado la orden de cierre y eliminado otras restricciones.

c. 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 además, los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. Por un lado, la sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte de Aerostar, y la sección 16.2, identifica los eventos constitutivos de incumplimiento por parte de Puertos. En esencia, los siguientes eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

- ✓ el incumplimiento con obligaciones o requerimientos esenciales (*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;
- ✓ 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 dentro del término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos (aplicable a Aerostar solamente);
- ✓ si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
- ✓ el 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 (aplicable a Aerostar solamente);
- ✓ 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
- ✓ 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 evaluación, no remitió ni recibió notificaciones relacionadas a incumplimientos tales como los identificados en el Artículo 16.

d. 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 transferencia propuesta 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 a Aerostar que divulgara cualquier transferencia o propuesta de transferencia al amparo del Artículo 17 del Contrato. En respuesta a nuestra solicitud, Aerostar respondió que no había habido ninguna transferencia o propuesta de transferencia bajo el Artículo 17 del Contrato y proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.[54]

FIN DEL DOCUMENTO

[54] Véase **Anejo JJ,** Certificación sobre cumplimento con Artículo 17 del Contrato.

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM 2:50

Informe Anual de Cumplimiento para el Año 2022

Arrendamiento Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín



17 de septiembre de 2024

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

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 vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado el 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), suscrito 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 a 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 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 2022.

El Contrato constituye una Alianza, autorizada por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), entre otras entidades gubernamentales, y, por ende, está sujeta a su evaluación.

Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato.

II. Trasfondo de la Transacción

De conformidad con la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la preparación del Estudio de Deseabilidad y Conveniencia correspondiente, con el fin de determinar si era viable o recomendable el establecimiento de la Alianza. El estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza. 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.

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas rindió su informe (en adelante, el "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 conducentes a dicha selección. 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 la Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos hizo lo propio el 18 de julio de 2012, mediante la Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, tanto el Informe del Comité, como el Contrato fueron remitidos al funcionario de la rama ejecutiva a quien el Gobernador, para ese entonces, le delegó la facultad para aprobar la Alianza. La rama ejecutiva aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Luego de la correspondiente 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 (en adelante, el "Cierre Financiero").

III. Resumen de las Disposiciones Contractuales

El Contrato es un arrendamiento por un término de cuarenta años, mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto. 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 a Aerostar.

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

i. Operación y Mantenimiento

Bajo el Contrato, se 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) 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[1], 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* (el "AIPP", por sus siglas en inglés). Cabe recordar, que el AIPP 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 autorizan subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos en aeropuertos públicos como el Aeropuerto.

ii. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrar a las aerolíneas en el Aeropuerto (en adelante, las "Tarifas"). El detalle del cómputo de las Tarifas (y otros cargos) está contenido en el acuerdo de uso que Aerostar suscribe con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto (en adelante, el "Acuerdo de Uso"), y dicho cómputo está basado en información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

En virtud de Contrato, Aerostar también tiene derecho a cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas impuestas a los concesionarios del Aeropuerto (incluyendo, pero no limitado a los proveedores de comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre) y otros ingresos relacionados a las actividades accesorias y suplementarias que se realizan en las instalaciones que componen el Aeropuerto y apoyan su operación.

[1] 14 C.F.R. Part 139

iii. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago adelantado (en adelante, el "Pago por Adelantado") y pagos anuales subsiguientes (en adelante, los "Pagos Anuales"). El Pago por Adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del Cierre Financiero. Se acordó que los Pagos Anuales estuviesen basados en los siguientes parámetros:

Año	Cantidad del Canon
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el año 5
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

iv. Servicios Policiacos y de Bomberos

Hasta la fecha de una 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 emergencia al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, según aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, "TSA", por sus siglas en inglés). Se dispuso bajo el Contrato, 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 prestación 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.

No obstante, el lenguaje de la Sección 3.17 del Contrato fue enmendado mediante enmienda suscrita en el año 2015 y por el "*Transition Services Agreement*", suscrito el 3 de octubre de 2015 (en adelante, el "Acuerdo de Transición de Servicios"). Con esta enmienda se transfirió la responsabilidad sobre la prestación de los servicios policiacos, de bomberos y de seguridad de Puertos a Aerostar, eliminando así, tanto el requerimiento del reembolso a Puertos, como el desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, previo a octubre del año 2015, Puertos era responsable de la prestación de los servicios policiacos, de bomberos y de emergencia, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos fines, sujeto al presupuesto anual que las partes acordaran. Ya para el año 2016 y prospectivamente, Aerostar asumió la responsabilidad de proveer estos servicios.

v. 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 tiene 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 por parte de Aerostar con el Contrato.

vi. Mejoras

Aerostar tiene la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma:

- ✓ las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades,* porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al Cierre Financiero;
- ✓ las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso suscrito con las aerolíneas (en adelante, las "Aerolíneas Signatarias"); y
- ✓ las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados.

Estas últimas incluyen las mejoras recomendadas en los informes anuales sobre la condición física o estructural de las facilidades y otras estructuras del Aeropuerto.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para este Informe se basó principalmente en dos requerimientos de información enviados a Aerostar el 22 de abril y el 29 de julio de 2024, y en solicitudes de aclaración de información subsiguientes, cursados mediante correos electrónicos y conferencias telefónicas.

El análisis de cumplimiento es el resultado de la evaluación de la información provista por Aerostar y de información adicional obtenida 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:

- ✓ **Cumplimiento** – La asignación de esta calificación significa que Aerostar cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado según establecido en el Contrato.
- ✓ **Cumplimiento Parcial** – Se asigna esta calificación cuando se determina que, aunque Aerostar no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta calificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto por varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estas. Por ejemplo, esta calificación puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y Aerostar ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. Nótese, sin embargo, que la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplica cuando en un ejemplo como el anterior, el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción por parte del que está llamado a ejecutarla. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones, de carácter crítico o de emergencia para las cuales se exige la acción inmediata o rápida por parte del obligado por las implicaciones que puede tener un cumplimiento tardío. En estas, el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación.
- ✓ **Incumplimiento** – Se asigna esta calificación cuando Aerostar: (i) incumple con el requerimiento evaluado, (ii) cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado, (iii) o cuando incumple con algún elemento crítico del requerimiento.

A continuación, se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2022, a tenor con los requisitos establecidos en el Contrato.

i. Pago Anual

El Artículo 2 del Contrato establece lo pertinente a los Pagos Anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según 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".[2] El término Ingresos del Aeropuerto (*Airport Revenues*) está definido en el Contrato como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y

[2] Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, "*Airport Revenues*".

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).[3]

El Pago Anual deberá ser pagado 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 para el año 2022, el 20 de abril del 2023 y ofreció información pertinente a la base para el cómputo de este pago.[4] El pago se efectuó dentro del término estipulado; es decir, dentro de los treinta días de emitido el estado financiero auditado que tiene fecha del 27 de marzo de 2023. Aerostar proveyó copia del estado financiero auditado correspondiente a dicho año.[5]

Según la explicación ofrecida, el cómputo del pago para el 2022 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el año 2022	**$182,577,127.00**
Reembolso de utilidades (electricidad)	(1,712,981.00)
(agua)	(523,796.00)
(Liquidación de pago por transporte de combustible para el periodo 2014 al 2017)	(7,749,062.00)
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	**$172,591,288.00**
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	**$8,629,564.00**

Según surge de la explicación ofrecida sobre el cómputo del Pago Anual, Aerostar incluye en su informe de ingresos la cantidad de dinero que recobra del pago de utilidades de sus inquilinos. Para este año, se incluyó una deducción correspondiente a la liquidación del recobro por el

[3] 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.

[4] *Véase* **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 20 de abril del 2023 por la cantidad de $8,629,564.00 por concepto del pago anual variable para el 2022 e información sobre la base para el cómputo de este pago.

[5] *Véase* **Anejo B**, Estado Financiero Auditado de Aerostar Airport Holdings, LLC del 2022 preparado por PWC y con fecha de 27 de marzo de 2023 y evidencia de su presentación a Puertos el 28 de marzo de 2024. Sobre la forma en que se preparan estos estados, Aerostar comunicó que a partir del año 2019, adoptó la instrucción *FASB ASC 606* para la preparación de sus estados financieros. Bajo esta instrucción, Aerostar hace un estimado o proyección de los ingresos anuales por el término completo del Contrato (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) y prorratea dicha cantidad por los años del Contrato.

transporte de combustible para el periodo que cubre desde febrero del año 2014 a diciembre del año 2017. Esta deducción es el resultado de la determinación del Tribunal Supremo de Puerto Rico a favor de Aerostar en un caso donde se disputaba si Puertos, al suscribir el Contrato con Aerostar, le cedió los derechos sobre el cobro de un cargo por galón de combustible establecido en la Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959, que luego fue incluido en el Código de Rentas Internas de Puerto Rico.[6]

Por tanto, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos ("*revenue share*"), se descontaron estas cantidades del ingreso total reportado. Adviértase, que la deducción por el recobro del transporte de combustible no es una deducción recurrente. Se dedujo esta única vez por razón de la determinación del Tribunal Supremo en el caso.

Luego de las deducciones o recobros correspondientes, el 20 de abril del 2023, Aerostar efectuó el Pago Anual a Puertos por la cantidad de **$8,629,564.00** mediante transferencia electrónica.

Conforme a las disposiciones aplicables del Contrato y la evaluación de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con el Pago Anual para el año 2022.

ii. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. La 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; y (iii) la ley aplicable (incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 [7] y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA).

Estándares Operacionales

Los Estándares Operacionales, el Manual del Certificación del Aeropuerto, el Plan de Emergencias y el Programa de Seguridad del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que Aerostar debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que Aerostar prepare un plan operacional siguiendo los parámetros, métricas e informes que en los mencionados documentos se establecen. En cumplimiento con esta obligación (Artículo 6 del Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso),

[6] Véase *Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de los Puertos,* 2022 TSPR 89 (30 junio de 2022)

[7] El *Airport Certification Manual* fue revisado el 2 de diciembre de 2021 y el 31 de marzo de 2022. Ambas revisiones fueron aprobadas por la FAA.

en el 2015, Aerostar preparó y presentó su Plan de Operaciones en el que se incluyen, a su vez, los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del año 2016). En este plan se establecen los requerimientos legales/regulatorios y las acciones que se tomarán para asegurar el mantenimiento adecuado y la 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 año 2016). Incluye las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera que se asegure su operación continua y segura para minimizar su deterioro y los daños imprevistos a sus estructuras y sistemas.
3. *Capital Asset Management Plan*. Documento de planificación en el que se identifica el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y la responsabilidad fiscal en su manejo por parte de Aerostar.
4. *Environmental Sustainability Plan*. Identifica los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable de la operación, desarrollo o remodelación de las instalaciones del Aeropuerto. Requiere que Aerostar adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.
5. *Safety and Safety Management Systems Plan* (revisado en marzo del año 2019). Establece los requisitos mínimos para la operación segura del Aeropuerto, incluyendo los parámetros que deben establecerse o seguirse para garantizar la seguridad de los empleados y el público.
6. *Wildlife Hazard Management Plan* (revisado el 25 de febrero de 2021). Define los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.
7. *Airport Security Program* (secciones enmendadas en febrero, marzo y octubre del año 2022). Identifica los roles y responsabilidades de Aerostar, 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* (secciones enmendadas en mayo del año 2022 en marzo del año 2024). Describe las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.
9. *Customer Service Management Plan* (revisado en mayo del año 2017). Detalla las medidas que Aerostar empleará para proveer un servicio al cliente de óptima calidad.

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

1. Rendimiento Operacional ("*Operational Performance Report*")

2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones ("*Facilities Conditions Assessment*", "FCA" por sus siglas en inglés)
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 el informe sobre el rendimiento operacional de Aerostar basado en los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales. Cabe destacar, que informe sobre la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en documentos separados.

En cuanto al Programa de Mejoras Capitales (en adelante, "CIP" por sus siglas en inglés), los Estándares Operacionales requieren que dicho programa incluya la siguiente información:

- ✓ Resumen ejecutivo con introducción y trasfondo;
- ✓ Metodología utilizada para priorizar los proyectos e información de los estudios y trabajos realizados para identificar los proyectos;
- ✓ Plan de acción correctiva para las instalaciones identificadas en el FCA en condiciones razonables, pobres y/o críticas; e identificar su prioridad bajo las categorías de: Crítico, Alto o Bajo;
- ✓ Descripción de las mejoras capitales planificadas para los primeros 5 años del CIP; y
- ✓ Estimado de costos para todos los proyectos planificados en el término de 0-10 años, incluyendo la identificación de potenciales fuentes de fondos.

La sección 3.4 (e) del Acuerdo de Uso le requiere a Aerostar remitir a las Aerolíneas Signatarias copia de los informes requeridos por los Estándares Operacionales dentro del término de 60 días luego de culminado el año. En cumplimiento con esta obligación, Aerostar produjo evidencia de un correo electrónico con fecha del 1 de marzo de 2023, mediante el cual le envió a las Aerolíneas Signatarias un enlace que incluye el LAR del año 2022.[8] En esta misma fecha se le envió un correo electrónico a Puertos con el enlace del LAR año 2022.

[8] Véase **Anejo C** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar del 1 de marzo de 2023 a las Aerolíneas Signatarias con enlace al LAR del 2022 v. 2021.

A continuación, un resumen de los hallazgos identificados en el LAR[9] y el FCA, con la calificación de cumplimiento asignada por informe:

Reporte	Estatus Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	**CP**	Incursiones. Se suscitaron tres (3) incursiones en el aeródromo *(airfield)* cuando el estándar es cero incursiones. Tiempo de Espera. Se excedieron los tiempos de espera para el reclamo de equipaje y la seguridad. También se excedieron los tiempos de espera en las salidas de los puntos de control de pasaportes. Sobre este último, Aerostar aclara que quien controla esta operación es TSA. El proyecto para la protección contra rayos no había sido completado para los terminales B y D para el periodo de evaluación del Informe. Destacamos que este proyecto lleva pendiente desde el 2014 cuando Aerostar indicó que estaría completado para el año 2016. Desde entonces, ha sido continuamente retrasado. Tiempos de Respuesta y Reparación. Se excedieron algunos tiempos de respuesta y reparación para categorías tales como: componentes de los puentes de carga, de los sistemas para el manejo de equipaje, de los sistemas para el transporte de pasajeros y el clima en los terminales. Por todo lo anterior, se considera a Aerostar en **Cumplimiento Parcial.**
Facilities Conditions Assessment[10]	**CP**	Formato/Contenido. Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales, la compañía de ingeniería contratada **no indicó** si Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. No obstante, se identificaron los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. En el reporte se identifica la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Se recomienda la ejecución inmediata de algunas mejoras para atender condiciones que pueden representar problemas de seguridad. En cuanto a la ejecución de mejoras para el futuro, recomiendan la pintura en el exterior de las áreas públicas, reemplazo de techos, limpieza de baños y cuartos mecánicos, entre otras. Descripción general de la condición física de las estructuras. Según el resumen ejecutivo ofrecido, la condición de las estructuras que componen el Aeropuerto se describe como sigue: 1. *Land side, Car Rental Horseshoe*: la condición de estas áreas se describe como "buena" pero señalan que el estacionamiento multipisos necesita algunas reparaciones y que los baños en el área necesitan mantenimiento. 2. Terminales A y B: Terminal A – en condición "Excelente"; Terminal B, en condición "muy buena" pero recomiendan mantenimiento en los baños y

[9] Véase **Anejo D**, Informe Anual del Arrendatario para el 2022 (2022 v. 2021, *Lessee Annual Report*) y evidencia de que se le remitió a Puertos el enlace con el informe.

[10] Véase **Anejo E,** Resumen Ejecutivo del Informe sobre la Condición de las Facilidades al 2023, preparada por CSA Group, correspondiente al LAR 2022 v. 2021 (*Facility Condition Assessment Report 2023, Executive Summary*) y evidencia de haberse remitido a Puertos el 28 de diciembre de 2023.

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>retoque de pintura en algunas áreas, entre otros trabajos de mantenimiento;
3. Terminales C, D y E: Terminal C, se describe en buena condición, con algunas áreas en construcción en la recepción; en el Terminal D se indica que se llevaban a cabo trabajos de restauración y se identifican algunos de los trabajos se llevaban a cabo para la fecha de la inspección; Terminal E - cerrado al público; los cuartos eléctricos se describen en condición razonable y los cuartos de mecánica en buena condición.
4. Airside, Runway, Taxiway, Vehicle Access Roads and Cargo Areas: el aeródromo se describe en condición excelente; las pistas y su iluminación también se describieron en condición excelente; se indicó que en el aeródromo se estaban llevando a cabo algunos proyectos de mejoras; se indica que la condición de la iluminación de las plataformas (apron) es buena; se indica que en las plataformas 6 y 7 hay problemas de filtración. El exterior de los puentes de abordaje (PBB) se describe en excelente condición y su interior en buena condición, ya que algunos necesitan reparaciones menores.
<u>En el resumen no se describe la condición de las áreas de carga y las carreteras de acceso vehicular.</u>
5. Vehículos: se describe la flota de vehículos en condición excelente.

Resumen de la condición física de las áreas evaluadas
<table>
<tr><th>Descripción Condición Física Área</th><th>Núm. áreas</th><th>%</th></tr>
<tr><td>Crítica</td><td>7</td><td>0%</td></tr>
<tr><td>Pobre</td><td>209</td><td>3%</td></tr>
<tr><td>Razonable</td><td>1191</td><td>17%</td></tr>
<tr><td>Buena</td><td>4409</td><td>64%</td></tr>
<tr><td>Excelente</td><td>1024</td><td>15%</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>6840</td><td>100%</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
<tr>
<td>Air Traffic Summary</td>
<td>C</td>
<td>Según la información incluida en el LAR, Aerostar no está reportando los datos por mes sobre la cantidad de pasajeros en Origen y Destino (O&D) ni Conectando bajo la categoría de Actividad Comercial. No obstante, sí reportó los datos para ambas categorías por año.</td>
</tr>
<tr>
<td>Capital Improvement Program[11]</td>
<td>C</td>
<td>Aerostar presentó su Programa de Mejoras Capitales 2022-2026 a Puertos el 20 de abril de 2022. Puertos lo aprobó mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2022. El CIP incluye la información requerida en los Estándares Operacionales.</td>
</tr>
<tr>
<td>Sustainability Report</td>
<td>C</td>
<td>Como en reportes anteriores, se indicaron las metas y los logros para áreas tales como: cambio climático, conservación de energía y conservación de agua, entre otros. En cuanto al cambio climático, se informó que se trabajaba en la</td>
</tr>
</table>

[11] Véase **Anejo F**, Carta de trámite y otra información relacionada al Programa de Inversión de Capital para el periodo que cubre del 2023 al 2027 (CIP 2023-2027); copia del CIP 2023-2027 Final (04-14-2023); y evidencia de aprobación de Puertos.

		evaluación para el desarrollo de un plan de sustentabilidad para el Aeropuerto y que se evaluaban alternativas para adaptarse o mitigar los posibles efectos adversos del cambio climático. Se reportó disminución en el reciclaje de desperdicios sólidos. Aerostar informó que, debido a restricciones en el mercado, solo se recicló cartón en el año 2022.
Safety Assessment Report	C	**Resumen: Incidentes de seguridad por categoría 2022 vs 2021.**  Según se desprende de esta gráfica, en comparación con el 2021, en el 2022 se reportó una disminución significativa en incidentes provocados por animales, desechos de objetos extraños ("FOD", por sus siglas en inglés) y otros tipos de incidentes de seguridad ocasionados por situaciones con los aviones y error humano, entre otros.
Security Assessment Report	C	Resumen de incidentes 2022 vs. 2021 **Description** / **Quantity** (2022, 2021, Difference) Unattended Bags: 1,115 / 1,387 / -272 Removed Vehicles: 779 / 693 / 86 Emergency Door or Fire Alarm Activation (+5 Minutes Response)[12]: 13 / 19 / -6 Emergency Door or Fire Alarm Activation (5 Minutes Response): 859 / 845 / 14 "Piggy Back": 10 / 13 / -3 Car Accidents: 20 / 25 / -5 Disorderly Conduct Among Passengers / Incidents that require Police Intervention: 186 / 207 / -21 **TOTAL:** **2,982** / **3,189** / **-207** Según se desprende de esta tabla, se reportó una disminución en estos tipos de incidentes de seguridad en el año 2022 en comparación con el año anterior.
Emergency Report	C	**Resumen de Incidentes de Emergencia por categoría 2022 vs. 2021** **Incident Type** / **Year** (2022, 2021) Natural Events[13]: 56 / 165 Technological[14]: 0 / 0 Human[15]: 24 / 84 Mechanical[16]: 69 / 69 Medical[17]: 466 / 338 Hazardous Materials: 16 / 19 **Total:** **631** / **675** [13] Huracanes y vida silvestre; [14] Tecnología de la Información; [15] Desechos de Objetos Extraños, error humano; [16] Aviones y vehículos; [17] Incidentes médicos transportados.

<table>
<tr><td></td><td></td><td>En el año 2022 se reportaron un total de 54 alertas de emergencias, seis (6) más que en el año 2021. Se identificaron varias deficiencias en el manejo de estas incidencias y las acciones correctivas que se estarán tomando.</td></tr>
<tr><td>Level of Service Report</td><td>CP</td><td>Aerostar realizó encuestas de servicio en el año 2022. Se solicitó a los pasajeros que evaluaran el nivel de servicio del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Destacamos que Aerostar no encuestó ciertas áreas tales como el estacionamiento de tiempo extendido ni el multipisos. Abajo se incluye una tabla con el resumen de los resultados.
<table>
<tr><th>Área</th><th>Puntuación Promedio</th></tr>
<tr><td>Acceso al aeropuerto/ estacionamiento</td><td>4.44</td></tr>
<tr><td>Boletería de pasajeros</td><td>4.33</td></tr>
<tr><td>Control de seguridad de pasajeros</td><td>4.40</td></tr>
<tr><td>Salas de espera de salidas</td><td>4.09</td></tr>
<tr><td>Concesionarios en los terminales</td><td>3.90</td></tr>
<tr><td>Baños de los terminales</td><td>4.16</td></tr>
<tr><td>Área para el Recogido de Equipaje</td><td>4.21</td></tr>
</table>
Aerostar no encuestó todas las áreas requeridas y no surge de la información provista que haya solicitado que se le eximiera de tal requisito. Destacamos también que se le solicitó copia de las encuestas realizadas y documentación para acreditar las puntuaciones obtenidas y el número de personas encuestadas, entre otros datos relevantes para acreditar la puntuación reportada y su confiabilidad. Aerostar indicó no poder proveer la información solicitada debido a que desde el año 2022 realizan las encuestas con el Airports Council International Airport Service Quality Program, entidad con la cual alegaron tener un acuerdo de confidencialidad que tampoco fue provisto de forma tal que se pudiese corroborar la información sujeta al reclamo de confiabilidad. Aerostar proveyó una certificación de la entidad que realizó la encuesta, de la que surge que, en efecto, la entidad realizó la encuesta. Sin embargo, la certificación provista no incluyó información sobre los resultados de la encuesta y el número de las personas encuestadas, entre otra información pertinente y necesaria para acreditar el cumplimiento con esta obligación. Debido a estas desviaciones de los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales suscritos por las partes, y a falta de documentación que acredite las puntuaciones reportadas, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica</td></tr>
</table>

Luego de evaluar el LAR del año 2022, se considera que Aerostar está en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con los requerimientos operacionales establecidos para los reportes que en esta sección se identifican.

iii. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga vigentes 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. Así las cosas, se le solicitó que enviara evidencia de ello.

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

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Permiso de Operación de Fuente de Emisión[12]	CP	Aerostar proveyó evidencia del permiso de operación de fuente de emisión con fecha del 4 de mayo de 2021 que autoriza la operación de veintidós (22) generadores eléctricos ubicados en los distintos terminales y otras ubicaciones del Aeropuerto. La vigencia del permiso es por un término de cinco (5) años. El permiso establece todas las condiciones de operación y entre estas, la obligación mantener un registro mensual de horario de operación, consumo de combustible y contenido de azufre y la obligación de preparar y presentar ante el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") un informe anual donde se indique el consumo anual de combustible y el contenido de azufre. Se le solicitó a Aerostar evidencia de la presentación de este informe anual. Aerostar no produjo copia de este informe anual. Por consiguiente, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
Permiso de Uso (Permiso Único)[13]	C	Se presentó evidencia del Permiso Único para las siguientes áreas: aeroparque; estacionamiento multipisos y edificio de rescate; Terminal A; Terminal B; Terminal C y oficinas administrativas; Área de Mantenimiento y Taller de Mecánica; y Terminal D.

[12] Véase **Anejo G**, Permiso de Operación de Fuente de Emisión Núm. PFE-LC-16-0221-0041-II-O con fecha del 4 de mayo de 2021.

[13] Véase **Anejo H**, Permisos Únicos emitidos para las facilidades en operación en el Aeropuerto.

Cubierta bajo Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	C	El Aeropuerto tiene cubierta bajo el permiso general Núm. PRR053267 con vigencia hasta el 2026. 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 informes trimestrales de monitoreo para ciertos parámetros. En una búsqueda del portal de cumplimiento de la Agencia Federal de Protección Ambiental ("EPA", por sus siglas en inglés) surge que Aerostar no cumplió con la presentación de dichos informes Discharge *Monitoring Reports* ("DMRs" por sus siglas en inglés) para el año en evaluación.[14] Cuando se preguntó sobre el particular, Aerostar comunicó que esto se debió a problemas técnicos con la plataforma de la EPA que no les permitieron subir los informes a tiempo. Corroboramos esta información con el Ing. Sergio Bosques de la EPA, quien confirmó que los muestreos y los informes que se preparan para documentar sus hallazgos fueron realizados por Aerostar. Por tal razón, se determina que Aerostar está en Cumplimiento con este permiso.
Autorización de Descarga de Aguas Residuales[15]	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 de septiembre del 2025. En la autorización se establecen las condiciones de operación, entre estas, la obligación de presentar ante el Programa de Pretratamiento ciertos informes en o antes del 28 de mayo y noviembre de cada año. Se le solicitó a Aerostar evidencia de cumplimiento con estos informes y no fue provista. En atención a ello, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
Certificado de Operación del Aeropuerto al amparo del	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Sin embargo, la FAA verifica su cumplimiento anualmente. Se proveyó evidencia de la

[14] Váyase a la página web del United States Environmental Protection Agency, *Enforcement and Compliance History Online (ECHO)*, a la siguiente dirección: https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966&ej_type=sup&ej_compare=US .

[15] Véase **Anejo I**, Autorización para la Descarga de Aguas Residuales, Permiso Núm. AUA-E-10-102-009.

		comunicación de la FAA con fecha del 27 de junio de 2022 certificando la inspección anual realizada por la FAA del 21 de junio al 24 de junio del 2022 para evaluar el cumplimiento con el 14 C.F.R. Parte 139. La comunicación de la FAA hace referencia a hallazgos relacionados a aspectos operacionales correspondientes a las marcas, letreros e iluminación en las pistas, y sobre la necesidad de ajustes en el equipo para la provisión de servicios de rescate aéreo y bomberos. Sin embargo, la carta concluye que se atendieron los hallazgos identificados y determina cumplimiento. En atención a esto, se considera a Aerostar en Cumplimiento con esta obligación.
Certificado de Registro de Comerciante[16]	C	Aerostar obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2021 con vigencia hasta el 30 de junio de 2023.
Plan de reciclaje[17]	CP	Se proveyó evidencia del Plan de Reciclaje remitido al DRNA con vigencia desde el 17 de noviembre de 2020 hasta el 17 de abril de 2022 y evidencia de la aprobación a la revisión al Plan de Reciclaje del aeropuerto con fecha del 3 de octubre del 2022 y vencimiento al 3 de abril del 2024. El cumplimiento con esta obligación requiere también la presentación de informes trimestrales para evidenciar cumplimiento con dicho plan. Aerostar solo produjo evidencia de la presentación del informe para el último trimestre. En atención a esto, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
DACO Operación de Estacionamiento Público[18]	C	Aerostar presentó evidencia de su Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el Departamento de Asuntos al Consumidor ("DACO") el 11 de febrero de 2021, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2022 y licencia renovada con fecha del 28 de febrero

[16] Véase **Anejo J**, Certificado de Registro de Comerciante.

[17] Véase **Anejo K**, Carta del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales sobre cumplimiento de la Revisión al Plan de Reciclaje del aeropuerto con fecha del 3 de octubre de 2022.

[18] Véase **Anejo L,** Licencias emitidas por DACO para la operación de estacionamientos públicos para vehículos de motor.

		de 2022 y vigencia hasta el 27 de febrero de 2023. Se presentó también, evidencia de la Licencia Número SJ-17657-EST para Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico de Tiempo Extendido (*long term parking*) con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2022 y la licencia renovada con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2023.
Patente Municipal[19]	C	Se presentó evidencia de cumplimiento con la Patente Municipal del Municipio de Carolina hasta el 30 de junio de 2023.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

iv. Reservas para Cubrir Operación y Deuda

La Sección 3.8 del Contrato requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero en efecto relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados para el año en curso (en adelante, las "Reservas"). 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 anuales proyectados para el Aeropuerto.

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 Reservas requeridas bajo la Sección 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que Reservas que cumplen con los requisitos pertinentes del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva para el año 2022 eran los siguientes:

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	$19,602,980
Reserva de Deuda	$40,773,548

[19] Véase **Anejo M**, Patente Municipal válida hasta junio del año 2023.

Aerostar suministró copias de los *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2022.[20] Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

v. Pago de Contribuciones

La Sección 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 (en adelante, el "IVU"). Sobre el IVU, 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 en diciembre del 2012 entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, como consecuencia del Contrato, se reiteró que 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 por Adelantado y los Pagos Anuales, también estarían exentos del pago de IVU.

Aquí un resumen de la evaluación de la información solicitada y provista por Aerostar en cuanto a sus 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 2022. Además, se corroboró que Aerostar no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación mediante la Certificación de Deuda emitida por el Departamento de Hacienda con fecha del 13 de mayo de 2024.
Declaración de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia ponchada de la Declaración sobre Volumen de Negocio para el año 2022.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó evidencia de la planilla radicada electrónicamente el 11 de mayo del 2023.

[20] Véase **Anejo N**, *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2022 firmado por el principal oficial financiero de Aerostar, certificando cumplimiento con las Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso.

Planilla Mensual de Impuesto Sobre Venta y Uso	C	Se proveyó una certificación de cumplimiento con la radicación de planillas del IVU con fecha del 13 de mayo de 2024 y copia de las planillas mensuales presentadas para todos los meses del año 2022.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

Aerostar también proveyó las siguientes certificaciones: (i) certificación negativa de deuda del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos para los años 2019 al 2023; (iii) certificación negativa de deuda por todos los conceptos del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales ("CRIM"); y (iv) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble del CRIM que cubre los años 2018 al 2022. Según se desprende de la información presentada, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con sus obligaciones contributivas para este año.

vi. Pagos por Servicios de Rescate, Bomberos y Seguridad

Originalmente, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos tenía 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, según aprobado por TSA. 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 prestación 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 porciento correspondiente del Consumer *Price Index* ("CPI", por sus siglas en inglés) aplicable.

Posteriormente, el 2 de octubre de 2015, la sección 3.17 del Contrato fue enmendada para transferir la responsabilidad por el pago de estos servicios de Puertos a Aerostar.

En cumplimiento con esta obligación, Aerostar indicó que los gastos incurridos para el año 2022 en servicios de emergencia, policiacos y de bomberos totalizaron **$4,013,803.72** que se desglosan en las siguientes categorías:

- ✓ Rescate y Bomberos ("ARFF" por sus siglas en inglés) - $153,213.64
- ✓ Seguridad ofrecida por Negociado de la Policía de Puerto Rico - $1,522,319.92
- ✓ Seguridad privada ofrecida por la compañía Ranger American of P.R., Inc. - $2,338,270.16

Aerostar presentó facturas de los gastos incurridos en los servicios de rescate y bomberos, y otras facturas y los contratos para los servicios de seguridad con el Negociado de la Policía de Puerto Rico y la compañía privada, Ranger American of P.R., Inc.

En consideración a lo anterior, se considera al Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

vii. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación de Aerostar de llevar a cabo ciertos proyectos capitales (en adelante, los "Proyectos Capitales"). Los Proyectos Capitales incluyen 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.[21]

Específicamente, se le requiere a Aerostar ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero, sobre mejoras que debían desarrollarse con celeridad luego del Cierre Financiero, referidas como, "*General Accelerated Upgrades*"; y el segundo, sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del Cierre Financiero, referidas como, "*Airline Capital Improvements*." Además, se establece la obligación de Aerostar de llevar a cabo otros Proyectos Capitales que se requieran 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.

El Artículo 6 del Acuerdo de Uso reitera las obligaciones de Aerostar 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 a Aerostar la ejecución "diligente" de los "*Initial Capital Projects*", identificados en su Anejo "J". Además, en su Sección 6.2, alude a los *PFC Commitments* que eran compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs al momento del Cierre Financiero, los cuales están identificados en su Anejo "K". Asimismo, en el Acuerdo de Uso se establecen los acuerdos y procesos para el desarrollo de otros Proyectos Capitales, tales como aquellos propuestos por Aerostar 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 de Aerostar:

1. *General Accelerated Upgrades* – ocho mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres meses luego del Cierre Financiero y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho 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 Financiero) y que, de Puertos no haber completado al momento del Cierre Financiero, Aerostar asumiría la responsabilidad de completarlos;

[21] Véase Artículo 1, Sección 1.1 del Contrato.

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, según lo acordado por Aerostar 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 solicita autorización de la FAA para cobrarle a los pasajeros un cargo especial cuyos fondos se utilizan para sufragar el desarrollo de los proyectos autorizados para tales fines;

5. *Capacity Enhancement Plan* o "CEP" – era 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 se completó en julio del año 2018; y

6. *Capital Improvement Programo* "CIP" – 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 y que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, discutimos el cumplimiento de Aerostar con su obligación de desarrollar y completar las mejoras y/o Proyectos Capitales. 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.

a. Initial Capital Projects

Según se describe arriba, bajo esta categoría se identificaron veintidós proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición[22], 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 año 2022:

Núm.	Nombre del Proyecto	Estatus al 2022	Costo estimado/ final	Comentarios
1.	*Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A."*	Pendiente de inicio	$4.8M	El proyecto pasó de ser un *Design-Bid-Build* a un *Design-Build*. El proyecto inició en el cuarto trimestre del año 2023.

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

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el año 2022, Aerostar no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que estos fuesen de los primeros proyectos en desarrollarse luego del Cierre Financiero. Aún está pendiente de inicio 1 de los 22 proyectos; a saber, el identificado como: *Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A."*. Por ende, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

b. PFC Commitments

Bajo esta categoría recaen los proyectos sufragados, parcial o totalmente, con fondos PFCs. Reiteramos que el *PFC* es una tarifa al pasajero autorizada mediante legislación federal (49 U.S.C. §40117) que se utiliza para sufragar la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Estos proyectos son aprobados por la FAA y se realizan principalmente con fin de mejorar la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas. La legislación permite a los aeropuertos cobrar hasta $4.50 por cada pasajero o embarcado en aeropuertos comerciales.

Según la información que obra en la página de la FAA, desde el 2005 al 31 de diciembre del 2022 se han aprobado para el Aeropuerto fondos PFCs que ascienden a $626,820,836. Dichos fondos expiran el 1 de marzo del 2029.[23]

En resumen, los fondos PFCs operan de la siguiente forma:

- ✓ se solicita la autorización de la FAA para el proyecto y la consecuente tarifa que las aerolíneas le impondrá a los pasajeros;
- ✓ la FAA lo autoriza;
- ✓ las aerolíneas cobran la tarifa correspondiente a los pasajeros;
- ✓ los ingresos de los PFCs se depositan en una cuenta restricta para estos propósitos; y
- ✓ de esta cuenta, Aerostar se reembolsa por las facturas pagadas en el desarrollo de los proyectos autorizados.

Según la información provista por Aerostar, en el año 2022 cobró un total de **$21,205,200.03** por concepto de PFCs y recobró, mediante los correspondientes reembolsos, un total de **$22,448,427.00.**

A continuación, el listado de los proyectos para los cuales se utilizó parte de los fondos PFCs.

1. *Reconstruct Apron - Apron 6 Slab Reconstruction*
2. *Install Terminal Apron Flood Lighting*
3. *Rehabilitate Runway 10/28 Phase 1 (Design)*
4. *Rehabilitate Runway 10/28 - Joint Seal Replacement*
5. *Reconstruct Runway 8/26 - Phase 1 (Design)*
6. *Reconstruct Taxiway Hotel (3,400 l.f.) - Design*

[23] Váyase a la página web *Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for* 2022, a la siguiente dirección https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2022-12/pfc_airports_20221231.pdf , a la pág. 21 de 27.

7. *Aquire two sweepers*
8. *Remove Obstructions in Runway 8/26 Object Free Area*
9. *PFC Application #8 Development*
10. *Reconstruct Terminal D*
11. *Cogen Facility - Preliminary Feasibility Studies & Program*
12. *Terminal B Escalator Replacement*

Cabe señalar que, los fondos PFCs también se utilizan para la preparación de las solicitudes de autorización de proyectos y para el reembolso del pago de la deuda. En el año 2022 se reembolsó un total de **$4,840,469** para el pago de la deuda.

c. *Capital Improvement Program: Proyectos Capitales*

La Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición física de las instalaciones (FCA) y el resumen del tráfico aéreo (*Air Traffic Summary* o "ATS", por sus siglas en inglés), anualmente se prepare el CIP en el que se identifican y priorizan 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, Aerostar deberá presentarlo a Puertos anualmente para su aprobación.

Según lo antes reseñado, el 14 de abril de 2023, Aerostar le presentó a Puertos su Programa de Mejoras Capitales para el periodo comprendido entre los años 2023-2027.[24] Puertos lo aprobó el 8 de febrero de 2024. El CIP presentado por Aerostar incluye la información requerida en los Estándares Operacionales. El documento incluye un resumen ejecutivo, la descripción de los proyectos con sus estimados de costos e indicación sobre la procedencia de los fondos para su desarrollo, su priorización y una descripción de la metodología utilizada para priorizarlos.

Aerostar incluyó la tabla que se ilustra a continuación, en la que se identifican los proyectos propuestos para el término cubierto por el CIP. De aquí se desprende que la inversión estimada durante los 5 años que cubre el CIP asciende a **$203,172,00.00** provenientes de una combinación de fondos privados y subvenciones. Aunque no se especifica la cantidad de fondos privados versus los fondos provenientes de subvenciones a invertirse en los proyectos identificados, destacamos que bajo el *Airport Improvement Program (*en adelante, "AIP"*)* las subvenciones otorgadas pueden cubrir hasta un máximo de 75% de los costos elegibles.

[24] Véase **Anejo F**, *Capital Improvement Program* (CIP 2023-2027) del 14 de abril del 2023.

Five-Year CIP Summary

	Project	Cost Estimate	AIP	PFC	Duration
1	Taxiway H Pavement Reconstruction	$7,983,000	✔		2021 - 2023
2	Terminal A Rehabilitation (Design & Construction)	$36,600,000		✔	2023-2027
3	Terminal D FIS Reconstruction	$8,890,000		✔	2023-2025
4	TSA Offices	$1,500,000			2023-2024
5	Amerijet Roof	$1,025,000			2023
6	Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A	$4,300,000		✔	2023 - 2024
7	ROFA Obstruction Removal	$12,630,000	✔	✔	2022 - 2024
8	Roof Upgrade Plan	$6,000,000			2023- 2027
9	SJU Airport Security Office Facilities	$2,408,000		✔	2023-2024
10	Terminal B Pedestrian Walkway	$750,000		✔	2023-2024
11	Tony Santana Pavement Rehabilitation	$4,580,000		✔	2022 – 2023
12	Airfield Rehabilitation Improvement Apron 3	$56,800,000	✔	✔	2023 – 2028
13	Runway 8/26 Reconstruction	$26,000,000	✔		2023 – 2025
14	Taxiway N1 Reconstruction (Design & Construction)	$14,104,000	✔		2023 – 2025
15	Dufry Corridor Enhancement	$500,000		✔	2023
16	TWY S Connector Design & Reconstruction	$9,500,000	✔	✔	2023 – 2025
17	Police Precinct	$657,000		✔	2023
18	Terminal B/C BHS Software/Hardware Upgrade	$525,000			2023
19	Terminal A Make-Up Unit #1 Major Repair	$120,000			2023
20	Terminal C/D Potable Water 6in New Pipe Sections	$100,000			2023
21	New Pre-Conditioned Air Units	$400,000			2023
22	Replacement of Electrical Feeder Sections (SU16-SU17 & SU21-SU24)	$250,000			2023
23	New Vehicles (3)	$150,000			2023
24	Runway 8 End-Design & Construction	$7,400,000	✔	✔	2023-2025
	TOTAL	**$203, 172, 000**			

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

Luego del evaluar la información provista, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año evaluado.

A continuación, se incluye una tabla que identifica los proyectos de mejoras capitales que se completaron o estaban en progreso durante el año 2022.[25]

RESUMEN DE PROYECTOS CAPITALES PARA EL PERIODO DEL 2022						
#	NOMBRE DEL PROYECTO	ESTATUS AL 2022	FECHA INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	COSTO ESTIMADO O COSTO TOTAL	AIP (70%)
1	*Apron 6 Pavement Reconstruction*	Completado	Feb-20	Jan-22	$ 8,300,955	$ 5,351,214
2	*Installation of Apron Floodlights*	Completado	Oct-21	Dec-22	$ 2,362,842	$ -
3	*Taxiway H Pavement Reconstruction**	En progreso	Nov-21	Dec-23	$ 6,875,807	$ 6,875,807

[25] La información incluida en esta tabla fue suplida por Aerostar. Para este Informe, no se solicitó documentación para acreditar la información suplida, ya que esta será corroborada en el informe de auditoría que será emitido posteriormente.

4	*ICE Office*	En progreso	Sep-21	Jul-23	$	3,383,511	$ -
5	*Terminal D Reconstruction*	En progreso	Jan-20	Aug-23	$	16,280,657	
6	*ROFA Obstruction Removal (Design Phase)*	En progreso	Dec-20	Nov-23	$	550,014	$ 385,010
7	*ROFA Obstruction Removal (Permitting Phase, among others services)*	En progreso	Jan-20	N/A	$	433,353	$ 303,347
8	*Roof Fans and BHS Project*	Iniciado	Mar-22	Jun-23	$	789,976	$ -
9	*SJU Airport Security Office Facilities*	Iniciado	Apr-22	Apr-23	$	1,841,081	$ -
10	*Tony Santana Pavement Rehabilitation*	Iniciado	Aug-22	N/A	$	4,299,566	$ -
11	*North Car Rental Center*	Iniciado	May-22	May-23	$	1,009,961	$ -
**El proyecto Taxiway H Pavement Reconstruction es sufragado con las subvenciones de AIP #059 (70%) y #061 (100%).*							
				TOTAL:	**$**	**46,127,723**	**$ 12,915,378**

TOTAL INVERTIDO POR AEROSTAR: $ 33,212,345

viii. Cargos e ingresos del Aeropuerto

El Artículo 7 del Contrato autoriza a Aerostar a establecer, imponer, cobrar y retener cualquier cargo, renta, tarifa u otro tipo de cuota por el uso de las facilidades del Aeropuerto, según autorizado en el Artículo 10 (c) de la Ley Núm. 29. Específicamente, la Sección 7.2 del Contrato le concede a Aerostar el derecho a solicitar y cobrar PFCs, a solicitar subvenciones gubernamentales y al cobro por el acceso y uso privado de la transportación terrestre en las facilidades del Aeropuerto.

Se le solicitó a Aerostar que identificara los cargos e ingresos que impuso y cobró durante el año bajo evaluación. En contestación, produjo información y documentación en cuanto a las tarifas, rentas y otros cargos que le cobra a las aerolíneas que operan en el Aeropuerto por varios usos o servicios.[26]

En cuanto al cobro de PFCs, el Arrendatario produjo una carta de la FAA, con fecha del 17 de mayo de 2022, acusando recibo y aprobando la solicitud de Aerostar del 18 de abril de 2022, para el cobro y uso de un total de **$32,810,285** (Solicitud de PFCs Núm. 22-08-C-00-SJU) en ingresos de los PFCs para sufragar el desarrollo de los siguientes proyectos:[27]

[26] Véase **Anejo P,** Listado de tarifas impuestas a las aerolíneas sobre el uso del aeropuerto para el año 2022.
[27] Véase **Anejo Q**, Carta de la FAA a Aerostar sobre la solicitud de cobro de PFCs para la subvención de proyectos con fecha del 17 de mayo de 2022.

Project Title	Type	Level	Pay-as-you-go
Reconstruct Apron – Apron 6	C	4.50	$2,322,857
Install Terminal Flood Lighting	C	4.50	$2,447,573
Rehabilitate Runway 10-28 Phase I (Design)	C	4.50	$50,667
Rehabilitate Runway 10-28 – Joint Seal Replacement	C	4.50	$659,907
Reconstruct Runway 8-26- Phase I (Design)	C	4.50	$461,820
Reconstruct Taxiway Hotel (Design)	C	4.50	$445,592
Acquire Two Sweepers	C	4.50	$180,891
Remove Obstructions in Runway 8-26 OFA	C	4.50	$3,900,000
PFC Application Development	C	4.50	$115,000
Reconstruct Terminal D	C	4.50	$11,951,507
Construct Pedestrian Bridge – Parking Structure to Terminal A	C	4.50	$4,000,000
Cogeneration Facility- Preliminary Feasibility Study and Program Formulation Charges	C	4.50	$561,992
Reconstruct Access Road	C	4.50	$4,600,000
Pedestrian Walkway to Baggage Claim B/C	C	4.50	$750,000
Terminal B Escalator Replacement	C	4.50	$362,479

La FAA indica que el cobro de los cargos PFCs autorizados en la solicitud aquí mencionada podrá hacerse a partir del 1 de septiembre de 2027.

Sobre las solicitudes de subvenciones gubernamentales, Aerostar produjo información de tres acuerdos de subvenciones bajo el programa AIP de la FAA suscritos en el año 2022 para los siguientes proyectos:

	Proyecto	Cantidad AIP
1	*Conduct Sustainable Practices Study*	$385,010.00
2	*Reconstruct Apron 1 (50,000 SY) – Design; Reconstruct Apron 3 (40,000 SY) – Design; Acquire Aircraft Rescue and Fire Fighting Vehicle (Class 4 - 1500 gallon).*	$2,065,877.00
3	*Reconstruct Taxiway S1 (550 ft) – Design*	$295,211.00
	Total	**$2,746,098.00**

ix. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes: (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 a 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** cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el aeródromo (*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 Aerostar pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

En el LAR del año 2022 se identifican algunas de estas notificaciones. Por ejemplo, menciona tres (3) incidentes de incursiones en las pistas aéreas que provocaron las siguientes notificaciones de investigación de la FAA:

i) Carta de Aerostar a Puertos con fecha del **23 de febrero de 2022** informando sobre la comunicación de investigación emitida por la FAA a Aerostar el **22 de febrero de 2022** (**Caso Núm. 2022SO800053**) en la que se informa sobre una posible violación al 14 C.F.R. Parte 139. La investigación surge por un individuo que sobrepasó el perímetro de seguridad y entró al área restringida de una pista. En vista de que el incidente advertía sobre el posible incumplimiento con la reglamentación federal, Aerostar tenía que haber remitido la notificación a Puertos en un término de siete (7) días. Aerostar notificó en un día, por ende, notificó oportunamente. De la información provista sobre este incidente, surge que la FAA le envió la notificación correspondiente a Aerostar sobre el cierre de la investigación al determinar que el incidente no constituyó una violación al 14 C.F.R. Parte 139.[28]

ii) Carta de Aerostar a Puertos con fecha del **26 de mayo del 2022** en torno a la notificación de investigación de la FAA sobre de incidentes bajo los **casos núm. 2022SO800107** y **2022SO800108.** Según consta de la información provista, el **5 de mayo de 2022**, la FAA le envió una comunicación a Aerostar sobre la incursión de un

[28] Véase **Anejo R**, intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800053.

vehículo en una pista de aterrizaje y le advirtió que este incidente podría constituir una violación al 14 C.F.R. Parte 139. En vista de que la comunicación de la FAA le advertía a Aerostar sobre el posible incumplimiento con la regulación federal, Aerostar tenía siete días a partir de la notificación de la FAA para notificarle a Puertos sobre la notificación de la FAA. Notificó veinte (20) días después. Por tanto, incumplió con su obligación de notificar oportunamente. Sobre este caso, la FAA le remitió una comunicación a Aerostar con fecha del 22 de agosto de 2022 en la que informa sobre el cierre de la investigación, al determinar que no hubo incumplimiento con la reglamentación federal. [29]

iii) El **5 de mayo de 2022,** la FAA le remitió la comunicación sobre la investigación en el **caso núm. 2022SO800108,** en la cual señaló el incidente de incursión en un área restringida y advirtió que ello podría constituir un incumplimiento con la reglamentación federal (14 C.F.R. Parte 139). Aerostar notificó a Puertos de esta comunicación e incidente en su carta del **26 de mayo de 2022,** veinte (20) días después de haber sido notificado sobre el posible incumplimiento con la reglamentación federal. Por tanto, incumplió con su deber de notificar oportunamente, dentro de los siete días que establece el Contrato. El 15 de agosto de 2022, la FAA le notificó a Aerostar sobre el cierre de la investigación sobre este incidente, al determinar que el mismo no constituyó un incumplimiento con la reglamentación federal.[30]

En lo pertinente a la notificación de reclamaciones legales o litigios, Aerostar proveyó copia de las siguientes reclamaciones:

(i) notificación de representación legal y reclamación de daños con fecha del 25 de agosto de 2023 sobre una caída ocurrida el 1 de agosto de 2022 en uno de los carruseles de equipaje;

(ii) notificación de reclamación extrajudicial por una caída ocurrida el 22 de agosto de 2022; y

(iii) demanda de daños y perjuicios presentada en contra de Aerostar y otras aerolíneas como resultado de una caída en el área de los taxis ocurrida el 18 de mayo de 2022.

Estas reclamaciones fueron notificadas directamente a Puertos y a Aerostar, por lo que no hubo necesidad de notificación adicional a las partes.

En atención a lo aquí reseñado, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación de notificación. De las tres comunicaciones enviadas por la FAA a Aerostar advirtiendo

[29] Véase **Anejo S**, intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800107.
[30] Véase **Anejo T,** intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800108.

sobre el posible incumplimiento con alguna reglamentación federal, Aerostar notificó una oportunamente, dentro del término de siete días que dispone el Contrato para este tipo de notificación.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

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

- Lo antes posible 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, posteriormente deberá notificarse prontamente por escrito, cuando Aerostar advenga en conocimiento sobre el incidente.

En contestación al requerimiento de información sobre este tipo de incidente y su correspondiente notificación, Aerostar produjo copia de una carta con fecha del **7 de abril del 2022**[31] en la que le notifica a Puertos la ocurrencia de un incidente de índole ambiental identificado el **23 de marzo de 2022**. Según la notificación y el informe adjunto, se identificó combustible en el sistema de aguas de escorrentía que discurren entre algunas pistas aéreas en el Aeropuerto. Surge de esta comunicación, que el incidente fue notificado verbalmente a personal de Puertos al día siguiente de haberse identificado. La notificación de Aerostar incluyó detalles sobre la sustancia, su ubicación, la fecha en la que fue identificada, las agencias que fueron notificadas y la información sobre las medidas correctivas y de remediación llevadas a cabo para atender el incidente ambiental. La notificación indica que el derrame de combustible no fue responsabilidad de Aerostar.

En consideración a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con este tipo de notificación.

a. Informes Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, Aerostar deberá entregar a Puertos los siguientes informes financieros:

- 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*"), Aerostar deberá entregar una copia de los estados de cuenta no auditados y los estados de ingresos no auditados

[31] Véase **Anejo U**, carta de Aerostar a Puertos del 7 de abril de 2024, re: incidente ambiental y reporte.

relacionados, los cambios en "*equity*" y el flujo de caja para dicho periodo de seis meses; y

- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año, Aerostar 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 de Aerostar; o
- en la alternativa (a los informes antes descritos), Aerostar puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que anualmente debe presentarle a la FAA, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

Aerostar proveyó copia del informe financiero auditado por PWC con fecha del 27 de marzo de 2023 para el año bajo evaluación y evidencia de habérselo remitido a Puertos el 28 de marzo de 2023.[32]

Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con la entrega de este informe.

b. Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar deberá proveerle a Puertos copia de todos los reportes que las Aerolíneas Signatarias deben entregarle a Aerostar, 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 días laborales de su recibo.

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

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea Signataria deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, 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 el 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

[32] Véase **Anejo B**, estado financiero auditado por PWC con fecha del 27 de marzo de 2022 y evidencia de su envío a Puertos el 28 de marzo de 2024.

información requerida por Aerostar para determinar o calcular los pagos y/o la contribución anual 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 Aerostar para determinar o calcular el pago y/o la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias según el Acuerdo de Uso.

La Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de cualquier notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como resultado (o relacionado a) de la actuación de la Aerolínea Signataria, en cumplimiento con el Acuerdo de Uso, y que, a su vez, 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 a Aerostar copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. Específicamente, el inciso "(d)" 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 de su uso u ocupación 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 y otra información requerida para determinar la contribución anual
- Reporte Mensual de MAGTOW y otra información requerida para determinar la contribución anual
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

En contestación a este requerimiento de información, Aerostar produjo evidencia de los reportes provistos por las Aerolíneas Signatarias en cuanto a los reportes anuales de MAGTOW y otra información requerida por Aerostar para determinar la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias. En cuanto al envío de estos informes a Puertos, Aerostar proveyó copia de los correos electrónicos enviados mensualmente a personal de Puertos sobre los *Airline Self Reports* y copia

de un correo electrónico con fecha del 22 de junio de 2022 dirigido a personal de Puertos en el que se provee un enlace para descargar copia de las proyecciones (*forecasts*) enviadas por las Aerolíneas Signatarias para los años 2014, 2016 y 2017 al 2022. De la fecha del correo electrónico con el enlace, surge que el Reporte Anual de MAGTOW se le proveyó a Puertos a destiempo.

En torno a notificaciones sobre incidentes legales o ambientales relacionados a las Aerolíneas Signatarias, Aerostar indicó que durante el año 2022 no se suscitaron tales incidentes que requirieran de notificación.

En atención a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

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

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	CP	Se proveyó copia de tres notificaciones de investigación de la FAA cursadas en el año 2022. Las tres cartas advertían sobre el posible incumplimiento con 14 C.F.R. Parte 39, por lo que Aerostar tenía que notificarle a Puertos en un término de siete días contados desde la notificación de la FAA. Para dos de estas notificaciones, Aerostar le notificó a Puertos veinte días después.
Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	C	Aerostar produjo una carta mediante la cual le informa a Puertos de un incidente ambiental ocurrido durante el año bajo evaluación, en el que se identificó la presencia de combustible en las aguas de escorrentía que transcurren por ciertas pistas del Aeropuerto. La carta incluye como anejo el detalle del incidente, reportes y otra información que demuestra cumplimiento con esta obligación de notificación.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyó copia de los informes financieros auditados requeridos y evidencia de su envío a Puertos.
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	De la información provista, surge que el Reporte Anual de MAGTOW fue remitido a Puertos a destiempo. El reporte para el año 2022 fue remitido a Puertos en junio del 2022, cuando debió haberse enviado a finales del año 2021.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

x. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación de Aerostar 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 Aerostar 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 requeridos son las siguientes:

- Responsabilidad por Prácticas Laborales - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia;
- Seguro de Compensación de Trabajadores según los límites aplicables de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
- 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;
- 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;
- Riesgo del Constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
- 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;
- Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda pérdida, daño o destrucción al Aeropuerto;
- Responsabilidad por Contaminación - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia y $25,000,000, en el agregado;
- Seguro de Interrupción de Negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
- Seguro de Responsabilidad Civil de Contratistas del Propietario - mínimo de $2,000,000, por ocurrencia;
- Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
- 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 haber sido 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 a partir del Cierre Financiero.

Aerostar produjo copia de las pólizas y endosos requeridos. A continuación, un resumen de su cumplimiento con estas cubiertas para el año 2022:

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	Se presentó certificado emitido por Liberty Mutual con cubierta de $5M y efectividad por un año, desde marzo del 2022[33]
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	Se presentó evidencia de pago al Fondo de Seguro del Estado para el año 2022[34]
3.	Seguro Comercial General	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Starr Indemnity & Liability Company con efectividad de un año y límite de cubierta de $400M por ocurrencia, entre otros. [35]
4.	Seguro de Automóviles de Negocios	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por MAPFRE PRAICO INSURANCE CO con cubierta de $1M por ocurrencia. [36]
5.	Responsabilidad de Construcción	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por AIG Insurance Company -Puerto Rico con sublimite de $500,000.00[37]
6.	Responsabilidad Profesional	C	Se presentó evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation, ICE Offices, Installation of Apron Floodlights, North Car Rental Center y otros*[38]
7.	Seguro de Propiedad	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por AIG Insurance Company Puerto Rico con cubierta de $160M.[39]
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company con cubierta de $25M.[40]
9.	Cubierta de Interrupción de Negocio	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por AIG Insurance Company con sublímite de $25M [41]

[33] Véase **Anejo V**, Certificado de cubierta de responsabilidad por prácticas laborables
[34] Véase **Anejo W**, Certificado de cubierta de Póliza del Fondo del Seguro del Estado
[35] Véase **Anejo X**, Certificado de cubierta de responsabilidad comercial general para aviación
[36] Véase **Anejo Y**, Certificado de cubierta de responsabilidad de automóviles y *garagekeepers*
[37] Véase **Anejo Z,** Certificado de cubierta de responsabilidad por actividades de construcción
[38] Véase **Anejo AA**, evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation y ICE Offices.* Aerostar proveyó evidencia de cubiertas para otros proyectos que no se incluyen como anejos a este Informe por razones de espacio, pero están disponibles en nuestros archivos.
[39] Véase **Anejo BB**, Certificado de cubierta de seguro de propiedad
[40] Véase **Anejo CC**, Certificado de póliza de responsabilidad por contaminación
[41] Véase **Anejo Z**, Certificado de cubierta para interrupción de negocio

10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	Se presentó evidencia de póliza cubierta OCIP emitida por Chubb Insurance Company [42]
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Mapfre Praico Insurance Co[43]
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company of P.R. con cubierta de $15M por ocurrencia y en el agregado[44]

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

xi. Otras 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), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias *futuras* (Art. 17), entre otras.

a. 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 de 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 por año calendario, ajustado por inflación.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Aerostar.[45] Aerostar indicó que el reembolso por gastos de monitoreo para el año 2022 asciende a $**317,370.00**.

Se produjo copia de un informe de monitoreo de cumplimiento preparado por la compañía Yardley Knox para el año fiscal 2021-2022 que fue comisionado por Puertos.[46] Este informe, similar al informe sobre la condición de las facilidades del Aeropuerto (*FCA*), evalúa la condición

[42] Véase **Anejo DD**, Certificado de cubierta OCIP
[43] Véase **Anejo EE**, Certificado de cubierta para maquinaria y equipo pesado
[44] Véase **Anejo FF**, Certificado de cubierta por responsabilidad fiduciaria para directores y oficiales
[45] Véase **Anejo GG**, facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.
[46] Véase **Anejo HH**, Informe de Monitoreo de Yardley Knox 2021-2022

o estado físico y estructural de las instalaciones que componen el Aeropuerto e incluye recomendaciones de cómo atender sus hallazgos. Sobre los hallazgos de este informe, surge que mediante carta del 29 de septiembre de 2022, Puertos le advirtió a Aerostar sobre las siguientes deficiencias, que habían sido identificadas anteriormente pero no atendidas, a saber: (i) pisos de los terminales con lozas rotas; (ii) el área del estacionamiento con letreros y señalización insuficiente, líneas de los estacionamientos borrosas y defectos en las puertas de las escaleras; y (iii) deficiencia en la limpieza de las áreas de espera en los terminales, entre otras deficiencias.[47] De la información provista, surge una comunicación de seguimiento remitida por Puertos a Aerostar el 15 de septiembre de 2023 donde reclama la corrección de las deficiencias previamente identificadas, que a dicha fecha, aún no habían sido atendidas, y solicita que Aerostar le remita un plan de acción correctiva. [48]

Aerostar respondió a esta última comunicación de Puertos mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2023, en la que incluye el plan de acción correctiva solicitado y ofrece una actualización sobre las deficiencias señaladas en el informe de Yardley Knox.[49] De particular interés, en esta carta se menciona una reunión sostenida con Puertos a finales de diciembre del año 2022 y, como parte de los acuerdos llegados durante esta reunión, informa sobre el reclutamiento de personal que estaría supervisando el mantenimiento preventivo y las acciones correctivas. En esta comunicación, Aerostar también proveyó copia de su informe en contestación a los hallazgos identificados en el informe del Yardley Knox para el 2021-2022 (se incluye un informe separado en contestación a los hallazgos identificados en el estacionamiento multipisos).[50] Los informes de Aerostar en contestación a los hallazgos del informe de Yardley Knox identifican las acciones tomadas por Aerostar (se incluyen fotografías) o los planes de acción para atender las deficiencias señaladas.

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 a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

---

[47] Véase **Anejo II**, carta de Puertos a Aerostar del 29 de septiembre de 2022 sobre hallazgos del informe de monitoría de Yardley Knox

[48] Véase **Anejo JJ,** comunicación de Puertos a Aerostar con fecha del 15 de septiembre de 2023, re: seguimiento sobre deficiencias y solicitud de plan de acción correctiva

[49] Véase **Anejo KK**, comunicación de Aerostar a Puertos del 13 de octubre de 2023 en contestación a las cartas de Puertos sobre las deficiencias identificadas en el Informe de Yardley Knox del año 2022.

[50] Véase **Anejo LL**, Informes de Aerostar en contestación al Informe de Monitoría de Yardley Knox del año 2022

b. Acciones Adversas, Compensación y Eventos que Demoran o Interrumpen el Cumplimiento con Obligaciones Contractuales, 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 (en adelante, "Acción Adversa"). La Sección 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.

Aerostar indicó que, durante el año 2022, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Mientras, el Artículo 15 atiende temas de compensación a Aerostar por acciones de Puertos o del Gobierno de Puerto Rico (en adelante, "Gobierno") que impacten, generalmente de forma adversa, a Aerostar, y sobre eventos que podrían excusar la demora o interrupción en el cumplimiento de una parte contratante con sus obligaciones bajo el Contrato, sujeto al cumplimiento de notificación oportuna y el establecimiento de un término de duración acordado entre las partes, entre otras condiciones establecidas en el Contrato (en adelante, los "Eventos de Demora").

Los Eventos de Demora podrán excusar el retraso o interrupción en el cumplimiento de una parte con una obligación contractual siempre y cuando se notifique del evento oportunamente (10 días desde que adviene en conocimiento del evento), se provean los detalles y circunstancias que justifican la demora y se provea un estimado de la demora en el cumplimiento de las obligaciones con información que la sustente. La parte que recibe la notificación de un Evento de Demora podrá requerir información adicional y ambas partes deberán acordar el término durante el cual se excusará la demora o interrupción.

Aerostar indicó que durante el año 2022 no se suscitó ningún Evento de Demora.

c. 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 de Aerostar y la Sección 16.2, los eventos constitutivos de incumplimiento por parte de Puertos. En esencia, los siguientes

eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

- ✓ 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;
- ✓ (aplicable a Aerostar 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 dentro del término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos;
- ✓ si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
- ✓ (aplicable a Aerostar 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;
- ✓ 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
- ✓ 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 tales como los identificados en Artículo 16.

d. 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 a Aerostar 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 y 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.[51]

FIN DEL DOCUMENTO

[51] Véase **Anejo MM** Certificación sobre cumplimento con Artículo 17 del Contrato.

PIETRANTONI MENDEZ & ALVAREZ LLC

Informe Anual de Cumplimiento

SENADO DE PUERTO RICO
SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM 2:51

Contrato de Concesión de las Autopistas
PR-20, PR-52, PR-53 & PR-66

19 SEPTIEMBRE DE 2024

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

Informe preparado por
Pietrantoni, Méndez & Álvarez LLC

CONTENTS

Introducción **4**

Alcance del Informe **4**

Metodología **4**

Autorizaciones 5

Autorización para la operación de las Autopistas y sus facilidades 5

Autorización NEPA 8

Acceso a las Autopistas y Facilidades del Concesionario 9

Utilidades 9

Contribuciones 11

Planillas de Contribución Sobre Ingresos 11

Patentes Municipales 12

Contribuciones sobre Propiedad Mueble 12

Derechos Anuales de Compañía de Responsabilidad Limitada 12

Registro de Comerciante 13

Obligación de Pago con la Policía de Puerto Rico y Otros Servicios de Seguridad 13

Contrato con la Policía de Puerto Rico 13

Servicios de Emergencia 14

Asuntos Laborales 15

Mejoras Capitales 16

Autoridad 16

Concesionario 20

Estándares de Operación 22

Peajes Electrónicos 23

Requisitos de Imposición de Peaje 23

Uso de los Ingresos de Peaje 25

Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico 25

Informe de Características de Tráfico 26

Informe Mensual de Notificaciones de Incidentes e Informe Trimestral de Incidentes 26

Informes de Incidentes Ambientales 27

Contratos Materiales 28

Políticas Internas 28
Contratistas Independientes 29
Pólizas de Seguro 30
Pólizas Vigentes 30
Contratistas Independientes 32
Resumen Sobre el Informe de Cumplimiento 33

INTRODUCCIÓN

El 16 de octubre de 2023, la Autoridad de Carreteras y Transportación (la "Autoridad") y Puerto Rico Tollroads, LLC (el "Concesionario", y conjuntamente con la Autoridad, las "Partes") celebraron el Contrato de Concesión de Autopistas de Peaje (el "Acuerdo"), mediante el cual la Autoridad otorgó la concesión administrativa para el mantenimiento y operación de las autopistas denominadas PR-20, PR-52, PR-53 y PR-66, así como de las facilidades e instalaciones adyacentes (las "Autopistas") por un período de 40 años. El cierre de la transacción se realizó el 14 de diciembre de 2023 (la "Fecha de Cierre"), momento en el cual el Concesionario pagó a la Autoridad $2,849,600,419.45 por la concesión exclusiva de las Autopistas.

El presente informe de cumplimiento (el "Informe" o el "Informe de Cumplimiento") se elabora de conformidad con la Ley Núm. 29-2009 —conocida como la Ley de Alianzas Público-Privadas, según enmendada ("Ley 29"). El Artículo 10(d) de la Ley 29 requiere que la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (la "AAPP") supervise el desempeño y cumplimiento de las Partes bajo los contratos de alianza público-privadas vigentes y rinda informes anuales al Gobernador y a la Asamblea Legislativa.

Este Informe de Cumplimiento ha sido solicitado por la AAPP luego de haber transcurrido nueve meses desde el otorgamiento del Acuerdo, y cubre el período comprendido entre la Fecha de Cierre y el 30 de junio de 2024 (el "Periodo del Informe"). Los términos en mayúscula que no se definen en el Informe tendrán el significado que se les atribuye en el Acuerdo.

ALCANCE DEL INFORME

El propósito de este Informe de Cumplimiento es evaluar el desempeño inicial de las Partes en relación con sus obligaciones bajo el Acuerdo. Se busca determinar el progreso tanto del Concesionario como de la Autoridad en el cumplimiento de sus responsabilidades, reconociendo que algunas de ellas requieren, a fines de estar en cumplimiento, la realización de ciertas gestiones específicas con anterioridad. El Informe tiene como objetivo evaluar si las Partes están en cumplimiento total de sus obligaciones y, de no ser así, identificar las áreas de incumplimiento.

Este Informe se ha preparado utilizando información proporcionada por las Partes y que estuvo disponible en o antes del 29 de agosto de 2024 (la "Fecha Límite"). La información suministrada se revisó y evaluó según provista, sin embargo, no se efectuó trabajo de campo para corroborar la misma -- ya que estaba fuera del alcance de la revisión solicitada. El autor se reserva el derecho de revisar y actualizar el Informe si las Partes suministran información adicional relevante después de la Fecha Límite.

METODOLOGÍA

En las siguientes subsecciones se presentan los hallazgos detallados de la revisión, examinando cada obligación del Acuerdo de manera individual. Este análisis busca ofrecer una visión clara del nivel de cumplimiento de las Partes con sus respectivas responsabilidades bajo el Acuerdo. Cada subsección sigue el mismo formato: primero se ofrece un resumen de la obligación revisada, acompañado de una breve declaración sobre su estado de cumplimiento, seguido de un examen más detallado del cumplimiento de las Partes con los aspectos contractuales específicos.

Autorizaciones

Autorización para la operación de las Autopistas y sus facilidades

Obligación Contractual	La Sección 3.4(b) del Acuerdo establece que el Concesionario debe obtener, renovar y mantener vigentes todas las certificaciones, licencias, derechos, cualificaciones, y permisos (en conjunto "Autorizaciones") necesarios para la operación de las Autopistas y sus facilidades. Sin embargo, de acuerdo con la primera enmienda al Acuerdo, fechada el 14 de diciembre de 2023, la Autoridad asumió la obligación de, luego de la Fecha de Cierre, obtener los permisos únicos ("Permisos Únicos") para las siguientes plazas de peaje: Carolina, Caguas Sur, Humacao Norte, Humacao Sur, Guaynabo, Carolina Norte, Carolina Sur, Montehiedra, Rampa Salinas, Salinas Hucar y Guayama. Por lo tanto, el cumplimiento de esta obligación requiere la evaluación tanto del Concesionario como de la Autoridad.
Alcance de la Evaluación	Verificar que cada plaza de peaje cuente con las Autorizaciones requeridas por las leyes y reglamentos aplicables, asegurando que se encuentren vigentes y permitan la operación de las Autopistas y sus facilidades.
Parte Responsable	Concesionario y Autoridad
Resumen de los Hallazgos	(1) Todas las facilidades cuentan con Permisos Únicos vigentes; (2) aún no se ha emitido el Permiso UIC, (según definido más adelante); (3) tampoco se ha emitido el Permiso NPDES (según definido más adelante); y (4) las 14 plazas de peaje que tienen generadores cuentan con sus Permisos de Generadores(según definido más adelante).
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

Para evaluar el cumplimiento del Concesionario con la Sección 3.4 del Acuerdo, se solicitaron copias de las Autorizaciones para las operaciones de las Autopistas y sus facilidades, entre ellas: (1) el Permiso Único; (2) los Permisos de Operación para Sistemas de Inyección Subterránea ("Permiso UIC", por sus siglas en inglés); (3) el Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes ("Permiso NPDES", por sus siglas en inglés); y (4) el Permiso General Generadores de Emergencia Comercial/Industrial (el "Permiso de Generadores"). A continuación, se desglosa el cumplimiento con cada uno de estos permisos.

(1) **Permiso Único**: El Permiso Único es un permiso para autorizar la operación de un negocio en Puerto Rico. Se tramita ante la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe") y comprende varias licencias y certificaciones en un solo documento. En este caso, el Permiso Único para cada plaza de peaje incluye la Licencia Sanitaria y el Certificado de Prevención de Incendios. Todas las plazas de peaje cuentan con Permisos Únicos vigentes emitidos por la OGPe.

Plaza de Peaje	Número de Permiso	Fecha de Expiración
Caguas Norte	2023-520427-PU-256623	12/05/2026
Caguas Sur	2023-521071-PU-257450	12/12/2026
Carolina Norte	2023-523285-PU-300559	12/22/2026

Carolina Sur	2023-523481-PU-300682	12/22/2026
Carolina	2023-520701-PU-257053	12/16/2026
Ceiba	2023-520465-PU-256901	12/14/2026
Guayama	2023-525101-PU-301965	1/28/2027
Guaynabo	2023-525129-PU-301969	1/14/2027
Salinas Hucar	2023-525093-PU-301962	12/17/2026
Humacao Norte	2023-525045-PU-301874	12/22/2026
Humacao Sur	2023-525059-PU-301956	12/17/2026
Juana Díaz Este	2023-509849-PU-300235	12/15/2026
Juana Díaz Oeste	2023-521040-PU-300429	12/15/2026
Montehiedra	2023-523135-PU-300451	12/16/2026
Ponce	2023-520804-PU-257164	12/05/2026
Río Grande	2023-523795-PU-300913	12/15/2026
Rampa Salinas	2023-525067-PU-301958	1/18/2027
Salinas	2023-520815-PU-256627	12/01/2026

(2) **UIC:** El Permiso UIC es regulado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico ("DRNA"). Este permiso es necesario para la construcción, operación, conversión o modificación de sistemas que inyectan fluidos bajo tierra. Estos sistemas se utilizan para diversas aplicaciones, como la eliminación de aguas residuales, la inyección de fluidos industriales y la gestión de aguas pluviales, entre otros.

La Autoridad es responsable de gestionar el Permiso UIC bajo el Acuerdo. Para ello, presentó al DRNA unos planes de cumplimiento para las nueve (9) plazas de peaje que contaban con un sistema de inyección subterránea, en los cuales detalló cómo cumplirá con los reglamentos aplicables, las acciones necesarias para cumplir con ellos y las fechas previstas para alcanzar el cumplimiento con el plan propuesto (los "Planes de Cumplimiento"). Todos los Planes de Cumplimiento, los cuales la Autoridad propuso completar dentro de un plazo de dos (2) años, fueron aprobados por el DRNA, sujeto al cumplimiento con ciertas condiciones (especificadas en las distintas cartas de aprobación para cada plaza de peaje) según requerido por el Gerente Interino del Área de Calidad del Agua del DRNA. Una vez completados dichos Planes de Cumplimiento, entonces el DRNA procederá con la emisión de los Permisos UIC.

Considerando que, a la Fecha Límite de este Informe, la Autoridad todavía se encuentra dentro del término de dos (2) años para cumplir con los Planes de Cumplimiento, el DRNA todavía no ha emitido los Permisos UIC. No obstante, la Autoridad está encaminada hacia la obtención de estos permisos. Para evidenciar su progreso con respecto a la observancia de sus obligaciones bajo los Planes de Cumplimiento, la Autoridad presentará al DRNA un informe de cumplimiento sobre los Planes de Cumplimiento para cada plaza de peaje, cubriendo el primer trimestre del año.

Plaza de Peaje	Número de Plan de Cumplimiento	Fecha de Aprobación
Caguas Norte	N/A	N/A
Caguas Sur	PC-24-13-0010	04/22/2024
Carolina Norte	N/A	N/A

Carolina Sur	N/A	N/A
Carolina	N/A	N/A
Ceiba	PC-24-19-0009	04/22/2024
Guayama	PC-24-30-0008	04/15/2024
Guaynabo	N/A	N/A
Salinas Hucar	PC-24-63-0003	04/16/2024
Humacao Norte	PC-24-36-0007	04/16/2024
Humacao Sur	PC-24-36-0006	04/12/2024
Juana Díaz Este	N/A	N/A
Juana Díaz Oeste	N/A	N/A
Montehiedra	PC-24-65-0005	04/16/2024
Ponce	N/A	N/A
Río Grande	N/A	N/A
Rampa Salinas	PC-24-63-0004	04/22/2024
Salinas	PC-24-63-0002	04/17/2024

(3) **NPDES**: El NPDES es un programa regulado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos ("EPA", por sus siglas en inglés). El Permiso NPDES es necesario para controlar la contaminación del agua, ya que regula las descargas de aguas residuales tratadas en cuerpos de agua como ríos y océanos.

La Autoridad es responsable de gestionar este permiso. La solicitud correspondiente fue enviada a la EPA para su revisión y aprobación. Sin embargo, para la Fecha Límite de este Informe, la EPA aún no ha emitido una respuesta sobre la solicitud.

(4) **Permisos de Generadores**: El Permiso de Generadores, emitido por la OGPe, autoriza la instalación y el uso de generadores en situaciones de emergencia, con un límite máximo de 500 horas de operación por año. Solo catorce (14) plazas de peaje cuentan con los Permisos de Generadores, según la documentación provista por la Autoridad.

Plaza de Peaje	Número de Permiso	Fecha de Expiración
Caguas Norte	N/A	N/A
Caguas Sur	2023-521071-PGE-300087	12/20/2028
Carolina Norte	2023-523285-PGE-300119	12/25/2028
Carolina Sur	2023-523481-PGE-300120	12/25/2028
Carolina	2023-520701-PGE-300102	12/25/2028
Ceiba	2023-520465-PGE-300106	12/25/2028
Guayama	N/A	N/A
Guaynabo	N/A	N/A
Salinas Hucar	2023-525093-PGE-300109	12/25/2028
Humacao Norte	2023-525045-PGE-300117	12/25/2028
Humacao Sur	2023-525059-PGE-300103	12/21/2028
Juana Díaz Este	2023-509849-PGE-300078	12/25/2028

Juana Díaz Oeste	2023-521040-PGE-300079	12/25/2028
Montehiedra	2023-523135-PGE-300105	12/21/2028
Ponce	2023-520804-PGE-300107	12/21/2028
Río Grande	2023-523795-PGE-300080	12/25/2028
Rampa Salinas	N/A	N/A
Salinas	2023-520815-PGE-300013	12/25/2028

El Concesionario necesita obtener ciertos permisos (Permisos Únicos, Permiso UIC, Permiso NPDES y Permisos de Generadores) para operar las Autopistas conforme a la ley. El Concesionario y la Autoridad ya han obtenido algunos de estos permisos, específicamente los Permisos Únicos para dieciocho (18) plazas de peaje y los permisos de generadores para catorce (14) plazas de peaje. No obstante, aún falta por obtener otros permisos, particularmente el Permiso UIC para nueve (9) plazas de peaje y el Permiso NPDES. Por lo tanto, e independientemente de las gestiones realizadas por el Concesionario y la Autoridad, el cumplimiento con las obligaciones se considera parcial hasta que se emitan los permisos restantes.

Autorización NEPA

Obligación Contractual	De acuerdo con la Sección 3.4(c) del Acuerdo, la Autoridad debe: (i) obtener la autorización bajo el National Environmental Policy Act ("NEPA", por sus siglas en inglés) 42 U.S.C. §§ 4321, ("Autorización NEPA") para aumentar el límite máximo de las tarifas de peaje en los carriles dinámicos de la PR-52 y (ii) mantener al Concesionario informado sobre los avances en el proceso para obtener dicha autorización.
Alcance de la Evaluación	Verificar que la Autoridad haya iniciado las gestiones necesarias para obtener la Autorización NEPA.
Parte Responsable	Autoridad
Resumen de Hallazgos	La Autoridad ha iniciado los trámites para obtener la Autorización NEPA.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

Como parte de las obligaciones establecidas en el Acuerdo, las Partes acordaron que la Autoridad se encargaría de gestionar la Autorización NEPA para elevar el límite máximo permitido para las tarifas de peaje, actualmente fijado en $3.50 para los carriles dinámicos de la PR-52 ("DTLS", por sus siglas en inglés), según lo establecido en el Acuerdo.

Para evaluar esta obligación, la Autoridad informó mediante misiva emitida el 14 de agosto de 2024, que han iniciado los trámites para obtener la Autorización NEPA y que esperan presentar la documentación necesaria para solicitar este aumento ante la Administración Federal de Carreteras ("FHWA", por sus siglas en inglés) a mediados de octubre de 2024. En consecuencia, como aún está pendiente la emisión de la Autorización NEPA por parte de FHWA, se considera a la Autoridad en cumplimiento parcial con la Sección 3.4(c) del Acuerdo.

Acceso a las Autopistas y Facilidades del Concesionario

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.7 del Acuerdo, el Concesionario debe conceder a la Autoridad el derecho al paso en las Autopistas en respuesta algún evento, circunstancia o propósito, sujeto a algunas condiciones.
Alcance de la Evaluación	Verificar que se haya respetado el libre acceso del personal de la Autoridad en las áreas pertinentes de las Autopistas, e identificar cualquier situación que haya impedido el cumplimiento de este derecho, si existiera alguna.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha respetado el derecho de acceso de la Autoridad a las Autopistas, cumpliendo en todo momento con esta obligación.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario tiene la obligación de respetar el derecho de acceso y facilitar el libre flujo del personal de la Autoridad en las Autopistas. Tanto la Autoridad como el Concesionario han confirmado, a través de sus comunicaciones, que el Concesionario ha proporcionado acceso a las Autopistas en todo momento que ha sido necesario. Por lo tanto, consideramos al Concesionario en cumplimiento con la Sección 3.7 del Acuerdo.

Utilidades

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.11 del Acuerdo, el Concesionario tiene el deber de pagar por los servicios de agua, luz, electricidad, gas, telefonía y aquellos otros servicios necesarios para la operación de las Autopistas y sus facilidades ("Servicios de Utilidades").
Alcance de la Evaluación	Verificar que el Concesionario haya establecido los contratos necesarios para los Servicios de Utilidades y que esté pagando estos conforme a las tarifas establecidas.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha firmado contratos para el suministro de energía eléctrica, pero aún no ha formalizado los contratos para el suministro de agua potable.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

Según la Sección 3.11 del Acuerdo, el Concesionario es responsable de sufragar los gastos de utilidades necesarios para el funcionamiento de las Autopistas y sus instalaciones. Sin embargo, el Plan de Transición suscrito entre las Partes establece que, debido a la complejidad e incertidumbre de la información sobre los medidores y puntos de suministro de electricidad y agua en las Autopistas a la Fecha de Cierre, el Concesionario podría enfrentar dificultades para contratar directamente dichos servicios.

Por lo tanto, para cumplir con las disposiciones de la Sección 3.11 del Acuerdo en relación con los Servicios de Utilidades, las Partes acordaron colaborar para realizar los procedimientos necesarios para transferir las cuentas y medidores aplicables de LUMA Energy Servco, LLC ("LUMA") y la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (la "AAA") de la Autoridad al Concesionario. También acordaron que, hasta que el Concesionario pueda contratar directamente

dichos servicios, este pagará, a LUMA y a la AAA, los consumos de electricidad y agua relacionados con las plazas de peaje - ello a nombre y en representación de la Autoridad.

A pesar de las dificultades iniciales previstas en el Plan de Transición, el Concesionario logró establecer contratos de suministro de energía eléctrica con LUMA. Estos contratos, que se detallan a continuación, fueron otorgados el 14 de diciembre de 2023 y estarán en vigor por un período de un (1) año, contado a partir de la fecha en que el sistema de la Autoridad se conecte a la instalación eléctrica del cliente y comience el suministro de energía. A partir de entonces, continuarán en vigor por un período indefinido, hasta que cualquiera de las partes notifique por escrito su intención de dar por terminado dichos contratos.

Localidad	Número de Contrato
Caguas Norte	GSP-CAG-031224-01427
Caguas Sur	GSP-CAG-031224-01428
Carolina	GSP-MET-031224-01441
Ceiba	GSP-MET-031224-01438
Guayama	GSP-PON-031224-01434
Guaynabo	GSP-BAY-031224-01442
Salinas Hucar	GSP-PON-031224-01433
Humacao Norte	GSP-CAG-031224-01436
Humacao Sur	GSP-CAG-031224-01435
Juana Díaz Oeste	GSP-PON-031224-01431
Ponce	GSP-PON-031224-01432
Rampa Salinas	GSP-PON-031224-01430
Salinas	GSP-PON-031224-01429
Subestación & Generador PR-18	GSP-MET-031224-01443
Gantry C6SN 66 (Car 66Km 5.1, Carolina)	GSP-MET-031224-01440
Localidad 5210.5S (Caguas)	GSP-CAG-062524-01612
Localidad 5213.6N (Caguas)*	GSP-CAG-062524-01613
Localidad 522.5S (San Juan)	GSP-MET-062524-01611
Localidad 5257.4N (Salinas)*	GSP-CAG-062524-01613
Gantry PR-66 (Río Grande)	GSP-MET-031224-01439

**Se observó que los contratos de la Localidad 5213.6N (Caguas) y la Localidad 5257.4N (Salinas) comparten el mismo número de contrato, a pesar de que el contenido de cada acuerdo es diferente. Ambos contratos están identificados bajo el número GSP-CAG-062524-01613.*

Se solicitaron Certificados de No Deuda emitidos por LUMA, evidenciando que el Concesionario está al día con los pagos de energía eléctrica. No obstante, no fueron suministrados para la Fecha Límite del Informe. Una vez se reciban, se actualizará esta sección del Informe de conformidad con la información contenida en dichos certificados.

En cuanto al suministro de agua, el Concesionario aún no ha establecido contratos con la AAA, ya que actualmente está en un proceso de transición para transferir la cuenta de la Autoridad al Concesionario. A continuación, se presenta un resumen de las acciones tomadas por las Partes para avanzar en este proceso:

- **Enero 2024**: La Autoridad le proveyó al Concesionario una lista identificando los medidores de agua. No obstante, el Concesionario identificó que contenía errores.

- **Enero a Abril 2024**: El Concesionario emitió varias comunicaciones a la Autoridad con relación a la transferencia de las cuentas.
- **Abril 2024**: La Autoridad le proveyó al Concesionario cierta documentación necesaria para la transferencia de las cuentas.
- **Junio 2026**: La AAA notificó al Concesionario que no reconoce los medidores indicados en la documentación enviada por el Concesionario a la AAA.
- **Agosto 2024**: La Autoridad le proveyó al Concesionario -por primera vez- los números de cuenta a fines del Concesionario remitir esta información a la AAA.

Por todo lo cual, consideramos al Concesionario en cumplimiento parcial con las obligaciones establecidas en la Sección 3.11 del Acuerdo, ya que, a pesar de haber establecido contratos de suministro de electricidad con LUMA, aún tiene pendiente la formalización de los contratos correspondientes con la AAA.

Contribuciones

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.10 del Acuerdo, el Concesionario tiene la obligación de cumplir con el pago de impuestos y la radicación de planillas contributivas. Esto incluye el pago de contribuciones sobre ingresos, contribuciones sobre la propiedad, el impuesto sobre ventas y uso ("IVU"), patentes municipales, y arbitrios de construcción, entre otros, según apliquen.
Alcance de la Evaluación	Verificar el cumplimiento de las diversas obligaciones contributivas y evaluar si el Concesionario está al día con las mismas.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	(1) El Concesionario solicitó una prórroga para la radicación de la Planilla de Contribución sobre Ingresos; (2) todavía tiene pendiente presentar la Declaración de Volumen de Negocios para ocho (8) municipios; (3) no tiene deudas pendientes sobre contribución a la propiedad; (4) ha cumplido con la obligación de pago de los derechos anuales de las corporaciones de responsabilidad limitada; (5) tiene dos (2) Certificados de Registro de Comerciante vencidos.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

El Concesionario ha incurrido en varias obligaciones contributivas según el Acuerdo. A continuación, se detalla su cumplimiento con cada una de ellas:

Planillas de Contribución Sobre Ingresos

El Concesionario viene obligado a presentar la Planilla de Contribución Sobre Ingresos de Corporaciones ("Planilla de Corporaciones") en la cual debe reportar sus ingresos y pagar la contribución correspondiente. Esta planilla debe ser radicada a más tardar el 15 de abril de cada año, a menos que se solicite la prórroga correspondiente ante el Departamento de Hacienda ("Hacienda").

El 29 de marzo de 2024, el Concesionario solicitó una prórroga para la presentación de la Planilla de Corporaciones, extendiendo el plazo hasta el 15 de octubre para cumplir con su obligación contributiva ("Prórroga Planilla de Corporaciones"). Dicha prórroga fue confirmada mediante la solicitud de una Certificación de Radicación de Planillas,

fechada el 2 de julio de 2024, que demuestra que la Prórroga Planilla de Corporaciones fue aceptada exitosamente. Además, el Concesionario proporcionó una Certificación de No Deuda emitida por Hacienda el 6 de agosto de 2024, la cual confirma que, hasta esa fecha, no se habían registrado deudas pendientes por ningún concepto, incluyendo, pero no limitado a, contribuciones sobre ingresos.

Patentes Municipales

El Concesionario tiene la obligación de pagar patentes municipales, las cuales se computan sobre el volumen de negocios o ingresos generados en cada municipio donde opera ("Patentes Municipales"). Esta obligación se extiende a todos los municipios por los cuales transcurren las Autopistas bajo su gestión y mantenimiento.

En abril de 2024, el Concesionario cumplió con el pago de las Patentes Municipales correspondientes a los siguientes municipios para el año fiscal 2024-2025:

1. Municipio de Caguas
2. Municipio de Fajardo
3. Municipio de Guayama
4. Municipio de Guaynabo
5. Municipio de Juana Díaz
6. Municipio de Ponce
7. Municipio de Río Grande
8. Municipio de San Juan
9. Municipio de Trujillo Alto
10. Municipio de Yabucoa

Por otro lado, el Concesionario solicitó una prórroga para la presentación de las Declaraciones Sobre Volumen de Negocios, para los municipios de Canóvanas, Carolina, Cayey, Ceiba, Humacao, Naguabo, Salinas y Santa Isabel ya que, para la fecha de la radicación, no contaba con toda la información financiera necesaria para completarlas. No obstante, junto con cada solicitud de prórroga, incluyó el pago de las Patentes Municipales basado en una declaración preliminar de la patente a pagar, conocida como Declaración Tentativa. Todas las prórrogas para las Declaraciones Sobre Volumen de Negocios vencen el 22 de octubre de 2024.

Contribuciones sobre Propiedad Mueble

Se verificó el cumplimiento del Concesionario con la radicación de la planilla de contribuciones sobre propiedad mueble ante el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales ("CRIM") mediante el recibo de pago de dicha planilla, fechado el 5 de mayo de 2024, y un Certificado de No Deuda emitido por el CRIM, que indica que no existen deudas pendientes al 7 de agosto de 2024.

Derechos Anuales de Compañía de Responsabilidad Limitada

Como compañía de responsabilidad limitada, el Concesionario tiene la obligación de pagar derechos anuales al Departamento de Estado de Puerto Rico. El cumplimiento de esta obligación se verificó mediante un Certificado de Good Standing emitido por el Secretario de Estado de Puerto Rico el 7 de agosto de 2024, acompañado de un recibo de pago de los derechos anuales con fecha del 4 de abril de 2024.

Registro de Comerciante

Para operar sus plazas de peaje y otras facilidades, el Concesionario debe contar con un Certificado de Registro de Comerciante expedido por Hacienda. El Concesionario proporcionó los certificados que tenía disponibles, todos los cuales se encuentran vigentes y se detallan a continuación junto con su respectiva fecha de expiración:

Localidad	Fecha de Expiración
Caguas Norte	6/30/2025
Caguas Sur	6/30/2025
Carolina	6/30/2025
Rampa Carolina*	6/30/2026
Ceiba	6/30/2025
Guayama	6/30/2025
Guaynabo	6/30/2025
Salinas Hucar	6/30/2025
Humacao	6/30/2025
Juana Díaz	6/30/2025
Montehiedra	6/30/2025
Ponce	6/30/2025
Río Grande	6/30/2025
Salinas	6/30/2025
Puerto Rico Toll Roads LLC*	6/30/2026

**Las fechas de vigencia de los Certificados del Registro de Comerciante de las localidades "Rampa Carolina" y "Puerto Rico Toll Roads LLC" están expirados y deben ser renovados.*

***No estaba disponible el Registro de Comerciante de la Localidad "Rampa Salinas".*

Dado a que subsiste la obligación de presentar ciertas Declaraciones Sobre Volumen de Negocios consideramos al Concesionario en cumplimiento parcial con las obligaciones establecidas en la Sección 3.10 del Acuerdo.

Obligación de Pago con la Policía de Puerto Rico y Otros Servicios de Seguridad

Contrato con la Policía de Puerto Rico

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.16(a)(i) del Acuerdo, la Autoridad tiene la obligación de realizar esfuerzos razonables para asegurar que el Negociado de la Policía de Puerto Rico ("NPPR") provea control de tráfico y haga valer las leyes en las Autopistas, sujeto algunas limitaciones. No obstante, de acuerdo con la Sección 3.16(a)(ii) del Acuerdo, el Concesionario tiene la potestad de contratar directamente con el NPPR para estos mismos propósitos.
Alcance de la Evaluación	Verificar si el Concesionario ha celebrado un acuerdo con el NPPR de conformidad con el Nivel Mínimo de Servicios Policiacos ("*Minimum Level of Police Service*").

Parte Responsable	Autoridad y Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha establecido un acuerdo contractual con el NPPR para la prestación de Servicios de Seguridad (según se detalla a continuación), lo que releva a la Autoridad de su obligación bajo la Sección 3.16(a)(i) del Acuerdo.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El 1 de julio de 2022, el Concesionario firmó un acuerdo con el NPPR, la Autoridad y el Departamento de Seguridad Pública ("Contrato de Servicios Policíacos"), mediante el cual el NPPR se comprometió a proveer ciertos servicios de vigilancia y mantenimiento del orden público en las autopistas PR-5 y PR-22 (los "Servicios de Seguridad"). Sin embargo, con la entrada en vigor del Acuerdo, este Contrato de Servicios Policíacos fue enmendado el 29 de diciembre de 2023, quedando registrado en la Oficina del Contralor bajo el número 2023-A00023-A (la "Enmienda al Contrato"). La Enmienda al Contrato provee para que el NPPR extienda los Servicios de Seguridad a las carreteras incluidas en el Acuerdo, específicamente la PR-20, PR-52, PR-53 y PR-66.

Además, la Enmienda al Contrato modificó la cláusula quinta (5ta) del Contrato de Servicios Policíacos para definir y precisar el alcance del Nivel Mínimo de Servicios Policíacos, en cumplimiento con la Sección 3.16(a)(ii) del Acuerdo.

En consecuencia, dado a que el Concesionario ha enmendado el Contrato de Servicios Policíacos en conformidad con la Sección 3.16(a)(ii) del Acuerdo para que los Servicios de Seguridad también cubran las carreteras PR-20, PR-52, PR-53 y PR-66, el Concesionario se encuentra en cumplimiento con dicha sección del Acuerdo, y la Autoridad queda relevada de su obligación con respecto a los Servicios de Seguridad bajo la Sección 3.16(a)(i) del Acuerdo.

Servicios de Emergencia

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.17 del Acuerdo, el Concesionario tiene el deber de contratar servicios de emergencia para las Autopistas y áreas aledañas ("Servicios de Emergencia").
Alcance de la Evaluación	Corroborar que el Concesionario haya otorgado los contratos de Servicios de Emergencia para las Autopistas.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha otorgado cinco (5) contratos de Servicios de Emergencia para las Autopistas y sus instalaciones, los cuales abarcan una variedad de servicios, incluyendo sistemas de patrullaje, servicios de mantenimiento y suministro de equipos.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario ha firmado varios contratos con diferentes entidades para abordar trabajos imprevistos, emergencias y necesidades de mantenimiento. Estos contratos incluyen precios pre-negociados que permiten al Concesionario atender situaciones inesperadas. Además, los términos de todos los contratos pueden ser renovados a discreción exclusiva del Concesionario.

Para evaluar el cumplimiento con esta obligación, el Concesionario proporcionó copias de los cinco (5) contratos de Servicios de Emergencia otorgados en virtud de la Sección 3.17 del Acuerdo, los cuales se resumen a continuación:

Proveedor de Servicio	Propósito	Fecha de Efectividad	Fecha de Expiración
Cami Construction, Inc.	Suministro de equipo de construcción.	12/14/2023	12/31/2024
Desarrolladora JA, Inc.	Prestación de servicios de emergencia, ya sean ordinarios y/o extraordinarios, y servicios imprevistos de mantenimiento para las Autopistas PR-52, PR-53, PR-66 y PR-20.	12/4/2023	12/31/2025
Save Green, Corp.	Prestación de servicios de patrullaje para las Autopistas PR-20, PR-22, PR-66 Y PR-53.	12/12/2023	12/12/2024
Tekniek Construction, Inc.	Prestación de servicios de mantenimiento del sistema eléctrico y de iluminación para la PR-52, PR-53, PR-66 Y PR-20.	12/14/2023	12/31/2024
Tekniek Construction, Inc.	Prestación de servicios de mantenimiento de las facilidades incluyendo sistemas de plomería, circulación de aire, electricidad y equipos para la PR-52, PR-53, PR-66 Y PR-20.	12/14/2023	12/31/2024

En vista de la evaluación de estos cinco (5) contratos de Servicios de Emergencia, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 3.17 del Acuerdo.

Asuntos Laborales

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 3.19 del Acuerdo, los contratos de empleo del Concesionario (para los empleados contratados bajo el Artículo 2.5(j) del Acuerdo) deben tener una duración mínima de dos (2) años. Sin embargo, este término no aplicará en caso de conducta inapropiada o justa causa, según lo estipulado en la Ley Núm. 80 del 30 de mayo de 1970, según enmendada, mejor conocida como la Ley Sobre Despidos Injustificados.
Alcance de la Evaluación	Identificar y evaluar los contratos de empleo de los empleados que fueron transferidos de la Autoridad al Concesionario a fines de evaluar si se respetó el mínimo de duración de empleo.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario contrató a dos (2) empleados de la Autoridad.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario contrató a dos empleados de la Autoridad (se omiten sus nombres para propósitos de confidencialidad):

- **Empleado 1:** Comenzó a trabajar con el Concesionario el 1 de enero de 2024.
- **Empleado 2:** Comenzó a trabajar con el Concesionario el 28 de diciembre de 2023.

Dado que el Concesionario tiene la obligación, según la Sección 3.19 del Acuerdo, de mantener los puestos de estos empleados por un periodo mínimo de dos (2) años, se evaluará en informes futuros si esta obligación se cumple.

Hasta la fecha, ambos empleados continúan siendo parte del equipo laboral, lo que indica que el Concesionario está en cumplimiento con la Sección 3.19 del Acuerdo.

Mejoras Capitales

Tanto la Autoridad como el Concesionario tienen obligaciones relacionadas a proyectos de mejoras capitales bajo el Acuerdo, según se detallan a continuación:

Autoridad

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 4.1 y el *Schedule* 5 del Acuerdo, la Autoridad tiene el deber de cumplir con varios proyectos de mejora capital, entre ellos: (a) *Retained Capital Improvement Projects* (b) *ORT Improvement Project* (c) *Canopy Demolition Project* (d) *CD Project* (e) *DTL Extension Project*
Alcance de la Evaluación	Monitorear el progreso de los proyectos de mejoras capitales, con especial atención al *Retained Capital Improvement Project* ("RCIP") y al *ORT Improvement Project* ("ORT").
Parte Responsable	Autoridad
Resumen de Hallazgos	La Autoridad está en proceso de cumplir con sus obligaciones de mejoras capitales bajo el Acuerdo.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

La Autoridad está a cargo de cinco (5) proyectos de mejora capital: tres (3) de ellos obligatorios (RCIP, ORT *y Canopy Demolition Project*) y dos (2) discrecionales (*CD Project* y *DTL Extension Project*). A continuación, se presentan las últimas actualizaciones para cada proyecto:

Retained Capital Improvement Projects

Como parte de sus obligaciones, la Autoridad debe completar veinticuatro (24) proyectos que forman parte del programa de los RCIPs. Dado el alcance de estos proyectos, el Acuerdo no establece una fecha específica de inicio ni un plazo final para su ejecución. A la Fecha Límite de este Informe, dos (2) proyectos del RCIP están en la fase de contratación, doce (12) se encuentran en la fase de construcción, cuatro (4) están en "*substantial completion*", y seis (6) ya han sido completados en su totalidad. A continuación, se detallan los avances de cada uno de estos proyectos:

Fase	Descripción	Localización	Progreso en %	Fecha Finalización
Fase de contratación	"Pavement Rehabilitation PR-52 km 0.0 to 14.20 Northbound"	Caguas	-	Noviembre 2026

	"Bridge Deck Replacement, HH and Scour Studies for Bridges No. 1067 and No. 1068 at PR- 52, km. 98.65, Bridges No. 1069 and No. 1070 at PR-52, km. 97.90"	Juana Díaz, Ponce	-	Enero 2027
Fase de Construcción	"DTL Noise Barriers PR-52 Quintas Las Américas, Borinquen Gardens & Villas de Paraná"	San Juan, Caguas	20.35%	Abril 2025
	"Pavement Rehabilitation PR-52 km 0.0 to 14.20 Southbound"	Caguas	29.59%	Febrero 2026
	"Emergency Work PR-52, KM. 49.0"	Salinas	66%	Septiembre 2025
	"ER Permanent Repair Lighting - PR-52 km 15 - 60.5"	Caguas, Cayey, Salinas	40%	Abril 2025
	"Conversion of Juana Díaz Toll Facility to a Truck Weighing & Inspection Station at PR-52 KM. 91.7 - 92.1"	Juana Díaz	64.30%	Marzo 2025
	"Pavement Rehabilitation and Reconstruction PR-52 km 102.10 - 106.0"	Ponce	49%	Noviembre 2026
	"DTL PR- 177, New Entrance Project (Take over)" (nota: La Autoridad le asignó a este proyecto dos números de proyecto diferentes por lo que se cuentan ambos por separado para propósitos de contabilizar cuántos proyectos caen bajo el umbral del RCIP.)	San Juan	98%	Septiembre 2024
	"Hurricane Irma & María Recovery Efforts for Illumination System Rehabilitation PR-53 km 0.0 – km. 43.9"	Fajardo, Ceiba, Naguabo, Yabucoa	32.88%	Mayo 2025
	"Pavement Rehabilitation and Safety Improvements PR-53 Km. 80.886 - Km 86.826"	Guayama	68.09%	Noviembre 2025
	"Pavement Rehabilitation and Safety Improvements PR-53 km 86.626 - km 94.00"	Guayama, Salinas	81.3%	Abril 2025
	"Emergency Repair PR- 53, km. 17.7"	Naguabo	87.40%	Diciembre 2024
Substancialmente Completados	"Safety Improvements to Rafael Martínez Nadal Expressway, PR-20 km 0.0 to km 10"	Guaynabo	99%	Abril 2024
	"Maintenance of Pavement and Markings PR-18 km 0 - 6.0 & PR-52 km 0 – 16"	San Juan	90%	Enero 2024
	"Preservation of Bridges # 2038 & 2039, Luis A. Ferré Highway PR-52 km 49.8 Salinas"	Salinas	95%	Septiembre 2025
	"Pavement Rehabilitation and Reconstruction Luis A. Ferré Expressway PR-52 km. 99.0 - 102.10"	Ponce	99%	Abril 2024

Completados	"Safety Improvements to Roberto Sanchez Vilella Expressway PR-66 from Km 0 – 20"	Carolina, Canóvanas, Río Grande	100%	Completado
	"Pavement Rehabilitation and Reconstruction of PR-52, Km. 38.0 - 49.0	Cayey, Salinas	100%	Completado
	Safety Improvements PR-52 km. 0.0 - 108.6 & PR-53 km 7.0 – 51.7"	San Juan, Ponce, Fajardo, Ceiba, Naguabo, Yabucoa	100%	Completado
	"Bathroom Renovations at Caguas Sur and Salinas Toll Plazas"	Caguas, Salinas	100%	Completado
	"Emergency Work Heavy Rainfall Event Luis A. Ferré Highway PR-52 km. 30.9 T.O. #1"	Cayey	100%	Completado
	"Emergency Work Heavy Rainfall Event Luis A. Ferré Highway PR-52 km. 25 T.O. #2"	Cayey	100%	Completado

ORT Improvement Project

El ORT es un sistema que permite a los vehículos pagar peajes sin necesidad de detenerse en una cabina de cobro tradicional, utilizando tecnología que detecta automáticamente los vehículos que pasan por puntos específicos en la carretera. El ORT es, además, una iniciativa destinada a modernizar y mejorar el sistema de cobro en veinticinco (25) puntos de peaje ubicados en las siguientes localidades (el "Sistema ORT"): PR-20 Guaynabo Sur, PR-52 Caguas Norte, PR-52 Caguas Sur, PR-52 Plaza Ponce, PR-52 Salinas, PR-53 Guayama Este, PR-66 Carolina Oeste, PR-66 Carolina Este, PR-66 Carolina Oeste, PR-52 Montehiedra, PR-52 Rampa Salinas, PR-52 Juana Díaz Norte, PR-52 Juana Díaz Sur, PR-53 Humacao Sur, PR-53 Humacao Norte, PR-53 Ceiba, PR-53 Hucar, PR-66 Rampa Carolina y PR-66 Río Grande.

El proyecto comprende las siguientes fases: análisis, diseño, adquisición de equipos, obras civiles, desarrollo, instalación, configuración, implementación, pruebas, capacitación y documentación del Sistema ORT. Este sistema estará compuesto por varios subsistemas, entre ellos: el sistema en carretera, el sistema transaccional de *back-office*, el sistema de reportes y el mantenimiento del sistema de gestión en línea.

Se estima que la fecha de "*substantial completion*" será el 31 de agosto de 2025. A continuación, se presenta una tabla con las fechas proyectadas para la puesta en operación de los nuevos pórticos que forman parte del ORT. Es importante destacar que las fechas en esta tabla son a base de estimaciones y no deben considerarse finales:

Localidad	Fecha Estimada Operación	Año
Guayama WB	Agosto	2024
Guayama EB	Agosto	2024
Salinas	Agosto	2024
Caguas Sur	Agosto	2024

Carolina EB	Agosto	2024
Carolina WB	Septiembre	2024
Ceiba SB	Septiembre	2024
Guaynabo NB	Septiembre	2024
Hucar	Septiembre	2024
Salinas Ramp	Octubre	2024
Humacao SB NB	Octubre	2024
Humacao NB	Octubre	2024
Río Grande WB	Octubre	2024
Río Grande EB	Octubre	2024
Juana Díaz WB	Octubre	2024
Juana Díaz EB	Noviembre	2024
Montehiedra	Noviembre	2024
Caguas Norte NB	Noviembre	2024
Ponce NB	Noviembre	2024
Ponce SB	Noviembre	2024
Carolina Ramp EB	Diciembre	2024
Carolina Ramp WB	Diciembre	2024
Ceiba NB	2025	2025
Humacao Sur SB	2025	2025
Guaynabo SB	2025	2025
Caguas Norte SB	2025	2025

Canopy Demolition Project

El *Canopy Demolition Project* es un proyecto centrado en la demolición de las plazas de peaje, cabinas y pórticos existentes, así como en la realineación de las carreteras y toda la infraestructura relacionada, que se llevará a cabo tras la implementación del Sistema ORT. Este proyecto tiene como objetivo desmantelar las estructuras que ya no serán necesarias una vez que el Sistema ORT esté en funcionamiento.

El proyecto incluye la demolición de las siguientes plazas de peaje: PR-20 Guaynabo Sur, PR-52 Caguas, PR-52-Caguas Sur, PR-52 Plaza Ponce, PR-52 Salinas, PR-53 Guayama Este, PR-53 Guayama Oeste, PR-66 Carolina Este, PR-66

Carolina Oeste, PR-52 Montehiedra, PR-52 Rampa Salinas, PR-52 Juana Díaz Norte ORT, PR-52 Juana Díaz Sur, PR-53 Humacao, PR-53 Humacao Norte, PR-53 Ceiba, PR-53 Hucar, PR-66 Rampa Carolina y PR-66 Río Grande.

Se estima que la fecha de "*substantial completion*" será el 31 de agosto de 2030. Este proyecto comenzará una vez culmine el ORT.

CD Project

El *CD Project* se refiere al diseño y construcción de una nueva vía colectora/distribuidora en Caguas. Esta carretera comenzará en la intersección de la PR-52 con la PR-1, y se extenderá aproximadamente 0.74 millas hacia el suroeste y luego aproximadamente 1 milla hacia el sur, hasta conectar con la Avenida José Garrido en Caguas.

Dado que la ejecución de este proyecto es discrecional por parte de la Autoridad, todavía no se ha determinado sobre si se llevará a cabo, por lo que no existe una fecha proyectada de finalización.

DTL Extension

El *DTL Extension Project* se refiere al diseño y construcción de la extensión de los carriles de peaje dinámico de la PR-52, a lo largo de una nueva rama en la PR-30.

Al igual que el *CD Project*, la ejecución de este proyecto es discrecional por parte de la Autoridad, y todavía no se ha determinado sobre si se llevará a cabo, por lo que no existe una fecha proyectada de finalización.

Concesionario

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 4.2 y el *Schedule* 6 del Acuerdo, el Concesionario tiene el deber de cumplir con varios proyectos de mejoras capitales, entre ellos: (a) *Accelerated Safety Upgrades;* (b) *ITS Project; y* (c) *Concessionaire Bidirectional Project.*
Alcance de la Evaluación	Monitorear el progreso de los proyectos de mejoras capitales, en particular los *Accelerated Safety Upgrades* y el *ITS Project*.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario está encaminado a cumplir con sus obligaciones de mejoras capitales bajo el Acuerdo.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

Según el Acuerdo, el Concesionario debe de llevar a cabo tres (3) proyectos de mejoras capitales: los *Accelerated Safety Upgrades*, el *ITS Project* y el *Concessionaire Bidirectional Project*. A continuación, se detalla el estado actual con cada uno:

Accelerated Safety Upgrades

Este proyecto de mejoras capitales se divide en tres etapas:

- "**Tier I Works**": deben completarse dentro de un término de veinticuatro (24) meses contados a partir de la Fecha de Cierre del Acuerdo y consiste en:
    - Actualización y reparación de drenajes;

- Remoción y reemplazo de rótulos;
- Reemplazo de barreras de concreto deterioradas o deficientes;
- Reparación y reemplazo de barandillas;
- Mejora, reparación y reemplazo de áreas deficientes o inseguras de la iluminación vial;
- Garantizar que las instalaciones (edificios, plazas de peaje, etc.) estén en óptimas condiciones de funcionamiento;
- Realización de una evaluación inicial de riesgo sísmico y preparación de un informe sobre dicho riesgo; y
- Estabilización de taludes de rocas y suelos.

- "**Tier II Works**" debe completarse dentro de un término de siete (7) años contados a partir de la Fecha de Cierre del Acuerdo y consiste en, pero no se limita a, lo siguiente:
  - Continuar con el trabajo de estabilización de taludes de rocas y suelos;
  - Mejora y actualización de las superficies de pavimento existentes;
  - Reemplazo y mejora de la delineación y señalización del pavimento;
  - Remoción, reemplazo e instalación de reflectores y marcadores en el pavimento;
  - Instalación de bandas sonoras en los arcenes de las vías;
  - Rehabilitación general y mejora de las estructuras de puentes principales; y
  - Rehabilitación general y mejora de las estructuras de puentes elevados.
- "**Tier III Works**" debe completarse dentro de un término de doce (12) años contados a partir de la Fecha de Cierre del Acuerdo y consiste en, pero no se limita a, lo siguiente:
  - Continuación del trabajo de estabilización de taludes de rocas y suelos;
  - Mejora y actualización de las superficies de pavimento existentes;
  - Rehabilitación general y mejora de las estructuras de puentes principales; y
  - Rehabilitación general y mejora de las estructuras de puentes elevados.

Actualmente, el Concesionario se encuentra en la etapa de *Tier I Works* y ha proporcionado las siguientes actualizaciones sobre su progreso:

- Se han contratado los servicios para inventario, evaluación de condiciones y diseño de los proyectos de iluminación, sistemas eléctricos, rotulación, drenajes y barreras de seguridad.
- Se proyecta el inicio de los primeros paquetes de licitaciones para octubre de 2024.
- Se han contratado los servicios para la primera fase del *retrofit* sísmico.
- Los requerimientos de propuestas ("RFPs") para las facilidades y taludes ya han sido circulados.

ITS Project

El ITS Project consiste en varias facetas, entre ellas:

- Expansión del centro de gestión y tráfico existente;
- Provisión de conductos de comunicación y redes de comunicaciones con capacidad de enrutamiento redundante;
- Instalación de cámaras de circuito cerrado de televisión ("CCTV");
- Implementación de detección permanente para medir la clasificación de vehículos, volumen de tráfico, ocupación de carriles e información sobre la velocidad en las carreteras de peaje;
- Determinación e implementación de señales dinámicas de mensajes;

- Desarrollo de una red operativa de un sistema de transportación inteligente a lo largo de las carreteras de peaje que utilice componentes de *hardware* y *software* consistentes y compatibles con los utilizados por la Autoridad y otras Autoridades Gubernamentales afectadas, y que sean resistentes a las condiciones climáticas en las carreteras de peaje;
- Elaboración e implementación de un plan para el despliegue del *ITS Project* a lo largo de las carreteras de peaje; y
- Recopilación y provisión datos de tráfico de cinco (5) ubicaciones específicas (Salinas, Guayama, Naguabo y Carolina) a la Autoridad.

El *ITS Project* debe completarse dentro de un término de treinta y seis (36) meses contados a partir de la Fecha de Cierre del Acuerdo. A continuación, se describen los trámites realizados por el Concesionario respecto al *ITS Project*:

- Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de diseño bajo la contratación de Metric Engineering of Puerto Rico, PSC. El progreso de la etapa de diseño es de un 50.19%, calculado para principios de agosto de 2024.
- La compra de materiales comenzó en julio de 2024.
- Se espera lanzar los RFPs para la construcción en septiembre de 2024.
- La fase de construcción está prevista para comenzar a mediados o finales de octubre de 2024.

Concessionaire Bidirectional Project

El *Concessionaire Bidirectional Project* es un proyecto que consiste en la conversión de ciertas plazas de peaje (que actualmente tienen una configuración unidireccional) a una configuración de peaje bidireccional. Esto significa que las plazas de peaje, que solo cobran las tarifas de peajes en una dirección, se modificarán para permitir el cobro en ambas direcciones.

El inicio de este proyecto está previsto para después de la aprobación del ORT, liderado por la Autoridad. No obstante, el Concesionario tiene la opción de comenzar el diseño y la construcción, de forma total o parcial, antes de dicha aprobación, siempre que dichos trabajos no interfieran de manera significativa con el progreso del ORT. El Concesionario no ha iniciado este proyecto.

Estándares de Operación

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 6.1 y Schedule 15A-15C del Acuerdo, el Concesionario tiene la obligación de cumplir e implementar los estándares de operación durante el término del Acuerdo.
Alcance de la Evaluación	Verificar que el Concesionario esté tomando medidas para cumplir e implementar los estándares de operación.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha enviado los planes para la implementación de los estándares de operación a la Autoridad para su revisión, encontrándose actualmente en una etapa preliminar de aprobación.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

El Concesionario debe implementar los estándares de operación durante el período de vigencia del Acuerdo. Asimismo, el Plan de Transición, dispone que los reportes, cartas, planes y certificaciones relacionados con dichos estándares de operación deben ser entregados a más tardar el 31 de enero de 2025. Al presente, el Concesionario ha estado trabajando en los procedimientos y planes necesarios para cumplir con los estándares de operación, los cuales han sido remitidos a la Autoridad para su revisión. La entrega de estos documentos a la Autoridad se evidencia mediante una carta de trámite con acuse de recibo, ambas fechadas el 12 de abril de 2024, en las que se entregaron los planes operacionales a la Autoridad.

Dado que los procesos para implementar los estándares de operación aún están en curso, consideramos al Concesionario en cumplimiento parcial con la Sección 6.1 y el Schedule 15A-15C del Acuerdo.

Peajes Electrónicos

Requisitos de Imposición de Peaje

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 7.1 y *Schedule* 4 del Acuerdo, el Concesionario debe de cumplir con las limitaciones para los peajes ("*Tolling Limitations*").
Alcance de la Evaluación	Verificar que el Concesionario esté en cumplimiento con los *Tolling Limitations*.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario está operando dentro de los parámetros establecidos en los *Tolling Limitations*.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario tiene la obligación de cumplir con ciertos parámetros específicos conocidos como los *Tolling Limitations*, los cuales establecen márgenes tarifarios para las diferentes plazas de peaje. Estos parámetros se detallan con mayor precisión en el *Schedule* 4 del Acuerdo.

Para validar el cumplimiento con los *Tolling Limitations*, el Concesionario proporcionó una tabla que desglosa las diferentes tarifas de peaje por plaza, autopista, tipo de vehículo, y la entidad encargada de la operación de cada autopista:

	VEHICLE CLASSES							
Plaza Name	**Class 1**	**Class 2**	**Class 3**	**Class 4**	**Class 5**	**Class 6**	**Class 7**	**Class 8**
Puerto Rico Highways and Transportation Authority (PRHTA)								
121 - Hucar	$ 1.15	$ 2.30	$ 2.85	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.30	$ 4.55	$ 4.55
122 - Guayama	$ 0.60	$ 1.15	$ 1.45	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.60
123 - Humacao Sur	$ 1.15	$ 2.30	$ 2.85	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.30	$ 4.55	$ 4.55
124 - Humacao Norte	$ 1.15	$ 2.30	$ 2.85	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.30	$ 4.55	$ 4.55
125 - Ceiba	$ 1.15	$ 2.30	$ 2.85	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.30	$ 4.55	$ 4.55
131 - Carolina	$ 1.50	$ 3.00	$ 3.25	$ 3.50	$ 3.75	$ 4.00	$ 4.25	$ 4.25
132 - PR66 Rampa Norte	$ 0.75	$ 1.50	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.25	$ 2.50	$ 2.75	$ 2.75
133 - PR66 Rampa Sur	$ 0.75	$ 1.50	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.25	$ 2.50	$ 2.75	$ 2.75

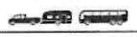
134 - Rio Grande ORT	$ 1.00	$ 2.00	$ 2.25	$ 2.50	$ 2.75	$ 3.00	$ 3.25	$ 3.25
135 - Rio Grande ORT	$ 1.00	$ 2.00	$ 2.25	$ 2.50	$ 2.75	$ 3.00	$ 3.25	$ 3.25
151 - Montehiedra	$ 0.40	$ 0.80	$ 1.10	$ 1.40	$ 1.65	$ 1.95	$ 2.25	$ 2.25
152 - Caguas Norte	$ 1.75	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.55	$ 5.15	$ 5.70	$ 6.25	$ 6.25
153 - Caguas Sur	$ 1.15	$ 2.30	$ 2.85	$ 3.45	$ 4.00	$ 4.55	$ 5.15	$ 5.15
154 - Salinas	$ 2.00	$ 4.00	$ 4.85	$ 5.70	$ 6.55	$ 7.40	$ 8.25	$ 8.25
155 - Salinas Ramp	$ 0.40	$ 0.80	$ 1.10	$ 1.40	$ 1.65	$ 1.95	$ 2.25	$ 2.25
157 - Juana Diaz Este	$ 0.60	$ 1.15	$ 1.45	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.60
158 - Juana Diaz Oeste	$ 0.60	$ 1.15	$ 1.45	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.60
159 - Ponce	$ 0.90	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.85	$ 3.15	$ 3.15
160 - Juana Diaz ORT	$ 0.60	$ 1.15	$ 1.45	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.60
161 - Juana Diaz ORT	$ 0.60	$ 1.15	$ 1.45	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.60
171 - Guaynabo	$ 0.90	$ 1.75	$ 2.00	$ 2.30	$ 2.60	$ 2.85	$ 3.15	$ 3.15
Dynamic Toll Lane (DTLPR52/PR18) - *fares as scheduled*								
31 - DTL Caguas Norte	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
32 - DTL Montehiedra	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
33 - DTL PR-18	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
34 - DTL PR1 PM	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
35 - DTL PR1 AM	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
Teodoro Moscoso Bridge (TMB)								
51 - Teodoro Moscoso	$ 3.80	$ 7.60	$ 7.60	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65
52 - Teodoro Moscoso	$ 3.80	$ 7.60	$ 7.60	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65	$ 12.65
Municipality of Guaynabo (MOG)								
90 - Conector Los Filtros NB	$ 0.75	$ 1.25	$ 1.65	$ 1.95	$ 2.25	$ 2.55	$ 2.55	$ 2.55
91 - Conector Los Filtros SB	$ 0.75	$ 1.25	$ 1.65	$ 1.95	$ 2.25	$ 2.55	$ 2.55	$ 2.55
Metropistas								
1 - Hatillo EB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
2 - Rampa Factor WB	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
3 - Arecibo WB ORT	$ 1.30	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 4.10	$ 4.50	$ 4.50
4 - Arecibo EB ORT	$ 1.30	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 4.10	$ 4.50	$ 4.50
5 - Manati WB ORT	$ 1.30	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 4.10	$ 4.50	$ 4.50
6 - Vega Alta EB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
7 - Toa Baja WB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
8 - Buchanan EB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
9 - Bayamon NB ORT	$ 0.50	$ 0.90	$ 1.30	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 2.90
11 - Hatillo WB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
15 - Manati EB ORT	$ 1.30	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 4.10	$ 4.50	$ 4.50
16 - Vega Alta WB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
17 - Toa Baja EB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
18 - Buchanan WB ORT	$ 0.90	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 3.30	$ 3.70	$ 3.70
19 - Bayamon SB ORT	$ 0.50	$ 0.90	$ 1.30	$ 1.70	$ 2.10	$ 2.50	$ 2.90	$ 2.90
Dynamic Toll Lane (DTLPR22) - *fares as scheduled*								
41 - DTL Toa Baja EB	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -
42 - DTL Toa Baja EB	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -	$ -

43 - DTL Rio Hondo WB	$	-	$	-	$	-	$	-$	- $	- $	- $	-

CLASS 1	CLASS 2	CLASS 3	CLASS 4	CLASS 5	CLASS 6	CLASS 7	CLASS 8

















Las tarifas arriba expuestas corresponden a los límites de tarifas esbozadas en el *Exhibit* A del *Schedule* 4 del Acuerdo. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 7.1(a) del Acuerdo.

Uso de los Ingresos de Peaje

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 7.2(c) del Acuerdo, el Concesionario debe utilizar los ingresos de los peajes para sufragar gastos operacionales y de mantenimiento como también para el pago del servicio a la deuda.
Alcance de la Evaluación	Verificar que el Concesionario esté utilizando los ingresos según estipulado en el Acuerdo.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	De los estados financieros no auditados correspondientes al cuarto (4to) trimestre del año fiscal 2023 y al primer (1er) trimestre del año fiscal 2024, se desprende que las partidas están siendo dirigidas al pago de gastos operacionales, de mantenimiento, y del servicio a la deuda.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

Para evaluar si el Concesionario está utilizando los ingresos de los peajes de acuerdo con lo establecido en la Sección 7.2(c) del Acuerdo, se solicitaron los estados financieros no auditados. El Concesionario proporcionó las copias correspondientes al cuarto (4to) trimestre del año fiscal 2023 y al primer (1er) trimestre del año fiscal 2024, demostrando así su cumplimiento con las obligaciones bajo dicha sección. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 7.2(c) del Acuerdo.

Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 8.1(a) del Acuerdo, el Concesionario debe someter a la Autoridad, dentro de un término de 15 días después de finalizar cada mes, un informe sustancialmente similar al Apéndice 8 del Acuerdo ("Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico"). Dicho informe estar acompañado de un desglose detallado de los *Delinquent Non-Cash Tolls* ("DNCT") para el periodo cubierto por el Informe Mensual de Cobro de Peaje Electrónico.
Alcance de la Evaluación	Asegurar que el Concesionario esté cumpliendo con la entrega de los Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico, dentro del plazo estipulado en el Acuerdo.
Parte Responsable	Concesionario

Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha enviado todos los Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico a la Autoridad.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario ha cumplido con la entrega puntual a la Autoridad de todos los Informes Mensuales de Cobro de Peaje Electrónico para los periodos cubiertos en este Informe. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 8.1(a) del Acuerdo.

Informe de Características de Tráfico

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 8.1(b) del Acuerdo, el Concesionario debe presentar a la Autoridad un informe trimestral de las características de tráfico dentro de un término de 20 días laborables después de finalizar cada trimestre ("Informe de Características de Tráfico").
Alcance de la Evaluación	Validar que los Informes de Características de Tráfico se hayan entregado dentro del término que requiere el Acuerdo.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario ha entregado puntualmente todos los Informes de Características de Tráfico para el Periodo del Informe.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario ha cumplido con la entrega de los Informes de Características de Tráfico para el periodo de enero a junio de 2024. Para evaluar el cumplimiento con esta obligación, el Concesionario proporcionó copias de dichos informes, así como las comunicaciones a la Autoridad que confirman las entregas:

Mes		Fecha de Entrega
Enero	.....	2/15/2024
Febrero	.....	3/15/2024
Marzo (1er Trimestre)	.....	**4/15/2024**
Abril	.....	5/15/2024
Mayo	.....	6/14/2024
Junio (2ndo Trimestre)	.....	**7/15/2024**

Todos los Informes de Características de Tráfico cubiertos en este periodo, específicamente los entregados en marzo y junio, fueron sometidos dentro del plazo de veinte (20) días laborables requerido por el Acuerdo. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 8.1(b) del Acuerdo.

Informe Mensual de Notificaciones de Incidentes e Informe Trimestral de Incidentes

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 8.1(c) del Acuerdo, el Concesionario debe notificar a la Autoridad todo incidente de tráfico, incluyendo emergencias y accidentes, para los cuales se requiere un informe bajo el Art. 4.07 de la Ley Núm. 22 de 7 de enero de

	2000, según enmendada, mejor conocida como la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico ("Informe de Incidentes"). El Concesionario también debe notificar a la Autoridad todas las reclamaciones realizadas por, o en contra del, Concesionario, además de las reclamaciones que el Concesionario proyecta sean realizadas por, o en contra del, Concesionario.
Alcance de la Evaluación	Corroborar que se han entregado los Informes de Incidentes oportunamente.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario está al día con la entrega de los Informes de Incidentes.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario envió puntualmente a la Autoridad los Informes de Incidentes trimestrales requeridos bajo la Sección 8.1(c) del Acuerdo. El informe correspondiente al primer trimestre, que abarca los meses de enero a marzo de 2024, fue entregado el 18 de abril de 2024, mientras que el informe del segundo trimestre, que cubre los meses de abril a junio de 2024, fue entregado el 16 de julio de 2024. Ambos informes se acompañaron de un reporte de reclamaciones y un reporte de cobro. El Concesionario demostró su cumplimiento con esta obligación proporcionando copias de dichos informes, así como de las comunicaciones a la Autoridad haciendo entrega de los mismos. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 8.1(c) del Acuerdo.

Informes de Incidentes Ambientales

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 8.1(d) del Acuerdo, el Concesionario debe de proveer un informe de incidentes ambientales ante cualquier incidente de liberación, descarga, vertido, derramamiento (actual o incidental) 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 ("Informe de Incidentes Ambientales"). Este informe debe ser remitido a la Autoridad dentro de un término no mayor de siete (7) días desde la fecha que ocurrió dicho incidente ambiental.
Alcance de la Evaluación	Velar por la entrega puntual de los Informes de Incidentes Ambientales.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	No se han registrado incidentes ambientales, por lo que no hay ningún Informe de Incidentes Ambientales que presentar.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

Hasta la Fecha Límite del Informe de Cumplimiento, no ha surgido ningún incidente ambiental reportable bajo la Sección 8.1(d) del Acuerdo, por lo que el Concesionario no ha tenido la obligación de presentar Informes de Incidentes Ambientales en virtud de dicha sección. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con la Sección 8.1(d) del Acuerdo.

Contratos Materiales

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 7.2(d)(ii) del Acuerdo, el Concesionario no puede otorgar contratos materiales con un proveedor de bienes o servicios y/o fungir como un proveedor de bienes o servicios sin la previa autorización de la Autoridad.
Alcance de la Evaluación	Verificar que el Concesionario no haya otorgado contratos de esta naturaleza sin la previa autorización de la Autoridad.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario no tiene contratos de esta naturaleza.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario no puede otorgar contratos materiales con proveedores de bienes o servicios, y/o fungir como proveedor de bienes o servicios sin la autorización previa de la Autoridad. El Concesionario manifestó que, hasta la Fecha Límite de este Informe, no tiene contratos de esta naturaleza. De conformidad, consideramos al Concesionario en cumplimiento con la Sección 7.2(d)(ii) del Acuerdo.

Políticas Internas

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 11.6(i) del Acuerdo, el Concesionario debe implementar y administrar políticas y procedimientos diseñados a promover el cumplimiento con las leyes antisoborno y anticorrupción.
Alcance de la Evaluación	Velar que el Concesionario haya implementado estas políticas y procedimientos.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Concesionario formuló y adoptó un Código de Ética con mecanismos diseñados para promover el cumplimiento con las leyes de soborno y corrupción.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

La Sección 11.6(i) exige que el Concesionario establezca políticas y procedimientos para promover y gestionar el cumplimiento de las leyes antisoborno y anticorrupción. Para cumplir con esta obligación, el Concesionario formuló y adoptó el 16 de septiembre de 2024 un Código de Ética, que establece un marco normativo interno con medidas concretas para implementar dichas políticas y procedimientos.

En específico, el Código de Ética prohíbe explícitamente las prácticas corruptas, establece sistemas de control para sancionar conductas prohibidas bajo el mismo y define políticas administrativas para asegurar su cumplimiento continuo. Además, el Código vincula tanto a la junta de directores como a los oficiales y empleados, sean permanentes o temporales, del Concesionario, y dispone las bases éticas y legales sobre las cuales se espera que actúe la organización.

Dado que el Concesionario adoptó y aprobó este Código de Ética, se le considera en cumplimiento con la Sección 11.6(i) del Acuerdo.

Contratistas Independientes

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 11.8 del Acuerdo, el Concesionario debe incluir las cláusulas del Artículo 11 y Sección 9.3 del Acuerdo en todos los contratos de subcontratación y suministro.
Alcance de la Evaluación	Asegurar que el Concesionario haya incluido las disposiciones del Artículo 11 y la Sección 9.3 del Acuerdo en todos los contratos de subcontratación y suministro.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	La muestra de los contratos de subcontratación y suministro que compartió el Concesionario incorporan todas las cláusulas del Artículo 11 y Sección 9.3 del Acuerdo.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Acuerdo establece que el Concesionario debe incluir las cláusulas del Artículo 11 y la Sección 9.3 del Acuerdo en todos los contratos de subcontratación y suministro que otorgue. En lo pertinente a la Sección 9.3 del Acuerdo, esta contiene disposiciones relacionadas con representaciones de no deuda ante el Departamento del Trabajo, Hacienda y el CRIM, además de la obligación de entregar varios certificados de no deuda. Por su parte, el Artículo 11 del Acuerdo incluye otras disposiciones, tales como:

- El deber de cumplimiento con todas las leyes y reglamentos aplicables;
- Deber de integridad;
- Declaración de no-colusión;
- Preferencia por bienes y servicios locales sobre extranjeros;
- Adopción de los más altos estándares de integridad;
- Notificación obligatoria si la entidad se encuentra en mora;
- Integración de normas para prohibir la discriminación y el acoso sexual;
- Referencia a la normativa de la Ley Núm. 173 del 12 de agosto de 1988, según enmendada, mejor conocida como la Ley de la Junta Examinadora de Ingenieros, Arquitectos, Agrimensores y Arquitectos Paisajistas de Puerto Rico, para servicios profesionales de ingeniería, arquitectura, agrimensura o arquitectura paisajista;
- Deber de adherirse al código de ética de contratistas;
- Obligación de informar si la entidad está bajo investigación por acciones civiles o criminales; y
- La preparación de un *Sworn Statement* y un *Overshight Board Certification*, según se definen en las Secciones 1.1 y 9.2(i) del Acuerdo, respectivamente, y confirmación del cumplimiento con las guías éticas de Puerto Rico promulgadas por la AAPP.

Para evaluar el cumplimiento con la Sección 11.8 del Acuerdo, el Concesionario proporcionó una muestra de cinco (5) contratos de subcontratación o suministro de bienes o servicios. Se encontró que todos los contratos incluyen las disposiciones de la Sección 9.3 y del Artículo 11 el Acuerdo. En consecuencia, consideramos al Concesionario en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 11.8 del Acuerdo.

Pólizas de Seguro

Pólizas Vigentes

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 13.1 del Acuerdo, el Concesionario está obligado a tener las siguientes pólizas de seguro: (a) *Commercial General Liability Insurance*, (b) *Business Automobile Liability Insurance*, (c) *Workers Compensation Insurance*, (d) *Professional Liability*, (e) *Pollution Legal Liability*, (f) Directors and Officers Liability, (g) *Employment Practices Liability*, (h) *Fiduciary Liability*, (i) *Builders Risk Insurance*, (j) *Property Insurance*, (k) *Boiler and Machinery Insurance*, (l) Business Interruption Insurance, (m) *Owners' and Contractors Protective Liability Insurance* y (n) *Cyber Liability Insurance* ("Pólizas Requeridas").
Alcance de la Evaluación	Corroborar que el Concesionario cuente con todas las Pólizas Requeridas bajo el Acuerdo y que las mismas estén vigentes.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	El Acuerdo exige que el Concesionario mantenga catorce (14) pólizas de seguro. El Concesionario cuenta con todas excepto el *Builders Risk Insurance*, ya que esa cubierta en particular es requerida solamente cuando existan proyectos en la fase de construcción. Como el Concesionario actualmente no tiene proyectos en dicha etapa, no tiene la obligación de obtener una póliza a esos fines.
Estado de Cumplimiento	**Parcial**

El Concesionario viene obligado a obtener y mantener vigentes las Pólizas Requeridas bajo el Acuerdo. Para propósitos de evaluar el cumplimiento con esta obligación, el Concesionario proveyó copia de las pólizas de seguro vigentes. A continuación, se detallan cuáles las Pólizas Requeridas, el monto de estas, estado de vigencia y fecha de expiración:

Póliza Requerida bajo el Acuerdo	Límite Mínimo de Cubierta según Acuerdo	Fecha de Vigencia	Cumplimiento con Mínimo de Cubierta
Commercial General Liability Insurance	$25,000,000.00 por incidente y en agregado anual	12/14/2023 a 12/31/2024	**Sí**
Business Automobile Liability Insurance	$5,000,000.00 por accidente	3/1/2024 a 3/1/2025	**Sí**; Aunque el límite de la cubierta del *Automobile Liability Insurance* es de $1,000,000.00 por ocurrencia, el Concesionario compensó los $4,000,000.00 que faltaban para alcanzar el límite mínimo de cubierta, según estipulado en el Acuerdo, mediante un *Excess Automobile Liability* con una cubierta de $4,000,000 por ocurrencia y en agregado.

Workers Compensation Insurance	N/A	9/20/2024 a 1/20/2025	**Sí**; Esta es la cubierta provista por la Corporación del Fondo del Seguro de Estado de Puerto Rico. Además, el Concesionario cuenta con una póliza adicional del *Workers Compensation and Employers Liability* con un límite de $10,000,000.00.
Professional Liability	$5,000,000.00 por ocurrencia y en agregado	5/31/2024 a 5/31/2025	**Sí**; Aunque el límite de la cubierta del *Professional Liability Insurance* es de $2,000,000.00, el Concesionario compensó los $3,000,000.00 que faltaban para alcanzar el límite mínimo de cubierta, según estipulado en el Acuerdo, mediante un *Excess Professional Liability* con una cubierta de $3,000,000 por ocurrencia y en agregado.
Pollution Legal Liability	$5,000,000.00 por ocurrencia y en agregado	12/14/2023 a 12/31/2024	**Sí**
Directors and Officers Liability	$5,000,000.00 por ocurrencia y en agregado	5/31/2024 a 5/31/2025	**Sí**
Employment Practices Liability	$5,000,000.00 por ocurrencia y en agregado	5/31/2024 a 5/31/2025	**Sí**
Fiduciary Liability	$3,000,000.00 por ocurrencia y en agregado	5/31/2024 a 5/31/2025	**Sí**
Builders Risk Insurance	No establece mínimo	-	-
Property Insurance	$150,000,000.00	3/31/2024 a 3/31/2025	**Sí**
Boiler and Machinery Insurance	El límite debe ser igual o mayor al valor del remplazo del equipo + 10%	3/31/2024 a 3/31/2025	**Sí**; Está englobado dentro del *Property Insurance*. El límite de la cubierta es de $25,000,000.00 por ocurrencia y en agregado.
Business Interruption Insurance	El valor debe ser equivalente a por lo menos seis meses por interrupción o pérdida de los ingresos devengados por los peajes	3/31/2024 a 3/31/2025	**Sí**; Está englobado dentro del *Property Insurance*. El límite de la cubierta es de $130,000,000.00 por ocurrencia y en agregado.
Owners' and Contractors Protective Liability Insurance	$10,000,000.00 por ocurrencia	12/14/2023 a 12/31/2024	**Sí**
Cyber Liability Insurance	$5,000,000.00 por ocurrencia	1/1/2024 a 1/1/2025	**Sí**

El Concesionario ha obtenido las siguientes pólizas de seguros para complementar las requeridas por el Acuerdo:

Pólizas Adicionales	Límite Mínimo de Cubierta	Fecha de Vigencia	Comentario

Excess Auto Liability Insurance	$4,000,000 por ocurrencia y en agregado en exceso de $1,000,000.00	3/1/2024 a 3/1/2025	Suplementa el *Business Auto Liability Insurance* (ver arriba).
Excess Professional Liability Insurance	$3,000,000.00 por ocurrencia y en agregado en exceso de $2,000,000.00	5/31/2024 a 5/31/2025	Suplementa el *Professional Liability Insurance* (ver arriba).
Workers Compensation and Employers Liability	$10,000,000.00 por accidente, enfermedad y en agregado.	12/14/2023 a 12/31/2024	Suplementa el *Workers Compensation Insurance* (ver arriba).

Para la Fecha Límite de este Informe de Cumplimiento, el Concesionario no proporcionó el certificado de la póliza de *Builders Risk Insurance*, ya que dicha cobertura solo es requerida para proyectos o desarrollos que se encuentren en la fase de construcción. Actualmente, los proyectos del Concesionario que implican construcción están en la fase de diseño. Por lo tanto, aún no es necesario obtener esta póliza de seguro.

Dado que el Concesionario cuenta con todas las Pólizas Requeridas y cada una de ellas cumple con los mínimos de cobertura exigidos por el Acuerdo, consideramos al Concesionario está en cumplimiento con sus obligaciones bajo la Sección 13.1 del Acuerdo.

Contratistas Independientes

Obligación Contractual	Conforme a la Sección 13.2(c) del Acuerdo, el Concesionario debe asegurarse que cada contratista, arrendatario o subarrendatario mantenga cubiertas razonables y apropiadas para sus operaciones, dentro de los límites suficientes para proteger al Concesionario, la Autoridad y el público en general. Dichos límites no serán inferiores a $1,000,000.00 por ocurrencia.
Alcance de la Evaluación	Asegurar que los contratistas, arrendatarios o subarrendatarios del Concesionario hayan obtenido la cubierta de seguro correspondiente conforme a la Sección 13.2(c) del Acuerdo.
Parte Responsable	Concesionario
Resumen de Hallazgos	Los contratistas, arrendatarios o subarrendatarios del Concesionario han obtenido las cubiertas de seguro según requeridas por la Sección 13.2(c) del Acuerdo.
Estado de Cumplimiento	**Cumplimiento**

El Concesionario, conforme a la Sección 13.2(c) del Acuerdo, tiene la obligación de asegurarse de que cada contratista, arrendatario o subarrendatario mantenga cubiertas de seguro razonables y apropiadas para sus operaciones con un límite mínimo de $1,000,000.00 por ocurrencia. Para evidenciar su cumplimiento con esta obligación, el Concesionario proporcionó una muestra de varios certificados de seguros que, según indicó, es representativa de todas las pólizas mantenidas por otros contratistas. Se revisaron las mismas y todas cumplían con el mínimo requerido por la Sección 13.2(c) del Acuerdo. Por lo tanto, consideramos al Concesionario en cumplimiento con esta sección del Acuerdo.

RESUMEN SOBRE EL INFORME DE CUMPLIMIENTO

CAMPO DE OBLIGACIÓN	REFERENCIA AL ACUERDO	ESTADO
Autorizaciones	Secciones 3.4 (b) y (c)	**PARCIAL**
Acceso a las Autopistas y Facilidades del Concesionario	Sección 3.7	**CUMPLIMIENTO**
Utilidades	Sección 3.11	**PARCIAL**
Contribuciones	Sección 3.10	**PARCIAL**
Servicios de Seguridad con la Policía de Puerto Rico	Secciones 3.16(a)(i) y (ii)	**CUMPLIMIENTO**
Servicios de Emergencia	Sección 3.17	**CUMPLIMIENTO**
Asuntos Laborales	Sección 3.19	**CUMPLIMIENTO**
Mejoras Capitales	Secciones 4.1 y 4.2 & *Schedule* 5 y 6	**PARCIAL**
Peajes Electrónicos	Secciones 7.1, 7.2(c), 8.1(a)-(d) & *Schedule* 4	**CUMPLIMIENTO**
Contratos Materiales	Sección 7.2(d)(ii)	**CUMPLIMIENTO**
Políticas Internas	Sección 11.6(i)	**CUMPLIMIENTO**
Contratistas Independientes	Sección 11.8	**CUMPLIMIENTO**
Pólizas de Seguro	Sección 13.1	**CUMPLIMIENTO**
Cubiertas Seguros Contratistas	Sección 13.2(c)	**CUMPLIMIENTO**

MZLS
ATTORNEYS AT LAW

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM2:51

INFORME ANUAL DE CUMPLIMIENTO

Contrato de Concesión
de los Terminales de Cruceros de la Bahía de San Juan

Período del 1 de enero de 2024 al 30 de junio 2024

Preparado por MZLS LLC

para la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico

13 de septiembre de 2024

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción 1

Detalles del Contrato 2

Trasfondo del Informe Anual de Cumplimiento 3

Alcance del Informe 3

Metodología de Evaluación 3

Evaluación del Cumplimiento con las Condiciones Precedentes al Cierre Financiero 5

Artículo 2 – Condiciones Precedentes y Acuerdos 5
Sección 2.2 — Cierre Financiero 5
Obligaciones de Ambas Partes 5
Obligaciones de SJCP 6
Sección 2.4 – Condiciones Precedentes 7
2.4(a) – Obligaciones de la Autoridad para Beneficio de SJCP 7
2.4(b) – Obligaciones de SJCP para Beneficio de la Autoridad 8
2.4(c) – Obligaciones para Beneficio de Ambas Partes 10

Evaluación del Cumplimiento de la Autoridad con el Contrato 13

Artículo 2 – La Transacción, Cierre Financiero, Condiciones Precedentes y Acuerdos 13
Sección 2.5 — Acuerdos 13
2.5(n) — Endeudamiento 13

Artículo 3 – Términos de la Concesión 13
Sección 3.2 – Operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros 13
3.2(j)(i-ii) – Actividad de Dragado en la Bahía de San Juan, Zonas de Atraque y Canales de Navegación 14
Sección 3.4 – Plan de Manejo de Activos y Contratos de Contribuciones Gubernamentales 15
3.4(c) – Contratos de Contribuciones Gubernamentales 15
Sección 3.14 – Notificación de Incumplimiento y Reclamaciones 15
Sección 3.19 – Derecho a Primera Oferta 16

Artículo 5 – Modificaciones 17
Sección 5.1 – Modificaciones Acordadas 17

Artículo 13 — Seguro 18
Sección 13.3 — Daños y Destrucción 18
Sección 13.4 – Cobertura de Seguro Requerida por la Autoridad 19

Artículo 15 – Compensación por Concesión; Eventos de Retraso 20
Sección 15.2 – Eventos de Retraso 20

Artículo 18 – Derechos y Remedios del Acreedor 20
Sección 18.2 – Avisos y Pagos a los Acreedores Hipotecarios 21

Artículo 20 – Misceláneos 21
Sección 20.1 – Notificaciones 21

Evaluación del Cumplimiento de SJCP con el Contrato **23**

Artículo 2 — Condiciones Precedentes y Pactos 23
Sección 2.5 — Acuerdos 23
2.5(j) — Programa de Seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros 23

Artículo 3 – Términos de la Concesión 23
Sección 3.2 – Operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros 24
3.2(b) – Costos y Gastos 24
3.2(f) – Salud, Seguridad Ocupacional y Seguridad 24
3.2(g) – Personal 25
3.2(j)(iii) – Notificación de Aumento a la Profundidad Mínima 26
3.2(k) – Aeropuerto de Isla Verde 26
Sección 3.3 — Responsabilidad de la Compañía Concesionaria 27
Sección 3.4 – Plan de Manejo de Activos y Acuerdos Gubernamentales 28
3.4(a) – Plan de Manejo de Activos 28
3.4(b) – Manual de Respuesta para Emergencias 29
Sección 3.6 — Acuerdos de Propósito Singular 29
Sección 3.12 — Utilidades 30
Sección 3.14 – Notificación de Mora y Reclamaciones 31
Sección 3.17 – Servicios de Emergencia, Seguridad y Prevención de Incendios 31
Sección 3.23 – Contratos de Atraques Preferenciales 32

Artículo 4 — Proyectos Capitales 33
Sección 4.5 — Estándares y Procedimiento de Diseño y Construcción 33
Sección 4.8 – Certificado de Metas y Certificado de Terminación 33

Artículo 5 – Modificaciones 34
Sección 5.1 – Modificaciones Acordadas 34

Artículo 6 – Régimen de Acceso Abierto y Otros Estándares Operacionales 35
Sección 6.1 – Cumplimiento con los Estándares Operacionales 35

Artículo 8 – Reportes, Auditorías, e Informes 36
Sección 8.1 – Informes 36
8.1(a) — Manejo de Incidentes y Notificaciones 36
8.1(b) – Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones 37
Sección 8.2 – Información 37
8.2(a) – Información; Inspecciones 37
Sección 8.3 – Derechos de Inspección, Auditoria y Revisión de la Autoridad 38
8.3(a) – Información; Auditorías 38

Artículo 9 – Garantías y Representaciones 39
Sección 9.3 – Presentación de Contribuciones 39

Artículo 11 – Cumplimiento con las Leyes 39
Sección 11.1 – Cumplimiento con Las Leyes 39
Sección 11.2 – Leyes de No-Discriminación 40
Sección 11.3 — Cláusulas de No Discriminación y No Acoso Sexual 41
Sección 11.5 – Bienes y Servicios Locales 41
Sección 11.6 — Integridad de la Compañía Concesionaria 42
Sección 11.7 – Obligaciones Contributivas en Puerto Rico 43
Sección 11.8 – Contratistas y Contratos de Proveedores 44
Sección 11.9 – Práctica de Ingeniería, Arquitectura y Otras Profesiones en Puerto Rico 45

Artículo 13 – Seguros 45
Secciones 13.1 y 13.2 – Cubiertas de Seguros y Requisitos Adicionales 45
Sección 13.3 – Daños o Destrucción 47

Artículo 15 – Compensación por Concesión; Eventos de Retraso 48
Sección 15.1 – Pago de Compensación por Concesión 48
15.1(a) – Notificación 48
Sección 15.2 – Eventos de Retraso 49
15.2(a) – Notificación 49

Artículo 19 – Resolución de Disputas 50
Sección 19.10 – Solicitud de documentos; Citación Duces Tecum 50

Artículo 20 – Misceláneos 51
Sección 20.1 – Notificaciones 51

Conclusión ..... Error! Bookmark not defined.

Resumen de Cumplimiento 52
Cumplimiento con Condiciones Precedentes al Cierre Financiero 52
Cumplimiento de la Autoridad con el Contrato 52
Cumplimiento de SJCP con el Contrato 53

INTRODUCCIÓN

El 15 de agosto de 2022 la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico ("Autoridad") ejecutó un Contrato de Alianza Público-Privada ("Contrato") con San Juan Cruise Ports LLC ("SJCP", conjunto con la Autoridad las "Partes", e individualmente, "Parte"). El Contrato otorga a SJCP una concesión exclusiva sobre bienes muebles e inmuebles que incluyen ciertos terminales de cruceros e instalaciones relacionadas, así como los activos ubicados en éstos en la Bahía de San Juan ("Facilidades Portuarias de Cruceros").

La Autoridad ejecutó el Contrato en cumplimiento con la Ley Núm. 29-2009, conocida como la Ley de Alianzas Público-Privadas, según enmendada ("Ley 29") — que establece la política pública del Gobierno de Puerto Rico ("Gobierno") respecto a las alianzas público-privadas ("Alianzas") y autoriza a las agencias a establecerlas mediante contrato. La Ley 29 también crea a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas ("AAPP") como la única entidad gubernamental responsable de implementar dicha política pública. El Artículo 10(d) de la Ley 29 requiere que la AAPP supervise el desempeño y cumplimiento de los contratantes bajo los contratos de alianza vigentes y rinda informes anuales al Gobernador y la Asamblea Legislativa. En cumplimiento con esta disposición legal, la AAPP contrató los servicios de MZLS LLC ("MZLS") para realizar una monitoria del desempeño y cumplimiento de las Partes con el Contrato durante el período del 1 de enero de 2024 al 30 de junio de 2024 ("Período de Evaluación").

Este es el primer informe anual de cumplimiento ("Informe") que se rinde de acuerdo con la responsabilidad de la AAPP bajo la Ley 29. El Informe cubre el desempeño de las Partes durante el Período de Evaluación. El Informe está estructurado en varias secciones. A continuación, se detalla el alcance del Informe y la metodología utilizada para evaluar el cumplimiento con el Contrato. Posteriormente, se examinan las condiciones para el cierre financiero del Contrato ("Cierre Financiero"), las condiciones precedentes al Contrato ("Condiciones Precedentes"), el cumplimiento de la Autoridad con sus obligaciones durante el Período de Evaluación y el cumplimiento de SJCP con sus obligaciones durante el mismo período.

Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato.

DETALLES DEL CONTRATO[1]

El Contrato establece los términos y condiciones bajo los cuales SJCP asumiría, a partir del 14 de febrero de 2024 ("Fecha de Cierre"), las obligaciones y derechos que le corresponden con respecto a las Facilidades Portuarias de Cruceros.

Bajo el Contrato, la Autoridad retiene la propiedad de los activos de las Facilidades Portuarias de Cruceros, mientras que SJCP no adquiere ningún interés de propiedad sobre estos bienes. Sin embargo, el Contrato otorga a SJCP una concesión exclusiva por 30 años (a partir de la Fecha de Cierre) — con posibilidad de extensión sujeta a los términos y condiciones especificados — que incluye el derecho a arrendar y utilizar bienes muebles e inmuebles. El propósito principal de esta Alianza es la reparación, mejora, operación y mantenimiento de ciertos terminales de cruceros de uso público y sus instalaciones relacionadas, garantizando su operación de manera segura y eficiente. Así las cosas, SJCP podrá cobrar y retener las tarifas, cargos e ingresos derivados de los mismos.

En virtud de los términos y condiciones del Contrato, SJCP asume la responsabilidad de mantener los más altos estándares de seguridad y protección en las Facilidades Portuarias de Cruceros. Además, tiene el deber de promover, facilitar y mejorar el comercio, el turismo y el desarrollo económico de Puerto Rico, dado que: (i) las Facilidades Portuarias de Cruceros son el principal punto de acceso de cruceros en la isla; (ii) estas son esenciales para la actividad económica vinculada al turismo; y (iii) aportan beneficios a las compañías de cruceros, al público viajero, a la Autoridad, y al bienestar general de la región.

[1] Los elementos relacionados al trasfondo del Contrato fueron cubiertos en el Informe del Comité de Alianza, por lo cual no forman parte del presente Informe.

TRASFONDO DEL INFORME ANUAL DE CUMPLIMIENTO

Alcance del Informe

Este Informe se centra en verificar el cumplimiento de las Partes con los términos y condiciones del Contrato durante el Período de Evaluación, de acuerdo con las políticas, procedimientos, y regulaciones establecidas por la Ley 29. El objetivo es identificar posibles deficiencias en el cumplimiento de las disposiciones contractuales, proporcionando una base para que las Partes puedan corregirlas oportunamente.

MZLS identificó los términos del Contrato que debían ser revisados y desarrolló un plan de trabajo para evaluar el cumplimiento durante el Período de Evaluación, conforme a la metodología descrita en la siguiente sección. Este Informe detalla las áreas examinadas y los criterios aplicados para medir la adherencia a las obligaciones contractuales. Además, este Informe incluye un resumen de los términos contractuales evaluados, su implementación por parte de la Autoridad y SJCP, y una evaluación de su cumplimiento.

La AAPP se reserva el derecho de actualizar el Informe conforme a información adicional que pueda surgir posteriormente, incluyendo tablas, gráficos y análisis adicionales que aporten mayor precisión y detalle a las conclusiones presentadas.

Metodología de Evaluación

La metodología de evaluación empleada siguió un proceso detallado y sistemático. En primer lugar, se llevó a cabo una revisión exhaustiva del Contrato y sus anexos para entender las obligaciones de las Partes. Además, se extrajeron las obligaciones específicas de cada Parte, enfocándose sólo en aquellas exigibles durante el Período de Evaluación, y excluyendo las obligaciones cuyo cumplimiento está programado para fechas posteriores. Posteriormente, se solicitó a cada Parte la información y evidencia necesaria que demostrara el cumplimiento de las obligaciones identificadas ("Solicitud de Información").

La información y evidencia proporcionada por las Partes fue analizada a la luz de las disposiciones contractuales correspondientes. Los resultados de esta evaluación se clasificaron en cinco (5) niveles de cumplimiento:

- **En cumplimiento**. Se constató el cumplimiento total de los requisitos estipulados en el Contrato.
- **Cumplimiento parcial**. Se constató el cumplimiento con parte, pero no todos, los requisitos estipulados en el Contrato.
- **Incumplimiento**. No se constató el cumplimiento con los requisitos estipulados en el Contrato.

- **Indeterminado**. No fue posible constatar, a partir de la evidencia proporcionada por las Partes, el cumplimiento, cumplimiento parcial, o incumplimiento con lo dispuesto en el Contrato.
- **Evaluación posterior**. Lo dispuesto en el Contrato se validará en monitorías futuras.

Es importante señalar que ciertas disposiciones del Contrato contienen obligaciones sujetas a condiciones suspensivas, las cuales solo entrarán en vigor en caso de que se materialicen los eventos o circunstancias establecidas en el Contrato. En la Solicitud de Información, se preguntó a las Partes sobre si dichos eventos o condiciones habían ocurrido. En los casos en que los eventos o condiciones no se dieron y, por lo tanto, las obligaciones no se activaron, las secciones correspondientes del Contrato no se hicieron parte del Informe.

EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO CON LAS CONDICIONES PRECEDENTES AL CIERRE FINANCIERO

Artículo 2 — Condiciones Precedentes y Acuerdos

Sección 2.2 — Cierre Financiero

Obligaciones de Ambas Partes

Obligaciones. La Sección 2.2 del Contrato establece los plazos y condiciones para el Cierre Financiero de la transacción. Específicamente, provee que el Cierre Financiero debe llevarse a cabo:

- En un día laboral entre 120 y 180 días posteriores a la fecha de entrega de la garantía corporativa de cierre, según lo especifique SJCP en una notificación a la Autoridad al menos diez (10) días antes de la Fecha de Cierre.
- Después de que se hayan cumplido o renunciado a todas las Condiciones Precedentes.
- En los predios de la Autoridad del Centro de Convenciones de Puerto Rico, a menos que se acuerde otro lugar por escrito.

La Sección 2.2 del Contrato también dispone que el Cierre Financiero puede extenderse conforme a los siguientes términos:

- Extensión de 90 días si ciertas condiciones no se cumplen debido a demoras causadas por la Autoridad o el Gobierno o por otros eventos fuera del control de SJCP.
- Extensión adicional de 30 días si, pasada la extensión de 90 días, aún están pendientes autorizaciones requeridas por el prestamista de SJCP.

Finalmente, la Sección 2.2 del Contrato dispone que el Cierre Financiero no puede extenderse más de 300 días después de la fecha de entrega de la garantía, a menos que ambas partes lo acuerden por escrito.

Implementación por la(s) Parte(s). El Cierre Financiero originalmente se agendó para el 26 de mayo de 2023, que fue un día laboral 180 días posteriores a la fecha de entrega de la garantía corporativa (28 de noviembre de 2022). A lo largo del proceso de Cierre Financiero, las Partes acordaron en varias ocasiones extender la Fecha de Cierre debido a que no se habían cumplido todas las Condiciones Precedentes necesarias. La Fecha de Cierre original fue extendida inicialmente el 27 de mayo de 2023 hasta el 22 de septiembre de 2023, un plazo total de 120 días. Posteriormente, el 22 de septiembre de 2023, se acordó una nueva extensión hasta el 15 de noviembre de 2023, con la posibilidad de una extensión automática hasta el 15 de diciembre de 2023 si algunas condiciones seguían pendientes. Finalmente, el 31 de enero de 2024, se decidió

extender la Fecha de Cierre hasta el 15 de febrero de 2024, principalmente debido a la necesidad de finalizar el acuerdo de liquidación con la Autoridad de Recuperación de Deuda del Banco Gubernamental de Fomento de Puerto Rico, entre otras condiciones que aún estaban en proceso de ser satisfechas.

Análisis. La Fecha de Cierre original, así como todas las extensiones subsecuentes, fueron documentadas por escrito y cumplieron con los requisitos específicos establecidos en la Sección 2.2 del Contrato. Inicialmente, el Cierre Financiero se fijó para 180 días después de la entrega de la garantía, tal como se estipula en el Contrato. Ejerciendo el derecho que les otorga el Contrato, las Partes acordaron mutuamente y por escrito una extensión máxima de 120 días, cumpliendo así con la estructura establecida por la Sección 2.2 del Contrato. Posteriormente, acordaron nuevas extensiones que resultaron en una Fecha de Cierre que superó los 300 días desde la fecha de entrega de la garantía. Todas las extensiones se realizaron por mutuo acuerdo escrito, cumpliendo así con la disposición que permite extender el plazo si ambas Partes lo acuerdan expresamente por escrito.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Cierre Financiero – Obligaciones de Ambas Partes	**En cumplimiento**

Obligaciones de SJCP

Obligaciones. La Sección 2.2 y la Sección 2.1(a) del Contrato disponen que, en la Fecha de Cierre, SJCP debe transferir la Tarifa de Concesión a la Autoridad ($72,000,000), ajustada por cualquier depósito previo. Además, SJCP debe transferir a la Autoridad los siguientes pagos:

- $3,000,000 a la cuenta de fideicomiso de Proyectos de Inversión Inicial. En caso de que la Autoridad requiera que SJCP restaure daños ocurridos en las Facilidades Portuarias de Cruceros antes del Cierre Financiero, este monto será ajustado por cualquier déficit que SJCP espere entre los fondos del seguro que cubre el daño y el costo estimado de la restauración.
- $1,600,002 a la cuenta de fideicomiso de dragado, como pago inicial por dragado.

Implementación por la(s) Parte(s). Las instrucciones de transferencia provistas muestran que SJCP realizó dos (2) transferencias por el monto de la Tarifa de Concesión ($20,000,000 y $52,000,000, para un total de $72,000,000) a la cuenta de concesión de la Autoridad en el Banco Popular. Además, SJCP realizó una transferencia por un total de $3,000,000 a la cuenta de fideicomiso de First Bank, subcuenta de Proyectos de Inversión Inicial. Finalmente, SJCP realizó una transferencia de $1,600,002 a la cuenta de fideicomiso de First Bank, subcuenta de dragado.

Análisis. Las transferencias realizadas muestran que SJCP cumplió con sus obligaciones financieras al pie de la letra, según lo estipulado en el Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Cierre Financiero – Obligaciones de SJCP	**En cumplimiento**

Sección 2.4 — Condiciones Precedentes

Antes de la entrada en vigor del Contrato, las Partes debían cumplir con varias Condiciones Precedentes necesarias para el Cierre Financiero, según establecidas en esta Sección 2.4 del Contrato.

2.4(a) — Obligaciones de la Autoridad para Beneficio de SJCP

Obligaciones. La Sección 2.4(a) del Contrato dispone que la Autoridad debe cumplir con ciertas Condiciones Precedentes para beneficio de SJCP.

1. Las representaciones y garantías de la Autoridad deben ser verdaderas y correctas tanto en la fecha del Contrato como al momento del Cierre Financiero.
2. La Autoridad no debe haber incumplido con ninguna obligación material del Contrato.
3. La Autoridad debe haber depositado los fondos de la Tarifa de Concesión para pagar cualquier deuda garantizada con una hipoteca sobre las Facilidades Portuarias de Cruceros, de modo que esas deudas queden legalmente retiradas para la Fecha de Cierre.
4. La Autoridad debe haber entregado a SJCP y su emisor de bonos, agente de garantía y fiduciario las opiniones legales del Asesor Legal General de la Autoridad que sean necesarias.
5. La Autoridad debe haber ejecutado y entregado un certificado de "estoppel" según lo estipulado en el Contrato.
6. Ni la Autoridad ni ninguna autoridad gubernamental debe haber tomado Acciones Adversas.
7. La Autoridad debe haber registrado el Contrato en la Oficina del Contralor, en cumplimiento con la Ley Núm. 18 del 30 de octubre de 1975 ("Ley 18-1975").
8. La Autoridad debe haber registrado un informe del Comité de Alianza sobre el Contrato, de acuerdo con la Ley 18-1975.
9. La Autoridad debe haber obtenido todas las autorizaciones necesarias bajo la Ley 18-1975 (y cualquier otra ley aplicable) para la ejecución, entrega y desempeño del Contrato.
10. La Autoridad debe haber entregado a SJCP un certificado confirmando que se han cumplido todas las condiciones hasta ahora mencionadas, excepto cualquier condición a la que se haya renunciado.
11. La Autoridad debe haber recibido autorización de la Junta de Supervisión Fiscal ("JSF") para entrar en este Contrato.

12. El Asesor Legal General de la Autoridad debe haber proporcionado a SJCP un memorando con respecto a los derechos de SJCP si la Autoridad anula o rechaza el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). De acuerdo con los certificados de satisfacción de las Condiciones Precedentes presentados por cada una de las Partes, todas las Condiciones Precedentes necesarias para el Cierre Financiero fueron debidamente satisfechas. No se renunció a ninguna Condición Precedente.

Análisis. Nos apoyamos en los certificados de satisfacción emitidos por cada una de las Partes, aceptándolos tal como se presentaron. Éstos respaldan el cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Además, otros documentos provistos por las Partes verifican de manera independiente el cumplimiento de varias de las Condiciones Precedentes.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Condiciones Precedentes - Obligaciones de la Autoridad para Beneficio de SJCP	**En cumplimiento**

2.4(b) — Obligaciones de SJCP para Beneficio de la Autoridad

Obligaciones. La Sección 2.4(b) del Contrato dispone que SJCP debe cumplir con ciertas Condiciones Precedentes para beneficio de la Autoridad.

1. Las representaciones y garantías de SJCP deben ser verdaderas y correctas tanto en la fecha del Contrato como al momento del Cierre Financiero.
2. SJCP no debe haber incumplido con ninguna obligación material del Contrato.
3. SJCP debe haber entregado a la Autoridad una opinión legal de sus Asesor Legal General (y el de Enka Construction) con respecto al Contracto y otros contratos relacionados (incluyendo, contratos de construcción y de servicios técnicos).
4. SJCP debe haber entregado a la autoridad evidencia de sus pólizas de seguros de acuerdo con la Sección 13.2 del Contrato, así como un certificado que confirme la capitalización adecuada de SJCP (que debe ser de al menos 20% de la tarifa de concesión) y una declaración jurada.
5. SJCP debe haber ejecutado y entregado a la Autoridad: (i) los contratos necesarios para el diseño, ingeniería y construcción de los Proyectos de Inversión Inicial, incluyendo los contratos con Enka Construction; (ii) un acuerdo de servicios técnicos y operacionales con Global Ports Holdings Plc; y (iii) documentos que demuestren que SJCP aseguró una hipoteca en cantidad suficiente para cubrir la Tarifa de Concesión, los depósitos en las cuentas de fideicomiso y el monto de los contratos de diseño, ingeniería y construcción de los Proyectos de Inversión Inicial.

6. SJCP debe haber entregado a la Autoridad los diseños y especificaciones técnicas al 30% aprobadas para los Muelles Panamericanos, los Muelles 11 y 12, y otros Proyectos de Inversión Inicial.
7. SJCP debe haber entregado al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y otras autoridades gubernamentales correspondientes solicitudes de permisos para proyectos de mejoras en los Muelles Panamericanos y el Muelle, y el Cuerpo de Ingenieros o la autoridad gubernamental correspondiente debe haber aprobado los permisos.
8. SJCP debe haber entregado a la Autoridad un certificado confirmando que se han cumplido todas las condiciones hasta ahora mencionadas, excepto cualquier condición a la que se haya renunciado.

Implementación por la(s) Parte(s). De acuerdo con los certificados de satisfacción de las Condiciones Precedentes presentados por cada una de las Partes, todas las Condiciones Precedentes necesarias para el Cierre Financiero del Contrato fueron debidamente satisfechas. Sin embargo, las Partes renunciaron a las siguientes Condiciones Precedentes:

- El 16 de noviembre de 2023, mediante comunicado escrito a la Autoridad, SJCP renunció a la Condición Precedente relacionada con la aprobación del 30% del diseño y las especificaciones técnicas para el Muelle 1 y pidió a la Autoridad también renunciar a la misma, ya que el Muelle 1 se removió de los Proyectos de Inversión Inicial. La Autoridad renunció a dicha Condición Precedente el 16 de noviembre de 2023.

Además, las Partes retrasaron el cumplimiento de las siguientes Condiciones Precedentes:

- El 14 de diciembre de 2023, mediante comunicado escrito a la Autoridad, SJCP retrasó el cumplimiento con la Condición Precedente relacionada con la obtención de permisos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y pidió a la Autoridad también aceptar el retraso ya que – aunque SJCP había procurado los permisos diligentemente – era poco probable que los mismos se obtuvieran antes de la Fecha de Cierre. La Autoridad aceptó el 22 de diciembre de 2023.

Análisis. Nos apoyamos en los certificados de satisfacción emitidos por cada una de las Partes, aceptándolos tal como se presentaron. Éstos respaldan el cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Además, otros documentos provistos por las Partes verifican de manera independiente el cumplimiento de varias de las Condiciones Precedentes. Aunque se renunció a una (1) Condición Precedente y se retrasó el cumplimiento de otra, la renuncia y el retraso se hicieron por mutuo acuerdo y por escrito, conforme lo que dispone el Contrato en dichos casos. Por ende, la renuncia y el retraso no afectan el cumplimiento de las Partes con el Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Condiciones Precedentes - Obligaciones de SJCP para Beneficio de la Autoridad	**En cumplimiento**

2.4(c) — Obligaciones para Beneficio de Ambas Partes

Obligaciones. La Sección 2.4(c) del Contrato dispone que las Partes deben haber cumplido con ciertas Condiciones Precedentes para beneficio de ambas Partes:

1. No debe existir ninguna orden judicial, o cualquier otra restricción legal emitida por una autoridad gubernamental, que impida la realización de la transacción según lo establecido en el Contrato, incluyendo su ejecución y la implementación de sus términos. Además, no debe haber ninguna interrupción en los mercados financieros causada por la pandemia de COVID-19, que impida a SJCP obtener el financiamiento necesario o que haga el financiamiento esté disponible por un monto significativamente menor a $150,000,000 o en condiciones menos favorables de lo que se esperaba sin la pandemia.
2. No debe haber ninguna acción o ley promulgada por una autoridad gubernamental con jurisdicción competente que restrinja o pueda restringir la transacción de una manera materialmente perjudicial, o que haga que la transacción sea ilegal.
3. La FAA debe haber emitido su autorización, si es necesaria, según lo dispuesto en la Sección 2.5 del Contrato y con condiciones que sean aceptables para ambas Partes. Además, si la Autoridad determinó que la transacción podría resultar en control extranjero de las Facilidades Portuarias de Cruceros, entonces SJCP debe haber emitido un aviso voluntario de transacción bajo la Sección 721 del Título VII de la Ley de Producción de Defensa de 1950 ("Ley Exon-Florio")[2] y cualquier otra ley aplicable. La Autoridad debe haber recibido notificación de que dicho aviso se examinó y que la transacción no cae bajo dicha ley y no implica la seguridad nacional; o el Presidente de los Estados Unidos no suspenderá o limitará la transacción; o cualquier preocupación de seguridad nacional se puede resolver mediante un acuerdo de mitigaciones (en cuyo caso el acuerdo debe concretarse). Finalmente, esta Condición precedente requiere que SJCP debe haber obtenido todos los permisos gubernamentales enumeradas en el Anexo 17 al Contrato.
4. El período especificado en la Ley Exon-Florio para el inicio de cualquier acción que pueda impugnar la validez de este Contrato debe haber expirado y no debe haber ninguna acción pendiente.
5. Las Partes deben haber ejecutado los documentos necesarios para permitir que SJCP registre el Contrato en el Registro de la Propiedad de Puerto Rico.

---

[2] 50 U.S.C. App. 2170.

6. Los contratos de atraque preferencial entre la Autoridad y las líneas de crucero pertinentes deben estar en pleno vigor y efecto a la Fecha de Cierre.
7. Las Partes deben haber acordado la identidad y los términos de nombramiento de un ingeniero independiente y haber ejecutado con el mismo un acuerdo de nombramiento cuyos términos deben incluir que SJCP es responsable por todos los costos asociados con el trabajo del ingeniero independiente.
8. El informe sobre la condición del Muelle 4, encargado por SJCP a la firma Gvelop LLC, no debe contradecir que la capacidad actual de carga en vivo que puede soportar el Muelle 4 es de al menos 165 libras por pie cuadrado.
9. El informe sobre la condición de los Muelles Panamericanos, encargado por SJCP a la firma Gvelop LLC, debe confirmar que la solución técnica inicial para el Proyecto de Estructura de Muelle de los Muelles Panamericanos es factible, o que existe una solución alternativa cuyo costo de diseño y construcción no superará el presupuesto asignado.
10. Las Partes deben haber llegado a un acuerdo sobre la identidad y los términos de nombramiento del agente de depósito en fideicomiso y las Partes y el agente deben haber ejecutado un acuerdo de depósito en fideicomiso.
11. La Determinación Administrativa Núm. 22-05 no debe haber sido retirada o enmendada por el Departamento de Hacienda de Puerto Rico ("Hacienda") de manera que tenga un efecto adverso material.
12. La Autoridad debe haber entregado a SJCP una opinión del Secretario de Justicia de Puerto Rico indicando que el título de concesión a inscribirse en el Registro de la Propiedad puede cubrir tanto bienes de dominio público como bienes patrimoniales de la Autoridad y será tratada como un derecho de propiedad bajo las leyes de Puerto Rico.
13. SJCP debe haber confirmado con la autoridad gubernamental pertinente o con su Asesor Legal General que la zonificación aplicable a las Facilidades Portuarias de Cruceros (excluyendo los Muelles 11-12, Muelle 13 y Muelle 14) a la fecha del Contrato es adecuada para la implementación de los Proyectos de Inversión Inicial.
14. SJCP y la Autoridad deben haberse entregado mutuamente un certificado que confirme que las Condiciones Precedentes establecidas anteriormente han sido cumplidas, excepto cualquier Condición Precedente que haya sido renunciada por escrito por ambas Partes.

Implementación por la(s) Parte(s). De acuerdo con los certificados de satisfacción de las Condiciones Precedentes presentados por cada una de las Partes, todas las Condiciones Precedentes necesarias para el Cierre Financiero del Contrato fueron debidamente satisfechas. Sin embargo, como se detalla en la Sección 2.4(b) del Contrato, las Partes retrasaron el cumplimiento con la Condición Precedente que requiere haber obtenido los permisos gubernamentales, específicamente el del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Análisis. Nos apoyamos en los certificados de satisfacción de cada una de las Partes, aceptándolos tal como se presentaron. Éstos respaldan el cumplimiento con las Condiciones Precedentes. Además, otros documentos provistos por las Partes verifican de manera independiente el cumplimiento de varias de las Condiciones Precedentes. Aunque se retrasó el cumplimiento de una Condición Precedente, el retraso se hizo por mutuo acuerdo y por escrito, conforme lo que dispone

el Contrato en dichos casos. Por ende, el retraso no afecta el cumplimiento de las Partes con el Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	**Nivel de Cumplimiento**
Condiciones Precedentes - Obligaciones para Beneficio de Ambas Partes	**En cumplimiento**

EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA AUTORIDAD CON EL CONTRATO

Artículo 2 — La Transacción, Cierre Financiero, Condiciones Precedentes y Acuerdos

Sección 2.5 — Acuerdos

2.5(n) — Endeudamiento

Obligaciones. La Sección 2.5(n) del Contrato dispone que la Autoridad no debe crear ni contraer ninguna deuda en ningún momento antes de la terminación de su designación como "Entidad Cubierta" por la JSF,[3] excepto de acuerdo con las disposiciones de PROMESA[4], incluyendo la Sección 207 de la misma.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad certificó que no ha contraído ninguna deuda desde la promulgación de PROMESA, excepto aquellas contraídas en cumplimiento con las disposiciones de dicha ley, incluyendo la Sección 207. Además, determinada carta de la JSF confirma que las deudas de la Autoridad son deudas antiguas que se pagarán para entregar las Facilidades Portuarias de Cruceros libre de gravámenes a SJCP.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. Ésta, junto con la carta de la JSF, confirman que la Autoridad están alineadas con los requisitos del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Condiciones Precedentes - Endeudamiento	**En cumplimiento**

Artículo 3 — Términos de la Concesión

Sección 3.2 — Operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros

---

[3] Establecida bajo la Ley Pública Núm. 114-187 de 30 de junio de 2016, conocida como Ley para la Supervisión, Administración y Estabilidad Económica de Puerto Rico o PROMESA por sus siglas en inglés.
[4] Ver nota 3, *supra*.

3.2(j)(i-ii) — Actividad de Dragado en la Bahía de San Juan, Zonas de Atraque y Canales de Navegación

Obligaciones. Las Secciones 3.2(j)(i-ii) del Contrato disponen que la Autoridad debe mantener las zonas de atraque a la profundidad mínima de dragado establecida en el Anexo 1 del Contrato. La Autoridad debe hacer esfuerzos razonables para que las autoridades gubernamentales correspondientes proporcionen los servicios de dragado necesarios para mantener o aumentar la profundidad mínima de dragado según las necesidades de las compañías de cruceros y otras compañías navieras que requieran mayor profundidad. Cualquier ajuste en la profundidad mínima de dragado de las zonas de atraque requerirá un aumento en el Pago Anual de Dragado para cubrir los costos adicionales.

Asimismo, la Autoridad debe realizar esfuerzos razonables para que las autoridades gubernamentales correspondientes proporcionen los servicios de dragado necesarios para mantener o aumentar la profundidad mínima de dragado de los canales de navegación según las necesidades de las compañías de cruceros y otras compañías navieras que requieran mayor profundidad.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad certificó que: (i) el dragado de las zonas de atraque comenzará en septiembre de 2024 como parte del mantenimiento para conservar la profundidad mínima establecida y (ii) ha hecho esfuerzos razonables para que las autoridades gubernamentales proporcionen el dragado necesario para aumentar dicha profundidad y atender a compañías que lo requieran. Cualquier ajuste en la profundidad mínima estará sujeto a un aumento en el Pago Anual de Dragado para cubrir los costos adicionales. Además, la Autoridad indicó que el proyecto de mantenimiento de los canales federales en la Bahía de San Juan, que incluye los muelles de cruceros, está en curso, con obras específicas que beneficiarán a los muelles comenzando en septiembre de 2024. Aunque los resultados aún no están disponibles, el estudio correspondiente para determinar las profundidades actuales está en proceso.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación y la respuesta de la Autoridad, aceptándolas tal como se presentaron. Además, mediante investigación independiente en línea, se confirmó que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos otorgó un contrato a la compañía Curtin Maritime para que lleve a cabo el trabajo de dragado para aumentar la profundidad y ensanchar los canales de la Bahía de San Juan. El trabajo comenzó en abril de 2024. La certificación, la respuesta, y la investigación en línea confirman que se han tomado medidas para cumplir con las obligaciones de mantener y ajustar la profundidad mínima de dragado en las zonas de atraque y los canales de navegación. Sin embargo, aunque se ha iniciado el trabajo y se está llevando a cabo un estudio para determinar las profundidades actuales, los mismos aún no se han completado. Debido a que las acciones necesarias para mantener la profundidad mínima de dragado están en curso y no se han finalizado, la Autoridad ha cumplido parcialmente con sus obligaciones hasta el momento.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Actividades de Dragado por la Autoridad	**Cumplimiento parcial**

Sección 3.4 — Plan de Manejo de Activos y Contratos de Contribuciones Gubernamentales

3.4(c) — Contratos de Contribuciones Gubernamentales

Obligaciones. La Sección 3.4(c) del Contrato dispone que SJCP debe aceptar todos los Contratos con Contribuciones Gubernamentales que la Autoridad ejecute con respecto a las Facilidades Portuarias de Cruceros. Sin embargo, la Autoridad debe cumplir con las responsabilidades dispuestas en dichos contratos que estén: (i) relacionadas a propiedades o actividades que no sean parte de las Facilidades Portuarias de Cruceros o (ii) que involucren funciones gubernamentales inherentes (i.e., la supervisión, el desarrollo de políticas y la auditoría interna). Además, la Autoridad debe cumplir con las responsabilidades dispuestas en contratos que no se consideren Contratos con Contribuciones Gubernamentales bajo el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que lo dispuesto en la Sección 3.4(c) del Contrato aún no ha aplicado a las Partes ya que, actualmente, las únicas contribuciones gubernamentales disponibles son fondos de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias ("FEMA" por sus siglas en inglés) para Proyectos de Inversión Inicial en el Muelle 4 y en los Muelles Panamericanos 1 y 2.

Análisis. Nos apoyamos en el comunicado de la Autoridad, aceptándolo tal como se presentó. Los contratos pertinentes a Proyectos de Inversión Inicial no se consideran Contratos con Contribuciones Gubernamentales bajo el Contrato. No se han ejecutado contratos adicionales que se consideren Contratos con Contribuciones Gubernamentales. Por tanto, la Autoridad ha cumplido con su obligación en cuanto a los Proyectos de Inversión Inicial.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Contratos de Contribuciones Gubernamentales	**En cumplimiento**

Sección 3.14 — Notificación de Incumplimiento y Reclamaciones

Obligaciones. La Sección 3.14 del Contrato dispone que la Autoridad debe notificar a SJCP si incumple sus obligaciones bajo el Contrato u otro acuerdo relacionado con las Facilidades Portuarias de Cruceros. Además, la Autoridad debe notificar a SJCP sobre cualquier reclamación, procedimiento, disputa o litigio relacionado con las Facilidades Portuarias de Cruceros. La notificación debe incluir información solicitada por SJCP en cuanto al estado del Incumplimiento, reclamación, procedimiento, disputa o litigio. Además, la Autoridad debe entregar copia de la notificación al acreedor hipotecario de SJCP.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó y certificó que, al mejor de su conocimiento, no está en incumplimiento con ninguna de sus obligaciones bajo el Contrato, incluyendo, sin limitación, aquellas relacionadas con los estándares operacionales, cualquier Contrato Material de Facilidad Portuaria Asignada o cualquier Contrato Principal. Además, la Autoridad no tiene conocimiento de ninguna reclamación, procedimiento, disputa o litigio relacionado con las Facilidades Portuarias de Cruceros que requiera notificación a SJCP bajo el Contrato.

Análisis. Nos apoyamos en el comunicado de la Autoridad y en la certificación, aceptándolos tal como se presentaron. La Autoridad ha confirmado la ausencia de incumplimientos, reclamaciones o litigios relacionados con las Facilidades Portuarias de Cruceros. Además, de una revisión del portal del poder judicial, se confirmó que la única acción judicial que involucra a la Autoridad para el Período de Evaluación es una acción de expropiación forzosa no relacionada con el Contrato. Por consiguiente, durante el Período de Evaluación, no se requiere ninguna acción adicional bajo esta sección del Contrato, y se considera que la Autoridad ha cumplido de manera adecuada con sus obligaciones.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Notificación de Incumplimiento y Reclamaciones	**En cumplimiento**

Sección 3.19 — Derecho a Primera Oferta

Obligaciones. La Sección 3.19 del Contrato dispone que — excepto en casos de contratación competitiva bajo la Sección 3.18(a) — la Autoridad debe notificar a SJCP si, después de la fecha del Contrato y antes de 90 meses previo a la expiración del Término del Contrato, la Autoridad desea desarrollar u otorgar la autoridad del desarrollo para nuevas Facilidades Portuarias de Cruceros en la Bahía de San Juan. La notificación a SJCP debe proveerse por escrito con al menos nueve (9) meses de antelación al proyecto de desarrollo y debe incluir los términos y condiciones materiales del proyecto de desarrollo propuesto.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que, actualmente, no está considerando añadir nuevas Facilidades Portuarias de Cruceros ni ejercer su autoridad para el desarrollo con respecto a las mismas.

Análisis. Nos apoyamos en el comunicado de la Autoridad, aceptándolo tal como se presentó. Dado que no existe ningún proyecto de desarrollo de nuevas facilidades en curso, ni hay planes actuales que requieran notificación a SJCP, la Autoridad ha cumplido con sus obligaciones.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Derecho a Primera Oferta	**En cumplimiento**

Artículo 5 — Modificaciones

Sección 5.1 — Modificaciones Acordadas

Obligaciones. La Sección 5.1 del Contrato dispone que la Autoridad puede proponer una modificación al Contrato. Tras su propuesta, SJCP debe preparar y entregar a la Autoridad una declaración escrita que incluya: (i) una descripción de la modificación; (ii) un cronograma para la implementación, si aplica; (iii) un precio para la implementación, si aplica; y (iv) el impacto de la modificación en las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros y los costos proyectados de operación y mantenimiento. La Parte que propone una modificación, debe asumir el costo de la declaración escrita requerida por el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que propuso una modificación previo al Cierre Financiero con el propósito de instalar un nuevo puente de embarque de pasajeros en el Muelle 4. Dicha modificación se formalizó mediante un acuerdo entre la Autoridad y SJCP con fecha del 6 de julio de 2023.

Análisis. Nos apoyamos en el comunicado de la Autoridad, aceptándolo tal como se presentó. Además, se revisó el referido acuerdo entre la Autoridad y SJCP. Dado que la modificación del Muelle 4 se concretó de acuerdo con lo estipulado en el Contrato, la Autoridad se encuentra en cumplimiento con sus obligaciones con respecto a dicha modificación.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Modificaciones Acordadas	**En cumplimiento**

Artículo 13 — Seguro

Sección 13.3 — Daños y Destrucción

Obligaciones. La Sección 13.3 del Contrato dispone que la Autoridad será responsable de: (i) la diferencia entre el costo del siniestro para la Restauración del Muelle 4, y (ii) cualquier producto neto de seguro disponible de la cubierta de seguro de propiedad que mantendrá la Autoridad, ello de acuerdo con la Sección 13.4 del Contrato. Además, la Autoridad será responsable de: (i) la diferencia entre el costo del siniestro para la Reparación del Muelle Panamericano 1 y el Muelle Panamericano 2, y (ii) cualquier producto neto de seguro disponible de la cubierta de seguro de propiedad que mantendrá la Autoridad de acuerdo con la Sección 13.4 del Contrato.

Si: (i) SJCP no comienza (o descuida) el inicio de la Restauración diligente de la Instalación del Puerto de Cruceros (o parte de la misma es dañada o destruida), o (ii) habiendo comenzado, SJCP no completa diligentemente la misma de acuerdo con el Contrato, o (iii) antes de la finalización de la Restauración, el Contrato expira o se rescinde, la Autoridad podrá, pero no estará obligada a, completar la Restauración a expensas de SJCP y tendrá derecho a que se le paguen con cargo a los Fondos de Restauración los costos de Restauración pertinentes.

Implementación por la(s) Parte(s). Conforme a la información presentada por la Autoridad, actualmente no existen instancias en las que la Autoridad sea responsable de cubrir la diferencia entre los costos del siniestro, con la excepción a cierto incidente ocurrido el 2 de junio de 2024 en la pasarela del Muelle Panamericano Oeste de Isla Grande[5]. En el caso de que exista una diferencia entre el costo del siniestro y el pago del seguro, la Autoridad responderá por ello.

Por otro lado, el 11 de abril de 2024, el crucero MSC Meraviglia impactó la parte oeste del Muelle 3, causando daños estructurales al delfín de amarre BD-02. El costo anticipado de las reparaciones es de $5.473MM. Debido a que el incidente ocurrió en el Muelle 3, la Autoridad no es responsable de las diferencias entre el costo del siniestro y el pago del seguro, si los hubiera.

Análisis. La Autoridad ha cumplido con sus obligaciones bajo la Sección 13.3 del Contrato respondiendo adecuadamente a los incidentes que activaron la cubierta de seguro. En el caso del Muelle Panamericano Oeste, están gestionando la recuperación del deducible no cubierto, mientras

---

[5] En dicho caso, la cuantía en daños reclamada por la Autoridad a la aseguradora Mapfre Praico, bajo la póliza #1398238000490 y la reclamación #1924005245, asciende a $28,900.00. Sin embargo, debido a la aplicación del deducible de $25,000.00 establecido en la póliza, la oferta de pago neta presentada por Mapfre Praico es de $3,900.00. La Autoridad coordinará con su Productor de Seguros, Consuelo Revuelta, para iniciar el proceso de recobro del monto del deducible no cubierto por el seguro Mapfre, a la línea de cruceros Royal Caribbean, dado que se alega que el personal del barco no amarró correctamente las sagas a los cabos de la plataforma, lo que provocó que se soltaran con el viento.

que en el incidente del Muelle 3 no tienen responsabilidad por las diferencias en el costo del siniestro. Lo anterior demuestra el cumplimiento adecuado de las obligaciones contractuales.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Seguro; Modificaciones Acordadas	**En cumplimiento**

Sección 13.4 — Cobertura de Seguro Requerida por la Autoridad

Obligaciones. La Sección 13.4 del Contrato dispone que la Autoridad debe mantener, a su gasto y expensa:

- Una póliza de seguro de responsabilidad civil general que cubra reclamaciones de terceros por lesiones corporales (incluida la muerte) y daños a la propiedad que surjan en relación con las instalaciones u operaciones del Muelle 4 y los Muelles Panamericanos 1 y 2 (antes de su restauración). Esta cubierta debe mantenerse en los mismos términos que el seguro de responsabilidad civil general de la Autoridad para el período del 30 de junio de 2019 al 30 de junio de 2020, sin embargo, SJCP debe ser nombrado como asegurado adicional.
- Una póliza de seguro de propiedad a valor de reemplazo, cubriendo la pérdida, daño o destrucción de: (i) las Facilidades Portuarias de Cruceros hasta el Cierre Financiero y (ii) el Muelle 4 y los Muelles Panamericanos 1 y 2 antes del inicio de su restauración.

La falta de mantener las pólizas de seguro requeridas constituye un Incumplimiento del Contrato. La Autoridad debe entregar a SJCP los certificados originales del seguro que evidencien dicha cubierta en o antes de la Fecha de Cierre.

Implementación por la(s) Parte(s). Conforme al seguro de responsabilidad general y responsabilidad por daños a la propiedad, este se encuentra vigente desde el 30 de junio de 2024 y expira el 30 de junio de 2025. En el caso del seguro de responsabilidad por daños a la propiedad y seguro de propiedad, éstos son provistos por Mapfre Praico Insurance Co. La cubierta por muelle está desglosada de la siguiente forma: Muelle 1: $10,134,933.00; Muelle 2: Límite de $6,761,733.00, y Muelle 4: Límite de $50,789.16.00. El seguro de responsabilidad general fue emitido por McGill and Partners Ltd., con vigencia desde el 30 de junio de 2024 al 30 de junio de 2025.

Análisis. La Autoridad ha cumplido con la obligación de mantener las pólizas de seguro requeridas, proporcionando evidencia de estas y de su vigencia hasta el 30 de junio de 2025.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión –Cobertura de Seguro Requerida por la Autoridad	**En cumplimiento**

Artículo 15 — Compensación por Concesión; Eventos de Retraso

Sección 15.2 — Eventos de Retraso

Obligaciones. La Sección 15.2(a) del Contrato dispone que, si una de las Partes se ve afectada por un Evento de Retraso, debe notificarlo a la otra Parte lo antes posible y, en ningún caso, más de diez (10) días hábiles después de que tenga conocimiento de dicho evento.

La Autoridad, después de recibir una notificación de Evento de Retraso, tendrá derecho a exigirle a SJCP que proporcione la información de apoyo que la Autoridad considere necesaria. De la Autoridad desear disputar la ocurrencia de un Evento de Retraso o las reclamaciones de Reparación de Eventos de Demora contenidas en la Notificación de Evento de Retraso, según aplique, deberá entregar la notificación de Disputa de Evento de Retraso a SJCP dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recibo de la Notificación de Evento de Retraso.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que no se ha visto afectada por ningún Evento de Retraso. Sin embargo, la solicitud de Evento de Retraso más reciente, con fecha del 19 de julio de 2024, está actualmente bajo revisión por la Autoridad.

Análisis. Dado que la Autoridad no se ha visto afectada por ningún Evento de Retraso, no ha tenido necesidad de disputar los mismos. Sin embargo, la Autoridad aún se encuentra revisando la solicitud de Evento de Retraso más reciente, por lo cual no se puede evaluar para el Período de Evaluación. La evaluación completa del cumplimiento de la Sección 15.2 del Contrato se llevará a cabo una vez que se concluya dicha revisión y se tomen las decisiones correspondientes sobre la solicitud.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Eventos de Retraso	**Evaluación posterior**

Artículo 18 — Derechos y Remedios del Acreedor

Sección 18.2 — Avisos y Pagos a los Acreedores Hipotecarios

Obligaciones. La Sección 18.2 del Contrato dispone que siempre que exista una Hipoteca de Concesión, la Autoridad debe, simultáneamente con la notificación requerida a SJCP, proporcionar una copia de la notificación al Acreedor Hipotecario de Concesión.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que no ha recibido aviso de Hipoteca de Concesión.

Análisis. Nos apoyamos en el comunicado de la Autoridad, aceptándolo tal como se presentó. La Autoridad ha cumplido con las obligaciones establecidas en la Sección 18.2 del Contrato, ya que no ha habido necesidad de proporcionar copia de notificación al Acreedor Hipotecario de Concesión.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Avisos y Pagos a los Acreedores Hipotecarios	**En cumplimiento**

Artículo 20 — Misceláneos

Sección 20.1 — Notificaciones

Obligaciones. La Sección 20.1 del Contrato dispone que todas las notificaciones, solicitudes de aprobación, aprobaciones y cualesquiera otras comunicaciones requeridas o permitidas por el Contrato deben ser en inglés y por escrito, y deben ser entregadas por correo certificado o registrado, a la dirección incluida en el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). La Autoridad indicó que, a su mejor conocimiento, las notificaciones, solicitudes de aprobaciones, aprobaciones y otras comunicaciones oficiales requeridas o permitidas, se han realizado en inglés y por escrito, y han sido entregadas, por correo certificado o registrado, por la Autoridad, a la dirección incluida en la Sección 20.1 del Contrato, excepto por cierta carta de presentación enviada el 10 de julio de 2024 sobre el primer trimestre de operaciones de SJCP.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación de la Autoridad, aceptándola tal como se presentó. Aunque la misma indica que hubo una notificación que pudo no haber cumplido con los términos de la Sección 20.1 del Contrato, dicha notificación fue enviada fuera del Período de Evaluación. Por tanto, para el Período de Evaluación, la Autoridad se mantiene en cumplimiento.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Notificaciones	**En cumplimiento**

EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE SJCP CON EL CONTRATO

Artículo 2 — Condiciones Precedentes y Pactos

Sección 2.5 — Acuerdos

2.5(j) — Programa de Seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros

Obligaciones. La Sección 2.5(j) del Contrato dispone que, como parte del Plan de Seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros, SJCP está obligada a desarrollar y mantener en vigor, a partir de la Fecha de Cierre, un Plan de Seguridad para las Facilidades bajo la Ley de Seguridad del Transporte Marítimo de 2002[6] y/o un Plan de Seguridad del Terminal bajo la Ley de Seguridad de Puertos y Vías Navegables de 1972.[7] La Autoridad cooperará con SJCP en la preparación y aprobación de éstos.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que la Autoridad le envió el Plan de Seguridad de la Facilidad existente antes de la Fecha de Cierre. El Plan de Seguridad fue enmendado únicamente para reflejar el cambio de operador. La Guardia Costera de los Estados Unidos aprobó la versión enmendada del Plan de Seguridad el 12 de septiembre de 2023. El 27 de febrero de 2024 se confirmó que la efectividad de dicho plan comenzó a partir de la Fecha de Cierre.

Análisis. Dado que el Plan de Seguridad existente fue enmendado para reflejar el cambio de operador, no hubo necesidad de desarrollar un nuevo plan; visto que el original continúa en vigor bajo la gestión de SJCP.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Programa de Seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros	**En cumplimiento**

Artículo 3 — Términos de la Concesión

[6] 46 U.S.C. 701; 33 C.F.R. Partes 101-105, 126.
[7] 33 U.S.C. §§1221 *et seq.*; 33 C.F.R. Parte 128.

Sección 3.2 — Operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros

3.2(b) — Costos y Gastos

Obligaciones. La Sección 3.2 (b) del Contrato dispone que SJCP debe, en todo momento, pagar o hacer pagar todos los costos y gastos relacionados con las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros a medida que los mismos venzan o sean exigibles.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que, durante el Período de Evaluación, ha pagado o ha hecho pagar todos los costos y gastos relacionados con las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros a medida que hayan vencido o sido exigibles.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La certificación confirma que durante el Período de Evaluación se han cumplido las obligaciones financieras sin retrasos ni incumplimientos.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Costos y Gastos	**En cumplimiento**

3.2(f) — Salud, Seguridad Ocupacional y Seguridad

Obligaciones. La Sección 3.2(f) del Contrato dispone que SJCP mantendrá la seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros a un nivel y de una manera consistente con: (i) las buenas prácticas de la industria y los demás requisitos del Contrato; (ii) las leyes aplicables; (iii) los requisitos de todas las pólizas de seguro y (iv) las buenas prácticas de la industria. De conformidad, SJCP mantendrá registros precisos de cualquier accidente u otro suceso que resulte en lesiones a personas o daños a la propiedad o que constituyan una Emergencia Portuaria, y proporcionará a la Autoridad un acceso razonable a estos registros, según lo solicite la Autoridad.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP presentó copia de los informes de incidentes, lesiones y/o accidentes que mantiene en sus archivos. Proveyó información indicando que la seguridad y prácticas de seguridad están implementadas según la ley aplicable, pólizas de seguro y buenas prácticas de la industria. De igual forma, mencionó que, a la fecha, la Autoridad no ha solicitado acceso a los archivos de salud, seguridad ocupacional y seguridad. Además, proveyó una certificación indicando que SJCP:

- Mantiene la seguridad ocupacional de las Facilidades Portuarias de Cruceros a un nivel y de manera consistente con las buenas prácticas de la industria y los demás requisitos del Contrato.

- Mantiene en las Facilidades Portuarias de Cruceros todos los dispositivos de seguridad ocupacional y las prácticas de seguridad y protección requeridas por las leyes aplicables, los requisitos de todas las pólizas de seguro y las buenas prácticas de la industria.
- Mantiene registros precisos de cualquier accidente u otro suceso en las Facilidades Portuarias de Cruceros que resulte en lesiones a personas o daños a la propiedad o que constituya una Emergencia Portuaria y proporciona a la Autoridad un acceso razonable a estos registros, según lo solicite la Autoridad.
- Mantiene la seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros a un nivel y de manera consistente con las buenas prácticas de la industria y los requisitos del Contrato.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La certificación confirma que SJCP ha mantenido la seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros conforme a los requisitos contractuales, la ley aplicable, las pólizas de seguro y las buenas prácticas de la industria. Además, los informes correspondientes confirman que SJCP ha presentado registros de incidentes y accidentes, indicando que se han implementado las medidas de seguridad necesarias según lo exige los requisitos contractuales, la ley aplicable, las pólizas de seguro y las buenas prácticas de la industria.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Salud, Seguridad Ocupacional y Seguridad	**En cumplimiento**

3.2(g) — Personal

Obligaciones. La Sección 3.2(g) del Contrato dispone que SJCP debe cumplir sus obligaciones en virtud del Contrato con el apoyo de personal cualificado, que cumpla con los requisitos de licencia y certificación de las leyes aplicables, coherente con las buenas prácticas de la industria y los demás requisitos del Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP presentó copia del: (i) listado de empleados; (ii) certificado de cumplimiento del adiestramiento de su oficial de seguridad; (iii) cumplimiento ambiental, salud y seguridad ocupacional para las facilidades portuarias; y (iv) diploma que acredita como arquitecto a su gerente de construcción senior. Finalmente, SJCP proveyó una certificación indicando que el personal de las Facilidades Portuarias de Cruceros es personal cualificado que cumple con los requisitos de licencias y certificaciones de las leyes aplicables, y sus labores son ejecutadas a un nivel y de manera consistente con las buenas prácticas de la industria y los demás requisitos del Contrato.

Análisis. Los documentos provistos muestran que el personal de SJCP está cualificado y cumple con los requisitos de licencia y certificación aplicables.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Personal	**En cumplimiento**

3.2(j)(iii) — Notificación de Aumento a la Profundidad Mínima

Obligaciones. La Sección 3.2(j)(iii) del Contrato establece que SJCP debe notificar a la Autoridad con al menos dos (2) años de anticipación si algún crucero, embarcación u otra línea de transporte requiere algún aumento en la profundidad mínima de dragado de las zonas de atraque o los canales de navegación, incluyendo las zonas de atraque ajustadas y sus respectivas profundidades mínimas de dragado. Esta notificación debe incluir información detallada sobre las embarcaciones de las compañías de cruceros y otras compañías navieras que necesiten mayor profundidad, el lugar específico donde se requiere dicha profundidad, y el impacto que tendría en las Facilidades Portuarias de Cruceros y en los ingresos asociados si no se aumenta la profundidad.

Implementación por la(s) Parte(s). De conformidad a la información provista por SJCP, no se ha identificado la necesidad de aumentar la profundidad mínima de dragado de las zonas de atraque (o los canales de navegación) más allá de los ajustes que están en proceso y que la Autoridad describió en su respuesta a la Solicitud de Información para las Secciones 3.2(j)(i-ii) del Contrato.

Análisis. De acuerdo con la respuesta de SJCP y la de la Autoridad, no se ha identificado la necesidad de aumentar la profundidad mínima de dragado más allá de los ajustes ya planificados. Por ende, no ha sido necesario para SJCP emitir una notificación conforme a esta disposición; así las cosas, SJCP se ha mantenido en cumplimiento con sus obligaciones durante el Período de Evaluación.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Notificación de Aumento a la Profundidad Mínima	**En cumplimiento**

3.2(k) — Aeropuerto de Isla Grande

Obligaciones. La Sección 3.2(k) del Contrato dispone que SJCP no operará las Facilidades Portuarias de Cruceros de una manera que afecte negativamente las operaciones del Aeropuerto de

Isla Grande. De conformidad, SJCP debe obtener las autorizaciones necesarias para llevar a cabo cualquier construcción (u otras actividades) en cumplimiento con cualquier condición impuesta por la Administración Federal de Aviación ("FAA" por sus siglas en inglés).

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que durante el Período de Evaluación no ha realizado actividad o construcción alguna, por lo que no ha sido necesario obtener autorización de parte de la FAA para tales fines.

Análisis. La respuesta de SJCP indica que las operaciones de SJCP no han afectado negativamente al Aeropuerto de Isla Grande, cumpliendo así con las obligaciones establecidas en la Sección 3.2(k) del Contrato. Dado que no se han requerido permisos o autorizaciones de la FAA, SJCP no ha solicitado ninguno.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Aeropuerto de Isla Grande	**En cumplimiento**

Sección 3.3 — Responsabilidad de la Compañía Concesionaria

Obligaciones. La Sección 3.3 del Contrato dispone que SJCP es responsable de operar de manera consistente con los estándares operacionales y los requisitos legales aplicables. SJCP puede entrar en acuerdos o contratos siempre y cuando no afecte el derecho de la Autoridad a ejercer o solicitar los recursos legales previstos en el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). Cualquier falla en el cumplimiento con los estándares operacionales por parte de SJCP no se considera un Incumplimiento del Contrato si dicho incumplimiento ocurre antes del primer aniversario del Cierre Financiero, es decir, el 14 de febrero de 2025. No obstante, lo anterior, SJCP indicó que las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros cumplen, en todos los aspectos materiales, con los estándares operacionales determinados en el Contrato. Además, SJCP cuenta con procedimientos razonablemente diseñados para lograr cumplimiento con dichos estándares operacionales. SJCP proveyó una certificación indicando que:

- Las Facilidades Portuarias de Cruceros son operadas de manera consistente con los estándares operacionales y los requisitos impuestos por las leyes aplicables.
- Ningún acuerdo o contrato ejecutado por SJCP afecta los derechos de la Autoridad a ejercer cualquier recurso legal.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. Esta sección contiene una obligación suspensiva, cuya condición se cumple en el primer aniversario de la Fecha de Cierre, es decir, el 14 de febrero de 2025. Sin embargo, se analizó la obligación relacionada a

que ningún contrato ejecutado por SJCP afecte los derechos de la Autoridad. En este aspecto, la certificación provista indica que SJCP está en cumplimiento con las obligaciones establecidas en la Sección 3.3 del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Responsabilidad de la Compañía Concesionaria	**En cumplimiento**
Cumplimiento con los Estándares Operacionales	**Evaluación posterior**

Sección 3.4 — Plan de Manejo de Activos y Acuerdos Gubernamentales

3.4(a) — Plan de Manejo de Activos

Obligaciones. La Sección 3.4(a) del Contrato dispone que SJCP debe proveer a la Autoridad el borrador del Plan de Manejo de Activos a más tardar dos (2) meses después de la Fecha de Cierre. SJCP discutirá dicho borrador con la Autoridad de buena fe, lo revisará y proporcionará a la Autoridad el Plan de Manejo de Activos final a más tardar cuatro (4) meses después de la Fecha de Cierre. La Sección 3.4(a) del Contrato provee los detalles con los cuales debe contar el referido borrador y el proceso a seguir para la evaluación de este.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP presentó información indicando que el borrador del Plan de Manejo de Activos fue remitido a la Autoridad el 15 de abril de 2024. A su vez, la Autoridad devolvió a SJCP sus comentarios para el Plan de Manejo de Activos el 15 de junio de 2024. SJCP remitió la versión final del Plan de Manejo de Activos a la Autoridad el 15 de julio de 2024.

Análisis. SJCP entregó el borrador del Plan de Manejo de Activos a la Autoridad el 15 de abril de 2024, cumpliendo así con el plazo de dos (2) meses posteriores a la Fecha de Cierre estipulado en el Contrato. Sin embargo, la versión final del Plan de Manejo de Activos fue presentada el 15 de julio de 2024, es decir, cinco (5) meses después de la Fecha de Cierre. Según SJCP, la Autoridad proporcionó comentarios al borrador el 15 de junio de 2024, lo que indica un proceso de revisión y discusión de dos (2) meses.

Debido a que el retraso en la presentación final del Plan de Manejo de Activos se debió a eventos fuera del control de SJCP, consideramos a SJCP en cumplimiento con sus obligaciones bajo esta sección del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Plan de Manejo de Activos	**En cumplimiento**

3.4(b) — Manual de Respuesta para Emergencias

Obligaciones. La Sección 3.4(b) del Contrato dispone que SJCP debe preparar y entregar a la Autoridad, simultáneamente con la preparación y entrega del Plan de Manejo de Activos, un Manual de Respuesta a Emergencias ("Manual de Emergencias") para las Facilidades Portuarias de Cruceros. El mismo debe cubrir emergencias relacionadas con incendios, clima, medio ambiente, salud, seguridad y otras condiciones críticas, incluyendo emergencias portuarias. Dicho manual debe ser revisado periódicamente, y debe especificar las notificaciones a las autoridades gubernamentales competentes y las acciones a seguir para manejar efectivamente cada tipo de emergencia.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP entregó el Manual de Respuestas a Emergencias a la Autoridad junto al Plan de Manejo de Activos, el 15 de julio de 2024. Dicho manual incluye los contactos en caso de emergencias, los contactos de manejo de emergencias con sus respectivas zonas, entre otros asuntos. SJCP proporcionó una certificación que confirma la actualización periódica de dicho manual según sea necesario. Sin embargo, en su respuesta a la Solicitud de Información, SJCP indicó que el Manual de Respuestas a Emergencias no ha sido revisado por la Autoridad.

Análisis. El Manual de Emergencias entregado por SJCP junto con el Plan de Manejo de Activos cumple con los requisitos establecidos en la Sección 3.4(b) del Contrato, ya que aborda los temas requeridos. Aunque el Manual de Emergencias no ha sido revisado aún, el Contrato sólo estipula que debe ser revisado periódicamente, sin definir un intervalo específico. Por lo tanto, SJCP cumplió con su obligación de entregar el Manual de Emergencias y asegurar su actualización según sea necesario.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Manual de Emergencias	**En cumplimiento**

Sección 3.6 — Acuerdos de Propósito Singular

Obligaciones. La Sección 3.6 del Contrato dispone que, durante todo el Término del Contrato, SJCP debe: (a) constituirse y operar exclusivamente como compañía concesionaria, utilizar,

poseer, arrendar, operar y gestionar las Facilidades Portuarias de Cruceros, realizando actividades permitidas bajo el Contrato y aquellas razonablemente relacionadas; (b) abstenerse de participar en negocios ajenos a este propósito; (c) limitar sus activos a los relacionados directamente con las actividades descritas en esta sección; y, (d) mantener libros, registros y cuentas separados y distintos de los de cualquier otra entidad o persona.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que, para el Período de Evaluación, está organizada con el único propósito de operar exclusivamente como compañía concesionaria. Esto se confirmó independientemente con los certificados de formación y organización de SJCP. Además, SJCP certificó que mantiene libros, registros y cuentas separados de cualquier otra entidad.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La misma, en conjunto con los certificados de formación y organización, confirma que SCJP cumple con la Sección 3.6 del Contrato al operar exclusivamente como compañía concesionaria y mantener la separación adecuada de sus registros y activos.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Acuerdos de Propósito Singular	**En cumplimiento**

Sección 3.12 — Utilidades

Obligaciones. La Sección 3.6 del Contrato dispone que SJCP debe: (i) proporcionar o asegurar la provisión de todos los servicios de utilidades; (ii) pagar o hacer pagar todos los cargos, incluidos impuestos y tarifas aplicables, a su vencimiento. A solicitud razonable de la Autoridad, SJCP debe enviar recibos oficiales, copias o pruebas satisfactorias del pago dentro de los 30 días posteriores a cada fecha de vencimiento.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que, durante el Período de Evaluación, todos los servicios de utilidades para las Facilidades Portuarias de Cruceros fueron pagados oportunamente. Además, en su respuesta a la Solicitud de Información, SJCP confirmó que todas las utilidades se pagaron a su vencimiento.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. SJCP ha confirmado que ha cumplido puntualmente con todas las obligaciones de pago relacionada a los servicios de utilidades.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Utilidades	**En cumplimiento**

Sección 3.14 — Notificación de Mora y Reclamaciones

Obligaciones. La Sección 3.14 del Contrato dispone que SJCP debe notificar a la Autoridad, sin demora, de cualquier Incumplimiento con sus obligaciones bajo el Contrato (incluyendo los estándares operacionales), y/o bajo cualquier Contrato de Facilidad Portuaria Asignada y/o cualquier Contrato Principal. Además, SJCP debe notificar a la Autoridad sobre cualquier reclamación, procedimiento, disputa (incluidas las laborales) o litigio material relacionado con las Facilidades Portuarias de Cruceros del cual SJCP tenga conocimiento.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que, para el Período de Evaluación, no ha recibido, ni emitido ninguna notificación de mora o reclamación.

Análisis. SJCP indicó que para el Período de Evaluación no se han emitido notificaciones o reclamaciones. De igual forma, al revisar el portal del poder judicial, no se encontró ninguna reclamación judicial en contra de SJCP, su entidad parental, o sus ejecutivos. Además, se confirmó que la única acción judicial que involucra a la Autoridad para el Período de Evaluación es una acción de expropiación forzosa no relacionada con el Contrato. A base de la respuesta de SJCP, la la Solicitud de Información e investigación independiente, consideramos a SJCP en cumplimiento con esta sección del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Notificación de Mora y Reclamaciones	**En cumplimiento**

Sección 3.17 — Servicios de Emergencia, Seguridad y Prevención de Incendios

Obligaciones. La Sección 3.17 del Contrato dispone que SJCP debe asegurarse que las Facilidades Portuarias de Cruceros cuenten con vigilancia adecuada de la policía, oficiales de seguridad y bomberos, incluyendo el apoyo de oficiales de orden público según las leyes aplicables. Además, SJCP tiene derecho, sujeto a los requisitos legales, de contratar con el Negociado de Policía de Puerto Rico, proveedores de servicios de emergencia y seguridad privada para mejorar los niveles de servicio. Las Facilidades Portuarias de Cruceros deben tener personal cualificado y disponible para responder a emergencias las 24 horas del día, y SJCP debe cooperar con todos los servicios

de emergencia y personal de seguridad, incluyendo las fuerzas armadas, con respecto al manejo de emergencias y seguridad nacional.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP presentó copia del contrato con una compañía de seguridad privada, que detalla horarios, puestos y cantidad de oficiales asignados por turno. Además, SJCP proporcionó una certificación confirmando que las Facilidades Portuarias de Cruceros cuentan con personal adecuado para seguridad y emergencias las 24 horas del día, incluyendo oficiales de orden público.

Análisis. El contrato de seguridad privada y la certificación de SJCP demuestran que se cumple con la presencia de personal de seguridad y respuesta a emergencias las 24 horas del día. El contrato especifica los detalles operativos y la certificación confirma que se cuenta con el personal cualificado y disponible.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Servicios de Emergencia, Seguridad y Prevención de Incendios	**En cumplimiento**

Sección 3.23 — Contratos de Atraques Preferenciales

Obligaciones. La Sección 3.23 del Contrato dispone que SJCP deberá hacer valer los derechos, cumplir las obligaciones y asumir las responsabilidades de la Autoridad bajo los Contratos de Atraque Preferencial existentes. A partir de la Fecha de Cierre, SJCP asume todas las responsabilidades derivadas de estos contratos y actuará como designado de la Autoridad para su gestión.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP confirmó en su respuesta a la Solicitud de Información que no ha habido enmiendas a los Contratos de Atraque Preferencial durante el Período de Evaluación y que no ha ocurrido ningún evento que requiera notificación a la Autoridad por incumplimiento por parte de las compañías de cruceros. La certificación proporcionada por SJCP confirma que, como designado de la Autoridad, cumple con todas las obligaciones bajo estos contratos.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La certificación y la respuesta de SJCP demuestran que la compañía ha asumido y está cumpliendo con todas las responsabilidades de la Autoridad bajo los Contratos de Atraque Preferencial. La ausencia de enmiendas o eventos de incumplimiento refuerza que SJCP está en cumplimiento con los requisitos contractuales.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Contratos de Atraques Preferenciales	**En cumplimiento**

Artículo 4 — Proyectos Capitales

Sección 4.5 — Estándares y Procedimiento de Diseño y Construcción

Obligaciones. La Sección 4.5 del Contrato dispone que SJCP debe diseñar, gestionar, adquirir, construir, equipar y completar todos los proyectos de mejoras del muelle de cruceros y modificaciones que constituyan proyectos de mejoras capitales. Ello debe hacerse asegurando que el diseño, los materiales, el equipo, y la ejecución cumplan con las especificaciones técnicas y de diseño aplicables, las buenas prácticas de la industria, las leyes y autorizaciones pertinentes, y los términos del Contrato. Además, SJCP debe presentar los documentos de diseño simultáneamente a la Autoridad y a un ingeniero independiente para fines de revisión y comentarios con suficiente antelación antes de solicitar autorizaciones de construcción o equipamiento.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que el 100% del diseño y las especificaciones técnicas para los Proyectos de Inversión Inicial fueron aprobados por el ingeniero independiente y la Autoridad el 25 de enero de 2024, antes de la Fecha de Cierre. SJCP proporcionó copia de la carta de aprobación emitida por la Autoridad en esa fecha, confirmando que se cumplieron los requisitos aplicables.

Análisis. La aprobación del 100% del diseño y las especificaciones técnicas por parte de la Autoridad y el ingeniero independiente, previo a la Fecha de Cierre, demuestran que SJCP ha cumplido con los requisitos de la Sección 4.5 del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Estándares y Procedimiento de Diseño y Construcción	**En cumplimiento**

Sección 4.8 — Certificado de Metas y Certificado de Terminación

Obligaciones. La Sección 4.8 del Contrato dispone que SJCP debe asegurar la participación de un ingeniero independiente en las Inspecciones de Metas Completadas e Inspecciones de Proyecto Terminado. SJCP debe proporcionar a la Autoridad copias de los certificados de estas inspecciones.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que la construcción de los Proyectos de Inversión Inicial no ha comenzado debido a retrasos en la obtención de permisos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. La respuesta de SJCP es cónsona con la respuesta a la Solicitud de Información para la Sección 15.2(a) del Contrato, en la cual SJCP indicó que durante este Período de Evaluación ha tenido dos (2) eventos de atraso, incluyendo la demora en la obtención del permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos.

Análisis. Aunque los Proyectos de Inversión Inicial no han comenzado debido al retraso en los permisos necesarios, se confirmó – como se indica en las secciones de este Informe correspondiente al Cierre Financiero – que ya se designó un ingeniero independiente. Por tanto, SJCP ha tomado medidas para que un ingeniero independiente participe en las inspecciones requeridas una vez comiencen los Proyectos de Inversión inicial.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Certificado de Metas y Certificado de Terminación	**Evaluación posterior**

Artículo 5 — Modificaciones

Sección 5.1 — Modificaciones Acordadas

Obligaciones. La Sección 5.1 del Contrato dispone que la Autoridad puede proponer una modificación al Contrato. Tras la propuesta, SJCP debe preparar y entregar a la Autoridad una declaración escrita que incluya: (i) la descripción de la modificación; (ii) un cronograma para la implementación, si aplica; (iii) el precio para la implementación, si aplica; y (iv) el impacto de la modificación en las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros y los costos proyectados de operación y mantenimiento. La Parte que propone una modificación, debe asumir el costo de la declaración escrita requerida por el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP informó que no ha propuesto modificaciones durante el Período de Evaluación. Sin embargo, la Autoridad indicó que las Partes formalizaron una modificación previa al Cierre Financiero con el propósito de instalar un nuevo puente de embarque de pasajeros en el Muelle 4. La modificación se formalizó mediante un acuerdo entre la Autoridad y SJCP con fecha del 6 de julio de 2023.

Análisis. SJCP no ha propuesto modificaciones durante el Período de Evaluación, con respecto al Muelle 4, dado que la modificación se concretó de acuerdo a lo estipulado en el Contrato, SJCP se encuentra en cumplimiento con sus obligaciones.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Modificaciones Acordadas	**En cumplimiento**

Artículo 6 — Régimen de Acceso Abierto y Otros Estándares Operacionales

Sección 6.1 — Cumplimiento con los Estándares Operacionales

Obligaciones. La Sección 6.1 del Contrato dispone que SJCP debe cumplir y asegurarse que las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros cumplan con los estándares operacionales, en todos los aspectos materiales, durante el Término del Contrato. Esto incluye el Régimen de Acceso Abierto y cualquier cambio o modificación en los estándares operacionales. SJCP tiene hasta 180 días desde la Fecha de Cierre para llevar a cabo cambios en las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros con el fin de que las mismas cumplan con los estándares operacionales.

La Autoridad y SJCP han acordado que los estándares operacionales se interpretan de manera flexible a la luz de sus objetivos, pero SJCP debe contar con procedimientos que estén razonablemente diseñados para lograr el cumplimiento de estos. Cabe destacar que no se consideran violaciones los incumplimientos ocasionales y aislados, siempre que SJCP haya establecido dichos procedimientos razonables.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que cuenta con procedimientos para evaluar el cumplimiento de sus operaciones con los estándares operacionales y determinar si debe implementar cambios en las operaciones. Actualmente, el proceso de evaluación está en curso y SJCP proveyó información sobre su progreso y las herramientas con las que cuenta para cumplir con sus obligaciones bajo esta sección (e.g., formularios a ser utilizados como parte de su evaluación de las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros).[8]

Análisis. SJCP ha demostrado progreso y ha establecido procedimientos para asegurar el cumplimiento futuro, lo que indica que está tomando las medidas necesarias para cumplir con sus obligaciones contractuales. Sin embargo, la evaluación completa de los estándares operacionales

[8] Notamos que, en la carta del 2 de agosto de 2024, SJCP indica que los planes para los estándares operacionales que están pendientes se entregarán a la Autoridad en un plazo razonable, que no será menos de 90 días después de completar el período inicial de 180 días a partir de la Fecha de Cierre. La Sección 6.1 permite extensiones al período de 180 días y establece un proceso para ello. No hemos evaluado la extensión ya que cae fuera del Período de Evaluación.

aún está en curso. Además, el período de 180 días para implementar cambios no ha concluido. Por ello, el cumplimiento con esta sección no puede evaluarse para el Período de Evaluación.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Cumplimiento con los Estándares Operacionales	**Evaluación posterior**

Artículo 8 — Reportes, Auditorías, e Informes

Sección 8.1 — Informes

8.1(a) — Manejo de Incidentes y Notificaciones

Obligaciones. La Sección 8.1(a) del Contrato dispone que SJCP notificará sin demora a la Autoridad sobre cualquier emergencia material, accidente, o incidente material que ocurra en la Instalación Portuaria de Cruceros. La notificación debe realizarse dentro de las 24 horas posteriores a la toma de conocimiento de dicho evento. Además, SJCP deberá notificar de inmediato a la Autoridad sobre todas las reclamaciones materiales hechas en contra de SJCP de las cuales SJCP tenga conocimiento, así como sobre posibles reclamaciones materiales que SJCP razonablemente anticipe pueda presentar contra terceros.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP proporcionó copia de una carta enviada a la Autoridad el 16 de abril de 2024, sobre un incidente ocurrido el 11 de abril de 2024. Aunque la carta data del 16 de abril, en ella se indica que SJCP notificó a la Autoridad el 12 de abril de 2024. El incidente ocurrió al momento de atracar el MSC Meraviglia en el muelle 3 W; y la carta describe las acciones tomadas inmediatamente por SJCP, entre ellas notificar a la Guardia Costera de los Estados Unidos y realizar la querella con la Policía de Puerto Rico.

En respuesta a la Solicitud de Información para la Sección 3.2(f) del Contrato, SJCP proveyó copia de otros incidentes que ocurrieron durante el Período de Evaluación. Dichos incidentes incluyen dos (2) relacionados con las pasarelas de abordaje del Muelle Panamericano West y el Muelle 4.

Análisis. Con respecto al MSC Meraviglia, SJCP cumplió con la obligación de notificación al informar a la Autoridad dentro del plazo requerido tras el incidente ocurrido el 11 de abril de 2024. En cuanto a los demás incidentes, aunque SJCP mantiene la documentación correspondiente, no notificó a la Autoridad considerando que éstos no cualificaban como incidentes materiales. Por tanto, consideramos a SJCP en cumplimiento con las obligaciones del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Manejo de Incidentes y Notificaciones	**En cumplimiento**

8.1(b) — Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones

Obligaciones. La Sección 8.1(b) del Contrato dispone que SJCP debe notificar de inmediato a la Autoridad sobre cualquier incidente que involucre la descarga o derrame de sustancias peligrosas según las leyes ambientales aplicables. La notificación debe incluir detalles del lugar, la hora, las agencias involucradas, los daños ocurridos, y las medidas correctivas adoptadas (o que se adoptarán). Si la notificación se hace verbalmente, SJCP debe además entregar una notificación por escrito. La obligación de notificar a la Autoridad se sumará a cualquier otra obligación de informar establecida por las leyes ambientales aplicables.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no han ocurrido eventos de descarga o derrame de sustancias peligrosas, según se define en las leyes ambientales aplicables.

Análisis. Al no haber ocurrido incidentes de la naturaleza indicada en esta Sección, SJCP no se ha visto en la necesidad de notificar a la Autoridad. SJCP ha actuado de acuerdo con lo que dispone el Contrato, por lo cual consideramos que está en cumplimiento con el mismo.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones	**En cumplimiento**

Sección 8.2 — Información

8.2(a) — Información; Inspecciones

Obligaciones. La Sección 8.2(a) del Contrato dispone que SJCP debe, a solicitud de la Autoridad o de cualquier otra autoridad gubernamental con jurisdicción competente, proporcionar toda la información bajo su posesión relacionada con el Contrato o las Facilidades Portuarias de Cruceros. También debe cooperar con la Autoridad, la AAPP y auditores autorizados para la preparación y presentación de informes anuales sobre el Contrato, según la Ley Núm. 136-2003.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que durante el Período de Evaluación no ha recibido solicitudes de información ni ha sido objeto de investigaciones o auditorías por parte de la Autoridad o cualquier otra autoridad gubernamental con jurisdicción competente.

Análisis. Aunque SJCP no recibió solicitudes de información ni fue objeto de investigaciones o auditorías durante el Período de Evaluación, es importante considerar que la Solicitud de Información que dio lugar a este Informe podría interpretarse como una solicitud conforme a la Sección 8.2(a) del Contrato. Sin embargo, la Solicitud de Información se realizó fuera del Período de Evaluación, y dado que el monitoreo de cumplimiento se limita a los eventos ocurridos dentro de ese Período, no afecta el nivel de cumplimiento de SJCP. En todo caso, SJCP respondió y proveyó información relevante bajo su posesión con respecto a la Solicitud de Información.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Información; Inspecciones	**En cumplimiento**

Sección 8.3 — Derechos de Inspección, Auditoria y Revisión de la Autoridad

8.3(a) — Información; Auditorías

Obligaciones. La Sección 8.3(a) del Contrato dispone que cualquier auditor autorizado puede, tras notificación previa, llevar a cabo una auditoría de la información mantenida o entregada por SJCP en relación con las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros. SJCP debe proporcionar acceso a la información y material requerido para la auditoría y cooperar razonablemente con los auditores.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no ha sido objeto de ninguna auditoría relacionada con las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros. No obstante, SJCP aseguró que mantiene todos los registros y documentos requeridos disponibles para cualquier auditor autorizado que los solicite.

Análisis. Aunque SJCP no ha sido objeto de auditorías durante el Período de Evaluación, ha demostrado cumplimiento con la Sección 8.3(a) del Contrato al mantener todos los registros y documentos necesarios disponibles para cualquier auditor autorizado.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Información; Auditorías	**En cumplimiento**

Artículo 9 — Garantías y Representaciones

Sección 9.3 — Presentación de Contribuciones

Obligaciones. La Sección 9.3 del Contrato requiere que SJCP declare que, a la fecha del Contrato, no tiene deudas pendientes con Departamento de Trabajo y Recursos Humanos de Puerto Rico (i.e., deudas por seguro de desempleo, incapacidad temporal, o seguro social de chofer), Hacienda (i.e., deudas por impuestos), o el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (i.e., deudas por impuestos sobre bienes inmuebles o personales). De tener deudas pendientes, dicha Sección requiere una declaración a fines de que SJCP o sus miembros capitales tienen un plan de pago vigente y han cumplido con el mismo.

SJCP debe obtener y entregar a la Autoridad, en una fecha no anterior a 60 días previo a la Fecha de Cierre, los siguientes documentos:

- Certificado emitido por Hacienda que confirme la presentación de las Planillas de Contribución Sobre Ingresos, o una certificación a fines de que SJCP y sus miembros capitales no han tenido que presentar Planillas de Contribución Sobre Ingresos en Puerto Rico durante los últimos cinco años;
- Certificado de No Deuda emitido por Hacienda;
- Certificado de No Deuda emitido por el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales; y
- Certificado de No Deuda emitido por el Departamento de Trabajo y Recursos Humanos para el seguro de desempleo, incapacidad y seguro social choferil.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP presentó los certificados requeridos por esta sección e indicó que los mismos fueron entregados a la Autoridad el 12 de febrero de 2024. Dichos certificados cumplen con el requisito de haber sido emitidos 60 días antes de la Fecha de Cierre.

Análisis. La presentación los certificados por parte de SJCP demuestra que ha cumplido con la Sección 9.3 del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Cumplimiento con Las Leyes	**En cumplimiento**

Artículo 11 — Cumplimiento con las Leyes

Sección 11.1 — Cumplimiento con Las Leyes

Obligaciones. La Sección 11.1 del Contrato dispone que SJCP debe, en todo momento y a su propio costo, cumplir con todas las leyes aplicables que rigen las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros. SJCP debe notificar a la Autoridad dentro de un plazo de siete (7) días si recibe cualquier aviso de una autoridad gubernamental indicando que SJCP podría haber violado alguna ley.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no ha recibido ninguna notificación de violación por parte de ninguna autoridad gubernamental. De igual modo, SJCP indicó que las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros cumplen con todas las leyes aplicables.

Análisis. Nos apoyamos en la información provista por SJCP, aceptándola tal como se presentó. Además, al revisar el portal del poder judicial, no se encontró ninguna reclamación judicial en contra de SJCP. De conformidad, consideramos a SJCP en cumplimiento con lo dispuesto en el Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Cumplimiento con Las Leyes	**En cumplimiento**

Sección 11.2 — Leyes de No-Discriminación

Obligaciones. La Sección 11.2 del Contrato dispone que SJCP debe cumplir con todas las leyes federales y locales aplicables relacionadas con la no-discriminación.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros se llevan a cabo de conformidad con todas las leyes federales y locales aplicables sobre la no-discriminación. Además de la declaración, SJCP presentó el Código de Ética que ha adoptado.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con las obligaciones de no-discriminación bajo las leyes aplicables. De igual forma, el Código de Ética de SJCP indica que SJCP está obligado a mantener un lugar de trabajo integral y diverso, proporcionar a sus empleados igualdad de oportunidades de empleo, y aplicar sistemas de compensación y políticas disciplinarias de manera justa. En el documento, SJCP prohíbe tomar decisiones basadas en la edad, el color, la identidad de género, el origen étnico, las discapacidades físicas o mentales, la raza, la religión, la orientación sexual u otras características personales bajo protección legal.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Leyes de No-Discriminación	**En cumplimiento**

Sección 11.3 — Cláusulas de No Discriminación y No Acoso Sexual

Obligaciones. La Sección 11.3 del Contrato dispone que SJCP y sus contratistas no deben discriminar por motivos de género, raza, credo o color -- en la fabricación de suministros, la ejecución de trabajos, la contratación de empleados y contratistas que estén cualificados para realizar su trabajo, o cualquier otra actividad requerida bajo el Contrato o cualquier subcontrato. SJCP y sus contratistas deben establecer y mantener una política escrita contra el acoso sexual, informar a los empleados sobre esta política, y tomar medidas disciplinarias en caso de violaciones. Las disposiciones de esta sección deben ser incluidas en todos los subcontratos, de modo que sean vinculantes para cada contratista.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP adoptó el Código de Ética de su empresa matriz, Global Ports Holding Plc, fechado el 19 de enero de 2023, el cual incluye políticas contra la discriminación y el acoso, incluyendo acoso sexual. SJCP certificó que ha incluido estas políticas en todos los subcontratos y que cumple con las leyes de no discriminación y no acoso sexual. Además, SJCP certificó que no discrimina por motivos de género, raza, credo o color a ninguna persona que esté cualificada y disponible para realizar el trabajo al que se refiere el empleo.

Análisis. La adopción del Código de Ética, que incluye políticas contra la discriminación y el acoso sexual, y la inclusión de estas disposiciones en los subcontratos demuestran que las operaciones y relaciones laborales del SJCP están alineadas con los principios de no discriminación y no acoso sexual. Además, se revisaros varios subcontratos proporcionados por SJCP con respecto al Cierre Financiero y se corroboró que los mismos contienen cláusulas contra la discriminación y el acoso, lo cual refuerza el cumplimiento de SJCP con sus obligaciones bajo el Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Cláusulas de No Discriminación y No Acoso Sexual	**En cumplimiento**

Sección 11.5 — Bienes y Servicios Locales

Obligaciones. La Sección 11.5 del Contrato dispone que, de acuerdo con el Artículo 10 de la Ley Núm. 14 del 8 de enero de 2004,[9] SJCP debe utilizar bienes extraídos, producidos, ensamblados, empaquetados, embotellados o distribuidos en Puerto Rico por empresas locales o agentes establecidos en Puerto Rico, siempre que dichos bienes estén disponibles y sean aplicables a los servicios provistos y que las leyes aplicables lo permitan. El costo de estos bienes se considerará razonable siempre que las contribuciones gubernamentales financien su compra y las condiciones de dichas contribuciones gubernamentales lo exijan.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que cumple con esta disposición en la medida que los bienes estén disponibles, en la medida que esta sección sea aplicable a los servicios proporcionados bajo el Contrato, y en la medida que lo permitan las leyes aplicables.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con las obligaciones de utilizar bienes locales conforme a lo dispuesto en la Sección 11.5 del Contrato, siempre y cuando dichos bienes estén disponibles y sean aplicables a los servicios provistos. En los casos donde los bienes requeridos no están disponibles en la industria local, el Contrato permite a SJCP buscar otras alternativas para su adquisición. Por lo tanto, esos casos no afectan el cumplimiento de SJCP con esta sección del Contrato.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Bienes y Servicios Locales	**En cumplimiento**

Sección 11.6 — Integridad de la Compañía Concesionaria

Obligaciones. La Sección 11.6 del Contrato dispone que SJCP debe mantener los más altos estándares de integridad en el cumplimiento del Contrato. SJCP se compromete a no tomar ninguna medida que infrinja las leyes, regulaciones u otros requisitos federales o de Puerto Rico relacionados con la contratación con la Autoridad y certifica que no tiene intereses particulares que puedan generar conflictos de interés o de política pública con la Autoridad. Conforme a estas obligaciones, SJCP no debe:

- Revelar ninguna información confidencial obtenida bajo el Contrato, lo cual violaría el acuerdo de confidencialidad descrito en la Sección 2.5(g).
- Ofrecer, conferir o acordar conferir — directa o indirectamente — beneficios pecuniarios a nadie como contraprestación por una decisión, opinión, recomendación,

[9] 3 P.R. Laws Ann. § 930 *et seq.*

voto, otros acto discrecional o violación de un deber legal por parte de un funcionario o empleado de la Autoridad.

- Ofrecer, dar o prometer — directa o indirectamente — gratificaciones en beneficio de o a solicitud de un funcionario o empleado de la Autoridad.
- Aceptar o dar gratificaciones a representantes de la Autoridad con la intención de que la gratificación influya en la ejecución del Contrato o cualquier otro acuerdo.

Al ejecutar el Contrato y solicitar cualquier compensación relacionada, SJCP certifica que no ha violado ninguna disposición de esta Sección 11.6 del Contrato.

SJCP debe notificar de inmediato y por escrito a la Autoridad si se entera de cualquier violación, actual o potencial, de las disposiciones de esta sección. A solicitud del Contralor de Puerto Rico o sus agentes, SJCP debe proporcionar o poner a disposición, de inmediato, cualquier información relevante para inspección o copia. Esto incluye registros comerciales y financieros, así como otros documentos relacionados con el Contrato. SJCP debe mantener esta información durante cinco años, salvo que la ley disponga diferente. Si SJCP incurre en un incumplimiento que viole alguna disposición de esta sección, la Autoridad puede rescindir el Contrato y cualquier otro acuerdo con SJCP, e inhabilitar y suspender a SJCP de hacer negocios con la Autoridad.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no ha ocurrido ninguna violación de las disposiciones de esta sección, por lo cual no ha surgido obligación de notificar a la Autoridad. Además, certificó que no representa intereses que impliquen un conflicto de interés o de política pública con la Autoridad.

Análisis. Nos apoyamos en las representaciones y certificaciones de SJCP, aceptándolas tal como se presentaron. Las mismas indican SJCP ha cumplido con las obligaciones de mantener la integridad en sus operaciones y evitar conflictos de interés y política pública, conforme a las disposiciones de esta sección. Dado que no ha habido incumplimiento, las obligaciones de notificación y proporcionar o poner a disposición información requerida por el Contralor no han aplicado.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Integridad de la Compañía Concesionaria	**En cumplimiento**

Sección 11.7 — Obligaciones Contributivas en Puerto Rico

Obligaciones. La Sección 11.7 del Contrato dispone que SJCP debe informar a la Autoridad si, en cualquier momento durante el Término del Contrato, se atrasa en el pago de las contribuciones impuestas por cualquier autoridad gubernamental de Puerto Rico.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no se ha atrasado en el pago de contribuciones impuestas por ninguna autoridad gubernamental de Puerto Rico.

Análisis. Nos apoyamos en la respuesta de SJCP, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con sus obligaciones bajo esta sección. Además, se revisaron las Certificaciones de No Deuda emitidas por varias agencias del Gobierno tales como Hacienda, el Centro de Recaudación de Impuestos Municipales y el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Los certificados muestran que, para la Fecha de Cierre, SJCP se encontraba en cumplimiento. Sin embargo, la información provista no muestra si ha mantenido este cumplimiento más allá del Cierre Financiero; tal cumplimiento debe evaluarse en monitorias posteriores

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Obligaciones Contributivas en Puerto Rico (hasta la Fecha de Cierre)	**En cumplimiento**
Términos de la Concesión – Integridad de la Compañía Concesionaria (a partir de la Fecha de Cierre)	**Evaluación posterior**

Sección 11.8 — Contratistas y Contratos de Proveedores

Obligaciones. La Sección 11.8 del Contrato dispone que, en la medida en que lo permitan las leyes aplicables, SJCP debe incluir las disposiciones del Artículo 11 y la Sección 9.3 del Contrato en cada subcontrato y contrato de suministros, para que sean vinculantes para cada contratista.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que ha cumplido con esta obligación al incluir las disposiciones requeridas en todos los subcontratos y contratos de suministros.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación de SJCP, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con sus obligaciones bajo esta sección. Además, se revisaron varios contratos que SJCP presentó en relación con las obligaciones pertinentes al Cierre Financiero, incluyendo el contrato del ingeniero independiente y el contrato con Enka Construction. Estos contratos contienen las disposiciones relevantes requeridas, cumpliendo así SJCP con sus obligaciones.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Contratistas y Contratos de Proveedores	**En cumplimiento**

Sección 11.9 — Práctica de Ingeniería, Arquitectura y Otras Profesiones en Puerto Rico

Obligaciones. La Sección 11.9 del Contrato dispone que, en la medida en que las operaciones de las Facilidades Portuarias de Cruceros impliquen la prestación de servicios de arquitectura, ingeniería, agrimensura y arquitectura paisajística regidos por la Ley Núm. 173 del 12 de agosto de 1988 ("Ley Núm. 173-1988"),[10] SJCP debe cumplir (y exigir a sus subcontratistas y agentes cumplir) con dicha ley. SJCP también debe supervisar el cumplimiento con esta ley por parte de sus subcontratistas y agentes. Cualquier mención en el Contrato sobre diseño o ingeniería por parte de SJCP, Enka Construction (o cualquier otro contratista) se interpretará como que dichos servicios deben ser realizados por empresas, arquitectos o ingenieros con licencia local. En ninguna circunstancia se considerará que estas referencias implican la oferta o aceptación de servicios por parte de entidades o personas no autorizadas.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP certificó que durante el Período de Evaluación ha cumplido con la Ley Núm. 173-1988 y ha vigilado el cumplimiento con la misma por parte de sus subcontratistas y agentes.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación de SJCP, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con sus obligaciones bajo esta sección. Además, se revisaron varios contratos que SJCP presentó en relación con las obligaciones pertinentes al Cierre Financiero, incluyendo el contrato del ingeniero independiente y el contrato con Enka Construction. Ambos contratos incluyen requisitos que exigen que los profesionales involucrados estén cualificados y licenciados. Esto refuerza el cumplimiento de SJCP con la Sección 11.9 del Contrato, asegurando que todas las operaciones que involucran servicios de ingeniería y arquitectura sean realizadas por profesionales debidamente autorizados.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Práctica de Ingeniería, Arquitectura y Otras Profesiones en Puerto Rico	**En cumplimiento**

Artículo 13 — Seguros

Secciones 13.1 y 13.2 — Cubiertas de Seguros y Requisitos Adicionales

[10] 20 P.R. Laws Ann. § 711 *et seq.*

Obligaciones. Estas secciones disponen que SJCP debe proveer a la Autoridad copia de los certificados de seguros para las siguientes cubiertas, antes de la Fecha de Cierre:

- Responsabilidad por prácticas laborales en un límite de no menos de $5,000,000 por ocurrencia.
- Seguro de compensación para trabajadores con la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, y bajo la Ley de Compensación para Trabajadores Portuarios y Estibadores.[11]
- Seguro de responsabilidad civil marítima comercial o equivalente con límites de no menos de $50,000,000 por incidente y $100,000,000 en total por lesiones corporales (incluida la muerte) y responsabilidad por daños a la propiedad.
- Seguro de responsabilidad civil para automóviles con límites de no menos de $1,000,000 por ocurrencia y $5,000,000 en total por lesiones corporales y daños a la propiedad para cualquier automóvil/vehículo motorizado propio, no propio o alquilado.
- Seguro de riesgo del constructor al costo de reemplazo de materiales, suministros, equipos, maquinaria y accesorios que sean o serán parte de las Facilidades Portuarias de Cruceros.
- Seguro de responsabilidad profesional que cubra actos, errores u omisiones, con límites de no menos de $ 1,000,000 por ocurrencia y $ 2,000,000 en total (aplicable si arquitectos, ingenieros, directores de proyecto, directores de construcción u otros consultores profesionales realizan trabajos en relación con el Contrato).
- Cobertura de seguro de propiedad en una base de reemplazo completo para el riesgo de pérdida física directa real y personal de todo tipo y descripción.
- Seguro de responsabilidad legal por contaminación, con límites de no menos de $5,000,000 por ocurrencia y $25,000,000 en total.
- Seguro de interrupción de negocios contra la interrupción o pérdida de los ingresos proyectados de las Facilidades Portuarias de Cruceros por al menos seis meses a partir de la ocurrencia del riesgo.
- Seguro de responsabilidad civil de protección de contratistas de propietarios o cobertura equivalente con un límite de no menos de $ 2,000,000 por ocurrencia.
- Seguro de calderas y maquinaria o cobertura de avería para estructuras que alberguen equipos y sistemas con un valor total de reemplazo de $25,000 o más, con cobertura límite al menos igual al costo total de reemplazo del equipo, más el 10%.
- Responsabilidad fiduciaria en un límite de no menos de $3,000,000 por ocurrencia.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que la notificación sobre los certificados de seguro requeridos en el Contrato se entregó a la Autoridad para la Fecha de Cierre, como se detalla

---

[11] 33 U.S.C. § 901 *et seq.*

en el Anexo B de la carta de acuerdo fechada el 30 de enero de 2024. La carta del 30 de enero de 2024 fue aceptada por ambas partes.

En la carta, las Partes confirman que algunas pólizas aún estaban pendientes de número. Los certificados con los números de póliza se entregaron después de la Fecha de Cierre.

La carta del 30 de enero también establece un acuerdo entre la Autoridad y SJCP de que, en lugar de presentar un certificado de seguro para autos, SJCP sólo presentaría la cotización, ya que en ese momento no contaba con autos en sus activos. SJCP se comprometió a obtener la cubierta de seguro de autos una vez que tuviera su primer vehículo en operación.

Análisis. La documentación proporcionada por SJCP demuestra que se han cumplido las obligaciones de mantener los seguros requeridos, de acuerdo con las Secciones 13.1 y 13.2 del Contrato (y en la medida necesaria basado en los activos de SJCP). Además, SJCP ha informado a la Autoridad de manera adecuada. Aunque algunos números de póliza se proporcionaron después de la Fecha de Cierre, esto no afecta significativamente el cumplimiento de las obligaciones.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Cubiertas de Seguros y Requisitos Adicionales	**En cumplimiento**

Sección 13.3 — Daños o Destrucción

Obligaciones. La Sección 13.3 del Contrato dispone que si la totalidad o parte de las Facilidades Portuarias de Cruceros son destruidas o dañadas por cualquier tipo de incendio o incidente (incluyendo incidentes para los cuales no se haya obtenido un seguro), SJCP debe: (i) notificar a la Autoridad inmediatamente después recibir notificación del incendio o incidente; y (ii) proceder diligentemente a restaurar las Facilidades Portuarias de Cruceros a su costo exclusivo e independientemente de si el pago del seguro cubre el costo estimado de las reparaciones, alteraciones, restauraciones, reemplazo y reconstrucción.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que notificó a la Autoridad sobre un incidente ocurrido el 11 de abril de 2024 relacionado con el atraque de un crucero en el Muelle 3W. La notificación fue enviada a la Autoridad el 16 de abril de 2024. La notificación menciona las gestiones realizadas para hacer una reclamación por el accidente e indica que, tras evaluar la estructura, un ingeniero estructural identificó los daños a la misma. El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos aprobó un permiso de emergencia para el trabajo de restauración, por lo que la compañía Caribbean Construction Group fue contratada para llevar a cabo la restauración.

Análisis. SJCP ha cumplido con sus obligaciones bajo la Sección 13.3 del Contrato al notificar oportunamente a la Autoridad sobre el incidente ocurrido el 11 de abril de 2024 y al tomar medidas inmediatas para restaurar las instalaciones. Aunque la restauración del Muelle 3W aún no se ha completado, las acciones tomadas hasta ahora, como la evaluación de daños, la aprobación del permiso de emergencia y la contratación de Caribbean Construction Group, demuestran que SJCP ha procedido de manera diligente para restaurar las Facilidades Portuarias. Por lo tanto, consideramos a SJCP en cumplimiento lo dispuesto en la Sección 13.3 del Contrato.

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Daños o Destrucción	**En cumplimiento**

Artículo 15 — Compensación por Concesión; Eventos de Retraso

Sección 15.1 — Pago de Compensación por Concesión

15.1(a) — Notificación

Obligaciones. La Sección 15.1(a) del Contrato dispone que, si ocurre un Evento de Compensación,[12] SJCP debe entregar una notificación preliminar a la Autoridad dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que SJCP tuvo conocimiento por primera vez del Evento de Compensación. Dentro de los 30 días luego de entregar la notificación preliminar, SJCP debe entregar una nueva notificación que incluya detalles del evento, una explicación de por qué constituye un Evento de Compensación bajo los términos del Contrato, el monto reclamado como Compensación y detalles del cálculo de esta.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no se ha producido ningún Evento de Compensación durante el Período de Evaluación, por lo que no se ha requerido notificación.

Análisis. SJCP está en cumplimiento con la Sección 15.1(a) del Contrato, ya que esta sección sólo requiere notificación en caso de que ocurra un Evento de Compensación, y hasta la fecha no ha ocurrido ninguno.

[12] Definido en el Contrato como aquellos eventos que requieren que la Autoridad pague a SJCP una compensación para restaurar su posición económica post-impuesto, de manera que no sea ni mejor ni peor que la que habría tenido si no hubiera ocurrido el Evento de Compensación. Los mismos incluyen, pero no se limitan, a eventos relacionados con el acceso y uso de las Facilidades Portuarias de Cruceros, el cumplimiento con modificaciones requeridas a los estándares operacionales, remedios por incumplimientos de la Autoridad, remedios por eventos de retraso que no resulten por negligencia o incumplimiento intencional de SJCP y otros eventos.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Pago de Compensación por Concesión	**En cumplimiento**

Sección 15.2 — Eventos de Retraso

15.2(a) — Notificación

Obligaciones. La Sección 15.2(a) del Contrato dispone que, si una de las Partes se ve afectada por un Evento de Retraso, debe notificarlo a la otra Parte lo antes posible y, en ningún caso, más de 10 días hábiles después de que tenga conocimiento del Evento. Si el Evento de Retraso es una causa continua, sólo será necesaria una notificación. La notificación debe incluir: (i) una declaración que identifique el Evento de Retraso en el que se basa la reclamación, (ii) detalles sobre las circunstancias que causan el retraso, y (iii) una estimación del tiempo de retraso en el cumplimiento de las obligaciones bajo el Contrato, junto con la información de respaldo disponible en ese momento. La Parte que reciba la notificación tendrá derecho a solicitar a la Parte afectada por el Evento de Retraso que proporcione información de apoyo adicional o detalles que considere razonablemente necesarios. Además, la Parte afectada deberá notificar a la otra Parte tan pronto como sea posible, y en ningún caso más tarde de diez (10) días hábiles después de que haya tenido conocimiento de que el Evento de Retraso ha cesado.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que ha emitido dos (2) Notificaciones de Eventos de Retraso a la Autoridad de la siguiente manera: (i) aviso de Evento de Retraso del 30 de septiembre de 2022 (Huracán Fiona) y el reconocimiento de la Autoridad del 2 de noviembre de 2022; (ii) Aviso de Evento de Retraso del 14 de diciembre de 2023 (Permisos de USACE) y solicitudes de extensión del 6 de junio de 2024 y 19 de julio de 2024. El primer Evento de Retraso ocurrió antes de la Fecha de Cierre del Contrato. Para este evento, la Autoridad y SJCP acordaron una extensión a la Fecha de Cierre. El segundo Evento de Retraso que fue notificado a la Autoridad aparenta ser un Evento de Retraso continuo. SJCP ha mantenido a la Autoridad informada sobre los detalles de este Evento de Retraso, lo cual es consistente con la respuesta a la Sección 4.8 del Contrato, donde se indica que los proyectos de construcción no han comenzado debido al retraso en la obtención del permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos.

Análisis. SJCP ha cumplido con las obligaciones establecidas en la Sección 15.2(a) del Contrato al notificar a la Autoridad sobre los Eventos de Retraso dentro del plazo requerido y de acuerdo con los términos del Contrato. El segundo Evento de Retraso, relacionado con los permisos del USACE, ha sido comunicado de manera continua y detallada a la Autoridad, lo que refleja una gestión diligente por parte de SJCP para mantener informada a la Autoridad sobre las circunstancias que afectan el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Eventos de Retraso	**En cumplimiento**

Artículo 19 — Resolución de Disputas

Sección 19.10 — Solicitud de documentos; Citación Duces Tecum

Obligaciones. La Sección 19.10 del Contrato dispone que, si a SJCP se le presenta una solicitud de documentos por parte de un organismo administrativo o una citación duces tecum en relación con cualquier documento que pueda estar en su poder en virtud del Contrato, SJCP deberá, en la medida en que lo permita la ley, notificar sin demora a la Autoridad a las direcciones especificadas para la Autoridad en el Contrato. La Autoridad podrá impugnar dicho proceso por cualquier medio a su alcance antes de que dichos registros o documentos se presenten ante un tribunal u otro tercero; con tal que, que SJCP no estará obligada a retener dicha entrega más allá de ese tiempo que pueda ser ordenado por el tribunal o la agencia administrativa o requerido por la ley, a menos que se anule la citación o solicitud o se extienda el tiempo para producir.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que no ha recibido una solicitud de documentos por parte de un organismo administrativo ni una citación duces tecum sobre los documentos que puedan estar en su poder con motivo del Contrato.

Análisis. SJCP está en cumplimiento con la Sección 19.10 del Contrato, ya que no ha recibido solicitudes de documentos ni citaciones duces tecum durante el Período de Evaluación. Es importante considerar que la Solicitud de Información que dio lugar a este Informe podría interpretarse como una solicitud conforme a la Sección 19.10 del Contrato. Sin embargo, la Solicitud de Información se realizó fuera del Período de Evaluación, y dado que el monitoreo de cumplimiento se limita a los eventos ocurridos dentro de ese Período, no afecta el nivel de cumplimiento de SJCP. En todo caso, la Solicitud de Información se envió a SJCP con copia a la Autoridad y la Autoridad también es sujeto del proceso de monitoria conforme a la Ley 29, obviando así la necesidad de SJCP notificar a la Autoridad y el derecho de la Autoridad de impugnar la Solicitud de Información.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Citación Duces Tecum	**En cumplimiento**

Artículo 20 — Misceláneos

Sección 20.1 — Notificaciones

Obligaciones. La Sección 20.1 del Contrato dispone que todas las notificaciones, solicitudes de aprobaciones, aprobaciones y otras comunicaciones requeridas o permitidas por el Contrato deben realizarse por escrito en inglés. Además, éstas deben entregarse o enviarse por correo certificado o registrado (con acuse de recibo y franqueo prepagado) a las direcciones provistas por cada Parte en el Contrato.

Implementación por la(s) Parte(s). SJCP indicó que todas las notificaciones, solicitudes de aprobaciones, aprobaciones y otras comunicaciones requeridas o permitidas por el Contrato se han dado por escrito en inglés, y han sido entregadas, por correo certificado o registrado, a las direcciones provistas en la Sección 20.1 del Contrato.

Análisis. Nos apoyamos en la certificación, aceptándola tal como se presentó. La misma indica que SJCP ha cumplido con las obligaciones pertinentes a las notificaciones, por lo cual está en cumplimiento con la Sección 20.1 del Contrato. Esto se corroboró al revisar, como parte de la monitoria, los comunicados, cartas y otros documentos que SJCP ha enviado a la Autoridad con respecto las secciones del Contrato evaluadas en este Informe.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Criterio	Nivel de Cumplimiento
Términos de la Concesión – Notificaciones	**En cumplimiento**

Resumen de Cumplimiento

Cumplimiento con Condiciones Precedentes al Cierre Financiero

Sección	Criterio	Nivel de Cumplimiento
2.2	Cierre Financiero – Obligaciones de Ambas Partes	En cumplimiento
2.2	Cierre Financiero – Obligaciones de SJCP	En cumplimiento
2.4(a)	Condiciones Precedentes - Obligaciones de la Autoridad para Beneficio de SJCP	En cumplimiento
2.4(b)	Condiciones Precedentes - Obligaciones de SJCP para Beneficio de la Autoridad	En cumplimiento
2.4(c)	Condiciones Precedentes - Obligaciones para Beneficio de Ambas Partes	En cumplimiento

Cumplimiento de la Autoridad con el Contrato

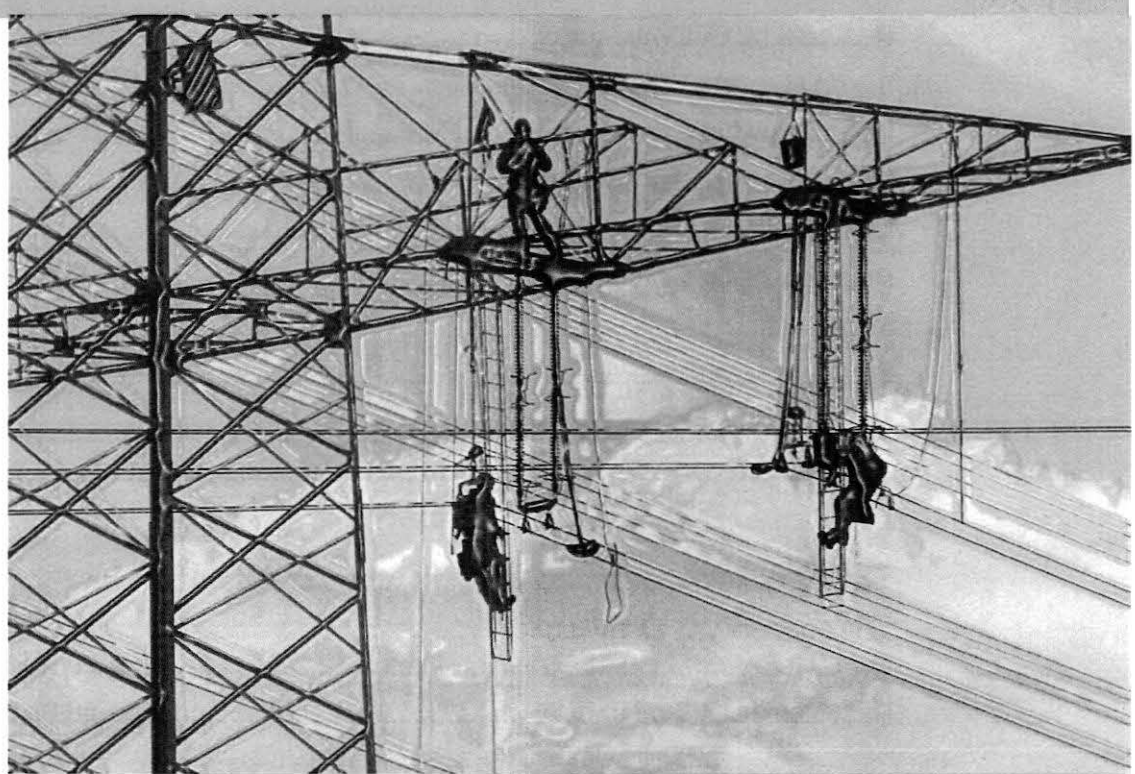
Sección	Criterio	Nivel de Cumplimiento
2.5(n)	Condiciones Precedentes - Endeudamiento	En cumplimiento
3.2(j)(i-ii)	Términos de la Concesión – Actividades de Dragado por la Autoridad	Cumplimiento parcial
3.4(c)	Términos de la Concesión – Contratos de Contribuciones Gubernamentales	En cumplimiento
3.14	Términos de la Concesión – Notificación de Incumplimiento y Reclamaciones	En cumplimiento
3.19	Términos de la Concesión – Derecho a Primera Oferta	En cumplimiento
5.1	Términos de la Concesión – Modificaciones Acordadas	En cumplimiento
13.3	Términos de la Concesión – Seguro; Modificaciones Acordadas	En cumplimiento
13.4	Términos de la Concesión –Cobertura de Seguro Requerida por la Autoridad	En cumplimiento
15.2	Términos de la Concesión – Eventos de Retraso	Evaluación posterior
18.2	Términos de la Concesión – Avisos y Pagos a los Acreedores Hipotecarios	En cumplimiento
20.1	Términos de la Concesión – Notificaciones	En cumplimiento

Sección	Criterio	Nivel de Cumplimiento
2.5(j)	Términos de la Concesión – Programa de Seguridad de las Facilidades Portuarias de Cruceros	En cumplimiento
3.2(b)	Términos de la Concesión – Costos y Gastos	En cumplimiento
3.2(f)	Términos de la Concesión – Salud, Seguridad Ocupacional y Seguridad	En cumplimiento
3.2(g)	Términos de la Concesión – Personal	En cumplimiento
3.2(j)(iii)	Términos de la Concesión – Notificación de Aumento a la Profundidad Mínima	En cumplimiento
3.2(k)	Términos de la Concesión – Aeropuerto de Isla Verde	En cumplimiento
3.3	Términos de la Concesión – Responsabilidad de la Compañía Concesionaria	En cumplimiento
3.3	Cumplimiento con los Estándares Operacionales	Evaluación posterior
3.4(a)	Términos de la Concesión – Plan de Manejo de Activos	En cumplimiento
3.4(b)	Términos de la Concesión – Manual de Emergencias	En cumplimiento
3.6	Términos de la Concesión – Acuerdos de Propósito Singular	En cumplimiento
3.12	Términos de la Concesión – Utilidades	En cumplimiento
3.14	Términos de la Concesión – Notificación de Mora y Reclamaciones	En cumplimiento
3.17	Términos de la Concesión – Servicios de Emergencia, Seguridad y Prevención de Incendios	En cumplimiento
3.23	Términos de la Concesión – Contratos de Atraques Preferenciales	En cumplimiento
4.5	Términos de la Concesión – Estándares y Procedimiento de Diseño y Construcción	En cumplimiento
4.8	Términos de la Concesión – Certificado de Metas y Certificado de Terminación	Evaluación posterior
5.1	Términos de la Concesión – Modificaciones Acordadas	En cumplimiento
6.1	Términos de la Concesión – Cumplimiento con los Estándares Operacionales	Evaluación posterior
8.1(a)	Términos de la Concesión – Manejo de Incidentes y Notificaciones	En cumplimiento
8.1(b)	Términos de la Concesión – Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones	En cumplimiento
8.2(a)	Términos de la Concesión – Información; Inspecciones	En cumplimiento
8.3	Términos de la Concesión – Información; Auditorías	En cumplimiento

9.3	Términos de la Concesión – Cumplimiento con Las Leyes	En cumplimiento
11.1	Términos de la Concesión – Cumplimiento con Las Leyes	En cumplimiento
11.2	Términos de la Concesión – Leyes de No-Discriminación	En cumplimiento
11.3	Términos de la Concesión – Cláusulas de No Discriminación y No Acoso Sexual	En cumplimiento
11.5	Términos de la Concesión – Bienes y Servicios Locales	En cumplimiento
11.6	Términos de la Concesión – Integridad de la Compañía Concesionaria	En cumplimiento
11.7	Términos de la Concesión – Obligaciones Contributivas en Puerto Rico (hasta la Fecha de Cierre)	En cumplimiento
11.7	Términos de la Concesión – Integridad de la Compañía Concesionaria (a partir de la Fecha de Cierre)	Evaluación posterior
11.8	Términos de la Concesión – Contratistas y Contratos de Proveedores	En cumplimiento
11.9	Términos de la Concesión – Práctica de Ingeniería, Arquitectura y Otras Profesiones en Puerto Rico	En cumplimiento
13.1 y 13.2	Términos de la Concesión – Cubiertas de Seguros y Requisitos Adicionales	En cumplimiento
13.3	Términos de la Concesión – Daños o Destrucción	En cumplimiento
15.1(a)	Términos de la Concesión – Pago de Compensación por Concesión	En cumplimiento
15.2(a)	Términos de la Concesión – Eventos de Retraso	En cumplimiento
19.10	Términos de la Concesión – Citación Duces Tecum	En cumplimiento
20.1	Términos de la Concesión – Notificaciones	En cumplimiento

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 a 2:51

Período de Movilización



Preparado por: Yardley Knox LLC

Para: Autoridad para las Alianzas Público-Privadas

Período de Movilización

Tabla de Contenido

Introducción 1
Contrato de Operación y Mantenimiento 1
Monitoreo 2
Alcance del Procedimiento Monitoreo 2
Periodo de Movilización 3
Tratamiento de Gastos Administrativos 3
Plan de Movilización 3
IMPLEMENTACIÓN 3
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 4
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 4
Informe de Progreso- Handover Checklist 4
IMPLEMENTACIÓN 4
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 4
EVALUACIÓN 5
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 5
Garantías 5
IMPLEMENTACIÓN 5
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 5
EVALUACIÓN 6
Seguros 6
IMPLEMENTACIÓN 6
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 6
EVALUACIÓN ..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN ..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
Plan de Respuesta de Emergencia de los Activos de Generación 7
IMPLEMENTACIÓN 7
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 7
EVALUACIÓN 8
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 8
Evaluaciones y Ofertas de Empleo 8
IMPLEMENTACIÓN 9
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 9
EVALUACIÓN 10
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 10

Reportes Periódicos 10
IMPLEMENTACIÓN 10
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 11
EVALUACIÓN 11
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 11
Inventario - Consumibles, Repuestos y Repuestos de Capital 11
IMPLEMENTACIÓN 11
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 11
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 12
Representaciones 12
IMPLEMENTACIÓN 12
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 12
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 12
Aviso de Incumplimiento 13
IMPLEMENTACIÓN 13
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 13
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 13
Procedimientos de Operación y Mantenimiento 13
IMPLEMENTACIÓN 13
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 14
EVALUACIÓN 14
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 14
Manual de Procedimientos de Seguridad y Materiales Peligrosos 14
IMPLEMENTACIÓN 14
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 15
EVALUACIÓN 15
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 15
Programa de Capacitación del Operador 15
IMPLEMENTACIÓN 15
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 16
EVALUACIÓN 16
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 16
Manual de Adquisiciones 16
IMPLEMENTACIÓN 17
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 17

EVALUACIÓN 17
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 17
Plan de Comunicaciones 17
IMPLEMENTACIÓN 18
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 18
EVALUACIÓN 18
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 18
Manual de Procedimientos para la Revisión y Aprobación de Facturas 18
IMPLEMENTACIÓN 19
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 19
EVALUACIÓN 19
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 19
Decreto Contributivo 19
IMPLEMENTACIÓN 19
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 19
EVALUACIÓN 20
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 20
Plan de Optimización de Combustible 20
IMPLEMENTACIÓN 20
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 20
EVALUACIÓN 20
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 21
Plan de Proyecto de Generación Financiado Federalmente 21
IMPLEMENTACIÓN 21
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 21
EVALUACIÓN 21
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 21
Prueba de Desempeño Anual 22
IMPLEMENTACIÓN 22
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 22
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 22
Tarifa Estimada por Servicio de Movilización 23
IMPLEMENTACIÓN 23
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN 23
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN 23

Facturas....24
IMPLEMENTACIÓN....24
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN....24
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN....24
Reconocimiento del Manual de Adquisiciones del Propietario....25
IMPLEMENTACIÓN....25
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN....25
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN....25
Aviso de Fecha de Inicio del Servicio....25
IMPLEMENTACIÓN....26
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN....26
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN....26
Hallazgos y Recomendaciones....26

Tablas

Tabla 1 Resumen de la Evaluación del Plan de Movilización....4
Tabla 2 Resumen de la Evaluación de "Handover Checklist"....5
Tabla 3 Resumen de la Evaluación de Presentación Garantías....6
Tabla 4 Resumen de la Evaluación de los Seguros Requeridos. ***Error! Bookmark not defined.***
Tabla 5 Resumen de la Evaluación del Plan de Respuesta de Emergencia....8
Tabla 6 Resumen de Cumplimiento de Evaluaciones y Ofertas de Empleo....10
Tabla 7 Resumen de la Evaluación de Reportes Periódicos....11
Tabla 8 Resumen de la Evaluación del Inventario....12
Tabla 9 Resumen de Evaluación de Representaciones....12
Tabla 10 Aviso de Incumplimiento....13
Tabla 11 Resumen del Procedimiento de Operación y Mantenimiento....14
Tabla 12 Resumen de la Evaluación de Procedimientos de Seguridad y Materiales Peligrosos....15
Tabla 13 Resumen de la Evaluación del Programa de Capacitación del Operador....16
Tabla 14 Resumen de Manual de Adquisiciones....17
Tabla 15 Resumen de Plan de Comunicaciones....18
Tabla 16 Resumen de Evaluación del Manual de Procedimientos para la Revisión y Aprobación de Facturas....19
Tabla 17 Resumen de Evaluación Decreto Contributivo....20
Tabla 18 Resumen de Evaluación de Plan de Optimización de Combustible....21
Tabla 19 Resumen de la Evaluación del Plan de Proyecto de Generación Financiado Federalmente....22
Tabla 20 Resumen de Evaluación de Plan de Desempeño Anual....22
Tabla 21 Resumen de Evaluación de Tarifa Estimada por Servicio de Movilización....23
Tabla 22 Resumen de Evaluación de Facturas....24
Tabla 23 Resumen de Evaluación del Reconocimiento del Manual de Adquisiciones....25

Tabla 24 Resumen de Evaluación de Aviso de Fecha de Inicio de Servicio.....26

INTRODUCCIÓN

En virtud de la Ley Núm. 29-2009, conocida como *Ley de Alianzas Público-Privadas,* según enmendada, ("Ley Núm. 29"), y la Ley Núm. 120-2018, conocida como *Ley para Transformar el Sistema Eléctrico de Puerto Rico* ("Ley Núm. 120"), la Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE" o "Propietario") y la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas ("AAPP"), han ejecutado un Contrato de Operación y Mantenimiento ("Contrato de O&M") para los Activos de Generación de la AEE ("Activos") con Genera PR, LLC, ("Genera" u "Operador"). Este contrato, firmado el 24 de enero de 2023, confiere a Genera la responsabilidad de operar y mantener los Activos durante un término de diez (10) años, con la posibilidad de extender este plazo. Mientras que la AAPP ha sido designada como administrador del Contrato de O&M ("Administrador").

Así pues, conforme al Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29, la AAPP debe presentar informes anuales al Gobernador y a la Asamblea Legislativa sobre el progreso de los proyectos y el cumplimiento de los operadores con los contratos de alianza público-privada vigentes. En ese contexto, se ha realizado una indagación con el propósito de evaluar el desempeño y cumplimiento de Genera durante el periodo transcurrido entre la fecha de efectividad del Contrato de O&M y la fecha de inicio de operaciones de Genera ("Periodo de Movilización").

Previo a la vigencia del Contrato de O&M, a la fecha del 24 de enero de 2023, era necesario cumplir con varias condiciones, incluida la aceptación y autorizaciones por parte de las entidades correspondientes, como la AAPP, el Negociado de Energía de Puerto Rico ("NEPR"), la AEE y la Junta de Supervisión Fiscal ("JSF").

Partiendo de la premisa que la indagación llevada a cabo tiene como objetivo evaluar el desempeño y cumplimiento del Operador durante el Período de Movilización, este informe ofrecerá una evaluación completa de aspectos clave del Contrato de O&M, destacando el cumplimiento de disposiciones legales y contractuales, así como el cumplimiento de las obligaciones correspondiente durante el período de evaluación. Además, se discutirán recomendaciones y medidas correctivas con el objetivo de asegurar una gestión eficiente y efectiva durante los próximos períodos contemplados en el Contrato de O&M. Cabe destacar, que los términos en mayúscula que no se definen de otro modo en el presente informe, hacen referencia a los términos según definidos en el Contrato de O&M.

CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

En síntesis, el Contrato de O&M establece los términos y condiciones por los cuales Genera se debe regir, incluyendo sus responsabilidades en la operación y mantenimiento del sistema. Según el Contrato de O&M, la AEE sigue siendo propietaria de los Activos, por lo que Genera no tiene ningún interés propietario sobre ellos. Además, la AAPP, en su función de Administrador, tiene diversas responsabilidades, entre las cuales se encuentran: (i) la revisión del presupuesto presentado por Genera para asegurarse que los fondos asignados sean suficientes para cumplir con las responsabilidades establecidas en el Contrato de O&M, (ii) así como supervisar el cumplimiento del Operador con las cláusulas allí establecidas.

MONITOREO

El monitoreo según desglosado en el presente informe consiste en el proceso de validar el cumplimiento de una actividad con respecto a un estándar o norma. Esto, con el objetivo de detectar posibles deficiencias y prevenir problemas futuros, asegurando así el cumplimiento de políticas, procedimientos y regulaciones.

A tales fines, Yardley Knox fue contratado por la AAPP para llevar a cabo una evaluación de cumplimiento de Genera con los términos del Contrato de O&M durante el Periodo de Movilización. Con el propósito de ejecutar este procedimiento, Yardley Knox preparó un plan de monitoreo que describe los términos del Contrato de O&M que fueron sometidos a evaluación para determinar si el Operador cumplió con dicho contrato durante el período analizado ("Plan de Monitoreo").

El Plan de Monitoreo incluye una descripción de las áreas revisadas y la metodología de evaluación. Así pues, en las siguientes secciones, se proporciona un desglose de 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 monitoreo fueron seleccionadas después de una revisión exhaustiva de los términos y condiciones del Contrato de O&M, particularmente sobre el Listado de Control de Traspaso (por sus siglas en inglés, "HOC").

ALCANCE DEL PROCEDIMIENTO MONITOREO

En el marco del Plan de Monitoreo, Yardley Knox y la AAPP trabajaron conjuntamente para identificar las áreas y documentos que se requerían analizar. En este contexto, se elaboró un marco conceptual que detalla los términos y requisitos del Contrato de O&M que se debían analizar para evaluar el cumplimiento de Genera con dicho contrato durante el período de evaluación. Así las cosas, se estudiaron los siguientes elementos a fines de evaluar cumplimiento:

- √ Plan de Movilización
- √ Informes Mensuales y Lista de Verificación de Entrega
- √ Garantías
- √ Seguros
- √ Plan de Respuesta de Emergencia para Generación Heredada
- √ Evaluaciones de Empleo; Entrevistas para Posiciones Críticas de Empleados y Ofertas de Empleo
- √ Informes Periódicos cada dos semanas
- √ Revisión y Recomendaciones de Inventario
- √ Representaciones
- √ Aviso de Incumplimiento
- √ Procedimientos de Operación y Mantenimiento
- √ Manual de Procedimientos de Seguridad y Materiales Peligrosos
- √ Programa de Capacitación para el Operador
- √ Plan de Comunicaciones
- √ Manual de Procedimientos para la Revisión y Aprobación de Facturas
- √ Decreto Contributivo
- √ Manual de Adquisiciones

- √ Plan de Optimización de Combustible
- √ Plan de Proyecto de Generación Financiado Federalmente
- √ Procedimientos Anuales de Pruebas de Desempeño

PERIODO DE MOVILIZACIÓN

Como hemos explicado, el Periodo de Movilización se refiere al término transcurrido desde la fecha de efectividad ("Fecha de Efectividad[1]") del Contrato de O&M hasta la fecha del inicio de las operaciones[2] de Genera. Según lo establecido en dicho contrato, durante este término, el Operador no proporcionará los servicios de operación y mantenimiento, ni será responsable por la planta. Esto, debido a que el Operador deberá enfocarse en proveer servicios de movilización destinados a asegurar una transferencia ordenada del cuidado, custodia y control de la planta al Operador para la Fecha Objetivo de Inicio del Servicio, sin interrupciones en la continuidad del negocio ("Servicios de Movilización").

Durante este periodo, Genera realizó una inspección exhaustiva de las instalaciones y evaluó la información y rendimiento del sistema eléctrico. Además, diseñó programas destinados a mejorar la eficiencia operacional, aumentar la satisfacción del cliente, y adecuar la infraestructura a los estándares de la industria. Asimismo, desarrolló planes, presupuestos, métricas de desempeño y principios de operación del sistema que fueron presentados al NEPR para su revisión y aprobación antes que Genera asumiera la operación del sistema de generación.

A su vez, conforme al Contrato de O&M, Genera fue compensado por los gastos incurridos durante este periodo, incluyendo el tiempo dedicado por los empleados y los costos y gastos razonables documentados.

TRATAMIENTO DE GASTOS ADMINISTRATIVOS

De acuerdo con la sección 4.1(c), del Contrato de O&M, la AEE debía presentar, en un plazo no superior a diez (10) días laborables a partir de la fecha de entrada en vigor del Contrato de O&M, una moción ante el Tribunal Federal de Quiebras para el Distrito de Puerto Rico. Ello con el fin de indagar sobre el tratamiento de gastos administrativos para cualquier cantidad acumulada y pendiente que el Propietario debía pagar conforme al Contrato de O&M, durante el periodo de movilización (incluyendo la Tarifa de Servicio de Movilización).

PLAN DE MOVILIZACIÓN

Conforme a la Sección 4.2(a) del Contrato de O&M, el Operador realizará y completará el plan de movilización, y proporcionará la gestión, el personal técnico, administrativo, de ingeniería, de relaciones laborales y otros necesarios en relación con ello ("Plan de Movilización").

IMPLEMENTACIÓN

De acuerdo con lo estipulado en el Contrato de O&M, el Operador implementó y cumplió con el Plan de Movilización.

[1] Contrato O&M firmado el 24 de enero de 2023.
[2] Fecha de inicio de operaciones por parte de Genera PR corresponde al 1 de julio de 2023.

Metodología de la Evaluación

Se analizó el cumplimiento con lo establecido en el Plan de Movilización en el Anejo VII del Contrato de O&M.

- **Realizar y Completar el Plan de Movilización.** **Cumplimiento Parcial**

Conforme a la documentación suministrada, Genera cumplió con la obligación de realizar y completar el Plan de Movilización.

Resumen de la Evaluación

A continuación, se proporciona un resumen del cumplimiento de Genera con la sección 4.2 (a) del Contrato de O&M.

Tabla 1 Resumen de la Evaluación del Plan de Movilización

Criterio	Resultado
Realizar y Completar el Plan de Movilización	CP
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

HOC

La Sección 4.2 (b) establece que, durante el Período de Movilización, el Operador proporcionará informes escritos mensuales al Administrador los días 10 y 25 de cada mes, detallando el desempeño en los Servicios de Movilización para cada Activo. Esto incluirá una copia del HOC actualizado, en donde se deberá reflejar el progreso, porcentaje de finalización, gastos y riesgos identificados ("Informes del HOC").

Implementación

En cada informe periódico presentado por el Operador en las fechas requeridas, se documentó el progreso de cada requisito y etapa según establecido en el HOC y en el Plan de Movilización. Además, los Informes del HOC incluyeron un resumen financiero detallado, proporcionando una visión clara de los gastos incurridos en cada categoría. Asimismo, identificaron y reportaron los potenciales riesgos mediante secciones de áreas afectadas/asuntos de interés.

Metodología de la Evaluación

Durante la evaluación realizada, se obtuvieron los Informes del HOC correspondientes al Periodo de Movilización. Por lo que procedimos a examinar su contenido, verificando que se presentaron en el plazo acordado en el Contrato de O&M, y que la información contenida en ellos fuera consistente con nuestras observaciones en otras áreas de evaluación.

EVALUACIÓN

A continuación, un resumen referente al cumplimiento de Genera.

- **Presentación de Informes del HOC** **Cumplimiento**

El Operador cumplió con el requisito estipulado en la Sección 4.2 (b) del Contrato de O&M al entregar al Administrador un informe de progreso que incluía los elementos detallados en el HOC y en el Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La tabla a continuación presenta un resumen de la evaluación de la presentación de los informes de progreso.

Tabla 2 Resumen de la Evaluación del HOC

Criterio	Resultado
Presentación de Informes del HOC	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

GARANTÍAS

Conforme a la Sección 4.2(c), Genera deberá ejecutar y entregar una confirmación al Administrador de que la garantía se encuentra vigente y en pleno efecto. El Exhibit A del Contrato de O&M incluye el "*Form of Guarantee Agreement*" ("Exhibit A").

IMPLEMENTACIÓN

Según los requerimientos del Contrato de O&M, el Operador ejecutó y presentó al Administrador los acuerdos de garantía entre Newfortress Energy, Inc., y la AEE conforme al Exhibit A ("Garantía").

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Como parte de los procedimientos de evaluación, se obtuvo la documentación sometida el 7 de febrero de 2023 a la AAPP por parte de Genera, ello con el propósito de validar si Genera ejecutó y entregó a AAPP la Garantía requerida en el Contrato de O&M.

- **Presentación de Garantías** **Cumplimiento**

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, las Garantías se prepararon siguiendo el formato establecido en el *Exhibit A* y se obtuvieron las certificaciones y declaraciones juradas requeridas, por lo que se considera que está en cumplimiento.

Evaluación

A continuación, un resumen del cumplimiento de Genera con la presentación y ejecución de las Garantías requeridas.

Tabla 3 Resumen de la Evaluación de Presentación Garantías

Criterio	Resultado
Presentación de Garantías	C

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

SEGUROS

La Sección 4.2 (d) del Contrato de O&M, establece que Genera, en calidad de Operador, debe presentar al Administrador los certificados de seguros requeridos, con vigencia a partir de la Fecha de Inicio de Servicio. Lo anterior está sujeto a lo dispuesto en el Artículo 10 del Contrato de O&M.

Implementación

El 30 de junio de 2023, la AEE, el Administrador y el Operador firmaron una dispensa parcial titulada *Limited Waiver & Acknowledgement* ("Dispensa"). En el referido acuerdo, las partes acordaron eximir a Genera de obtener algunos de los seguros requeridos en el Contrato de O&M; toda vez que el operador del sistema de transmisión y distribución ("Operador de T&D") incluiría a Genera como asegurado adicional en las pólizas de seguro adquiridas.

Metodología de la Evaluación

Se revisaron los certificados de seguros provistos por la AAPP con el fin de evaluar el cumplimiento de Genera con este inciso. Particularmente, se verificó que los certificados de seguros cumplieran con los requisitos establecidos y las secciones pertinentes del Contrato de O&M. Además, se analizó la Dispensa y se validó el cumplimiento con lo allí establecido.

- **Presentación de Certificados de Seguros** **Cumplimiento**

Conforme a la evidencia suministrada por el Operador, se obtuvo la Dispensa requerida relacionada a la presentación de los certificados de seguros con los endosos correspondientes en cumplimiento con lo requerido en el Exhibit A de la misma.

EVALUACIÓN

A continuación, un resumen del cumplimiento de Genera con la presentación de los certificados de seguros.

Tabla 4 Resumen de la Evaluación de Presentación Certificados de Seguros

Criterio	Resultado
Presentación de Certificados de Seguro	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE RESPUESTA DE EMERGENCIA DE LOS ACTIVOS DE GENERACIÓN

El Operador debe desarrollar un plan de respuesta de emergencia para los Activos en un plazo no menor de 90 días después de la Fecha Efectividad ("Plan de Emergencia"). Este plan, que deberá entrar en vigor en la Fecha de Inicio del Servicio, debe ser elaborado en consulta con el Operador de T&D y presentado al Administrador y al NEPR para su aprobación.

Además, el Plan de Emergencia debe abordar diversas condiciones de emergencia, incluyendo incendios, condiciones meteorológicas, ambientales, de salud, seguridad, y otras situaciones potenciales de emergencia. Cabe señalar que, de acuerdo con la Sección 4.2(e) el Plan de Emergencia tendrá que: (i) garantizar un aviso adecuado de cualquier emergencia de este tipo al Operador de T&D, al Administrador, a la NEPR y otros organismos gubernamentales tengan jurisdicción sobre la planta, (ii) establecer medidas que faciliten acciones coordinadas de respuesta de emergencia por parte de todas las entidades gubernamentales correspondientes, (iii) incluir medidas específicas para minimizar las interrupciones y responder a los cortes de suministro, e (iv) incluir medidas diseñadas para garantizar la disponibilidad oportuna de todo el personal necesario para responder a cualquier emergencia de acuerdo con el Contrato de O&M.

IMPLEMENTACIÓN

Conforme a los requerimientos de la Sección 4.2(e) del Contrato de O&M, el Operador presentó el Plan de Emergencia ante la AAPP y el NEPR oportunamente.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se revisó que el Plan de Emergencia se presentara dentro del plazo establecido en el Contrato de O&M. Así las cosas, como parte de este análisis se consideraron tanto las fechas de presentación por parte del Operador como las fechas de aprobación por las partes correspondientes, involucrando un examen de las comunicaciones proporcionadas por la AAPP.

EVALUACIÓN

- **Presentación y Aprobación del Plan** **Cumplimiento**

Conforme a la documentación suministrada, el Plan de Emergencia fue sometido ante la AAPP y el NEPR el 1 de junio de 2023. Según se desprende de las comunicaciones provistas, Genera obtuvo el insumo del Operador de T&D al elaborar dicho plan. El 9 de junio de 2023, sometieron una versión revisada del Plan de Emergencia contemplando los comentarios emitidos de la AAPP. Finalmente, el Plan de Emergencia fue aprobado el 27 de junio de 2023. Siendo esto así, se considera que el Operador cumplió con el requisito contractual.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

A continuación, un resumen del cumplimiento de Genera y el NEPR con la presentación y aprobación de documentación requerida por la sección 4.2 (e) del Contrato de O&M.

Tabla 5 Resumen de la Evaluación del Plan de Emergencia

Criterio	Resultado
Presentación del Plan de Emergencia a AAPP y a el NEPR	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

EVALUACIONES Y OFERTAS DE EMPLEO

En virtud de la Sección 4.2 (f) del Contrato de O&M, el Operador tiene la responsabilidad de entrevistar y evaluar a los empleados regulares de la AEE, y sus afiliadas, en un plazo no menor de treinta (30) días laborables a partir de la Fecha de Efectividad. Para realizar este proceso, la AEE debe proporcionar al Operador la descripción actual del puesto de cada empleado, así como información sobre posiciones anteriores, fecha de empleo, salario o tarifa por hora, y cualquier historial relevante de evaluaciones, reconocimientos, o acciones disciplinarias registradas en los expedientes del personal.

Adicionalmente, de acuerdo con la Sección 4.2(g) del Contrato de O&M, y en cumplimiento con la legislación pertinente, ningún empleado de la AEE deberá quedar desempleado ni perder beneficios como resultado de la contratación entre la AEE y Genera. Así pues, Genera está obligada a ofrecer empleo a tiempo completo, a los empleados de las plantas del Propietario que ocupaban una posición laboral favorable hasta el 30 de junio de 2022. De igual manera, se le requiere al Operador que otorgue prioridad en la evaluación a cualquier otro empleado de la AEE que cumpla con los requisitos necesarios para ocupar alguna posición disponible.

En el caso de los empleados de la AEE que acepten la oferta de empleo del Operador, deben de cumplir con los siguientes términos y condiciones:

- Las ofertas de empleo deberán permanecer vigentes por un término de treinta (30) días laborables. Por lo que cualquier oferta que fuese aceptada en este periodo seria irrevocable hasta la fecha de comienzo de servicio.

- El Operador puede establecer términos y condiciones a su discreción, sin embargo, en todos los casos, deberá
  - proveer un salario o una tarifa por hora que sea al menos igual al salario provisto por la AEE y sus afiliadas;
  - mantener los beneficios marginales establecidos en la Sección 26 del Contrato de O&M;
  - y cualquier otro beneficio que sea requerido por conducto de la Ley Núm. 120, así como cualquier otro beneficio que haya sido restringido, condicionado, modificado o anulado por las Leyes Núm. 3, 26 o 66.
- Además, cualquier empleado de la AEE que reciba y acepte una oferta de empleo de Genera, deberá tener las siguientes protecciones:
  - Su empleo será garantizado por el periodo mínimo de dos (2) años.

También, y no obstante lo anterior, cónsono con la Sección 4.2(h) del Contrato de O&M, Genera priorizará la ocupación de posiciones que sean críticas para la operación y mantenimiento confiable y que se encuentren ocupadas por empleados altamente capacitados ("Posiciones Críticas").

Implementación

Con el propósito de cumplir con las disposiciones contractuales, el Operador estableció un equipo de trabajo dentro de su Departamento de Recursos Humanos ("Departamento"). Inicialmente, de acuerdo con la información provista por el Departamento, se llevaron a cabo entrevistas exhaustivas con los empleados de la planta para comprender mejor su perfil, responsabilidades y expectativas laborales individuales. Estas entrevistas proporcionaron una sólida base para entender las funciones específicas de cada empleado y sus necesidades laborales.

Según los datos recopilados por el Departamento, hasta el 1 de julio de 2023, se extendieron un total de 959 ofertas de empleo y 653 fueron aceptadas. En lo que respecta a las posiciones críticas para la operación y mantenimiento de las instalaciones, se realizaron 406 ofertas de empleo, de las cuales 324 fueron aceptadas. Estos números reflejan el compromiso del Operador de garantizar una transición fluida y efectiva del personal, especialmente en roles fundamentales para la operación y el mantenimiento óptimo de los Activos.

Metodología de la Evaluación

Para validar el cumplimiento riguroso de las disposiciones del Contrato de O&M, se realizaron entrevistas con el personal del Departamento. Estas entrevistas proporcionaron una visión detallada del proceso de evaluación de personal implementado por el Operador. Después de completar estas entrevistas, se procedió a realizar un análisis minucioso de una muestra compuesta por treinta (30) individuos seleccionados al azar. Este análisis tenía como objetivo principal validar el cumplimiento de los criterios establecidos en el Contrato de O&M así como garantizar una evaluación completa y representativa de las prácticas de evaluación de personal del Operador.

EVALUACIÓN

- **Evaluación y Ofertas de Empleo** — **Cumplimiento**

Basándonos en el análisis exhaustivo realizado, podemos concluir que el Operador ha cumplido con las disposiciones estipuladas en el Contrato de O&M. De la muestra evaluada, se constató que diecinueve (19) de las ofertas de empleo extendidas fueron aceptadas por los empleados. Estas ofertas cumplen con todos los requisitos establecidos en elContrato de O&M, lo que indica un cumplimiento satisfactorio por parte del Operador en cuanto a la contratación de personal conforme a los términos acordados.

- **Priorizar Posiciones Críticas** — **Cumplimiento**

De las 406 ofertas de empleo para Posiciones Críticas, 324 fueron aceptadas, lo que representa una respuesta positiva significativa. Sin embargo, cabe destacar que 23 individuos optaron por no aceptar la oferta, mientras que 22 no proporcionaron ninguna respuesta. Esta información resalta la priorización de Genera en la contratación de posiciones críticas, lo que subraya su compromiso con el cumplimiento de los requisitos del Contrato de O&M y la continuidad operativa de manera efectiva.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

En la siguiente tabla se presenta el cumplimiento de parte de Genera, en el proceso de contratación de empleados, dándole prioridad a los empleados de la AEE.

Tabla 6 Resumen de Cumplimiento de Evaluaciones y Ofertas de Empleo

Criterio	Resultado
Evaluaciones y Ofertas de Empleo	C
Prioridad a Posiciones Críticas	C
Leyenda: *C = Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

REPORTES PERIÓDICOS

La Sección 4.2(i) del Contrato de O&M establece que el Operador debe proporcionar informes detallados al Administrador cada dos (2) semanas y/o según sea razonablemente solicitado. Estos informes abordan el desempeño del Operador en los Servicios de Movilización, incluyendo el progreso en el HOC, estatus, itinerarios y gastos reales del Periodo de Movilización ("Informes Periódicos").

IMPLEMENTACIÓN

Genera, mediante comunicación del 13 de febrero de 2023, sometió el primer Informe Periódico y a su vez, le solicitó a la AAPP que estos informes se alinearan con la fecha de entrega de otros dos informes. De esta forma se proponían a ser más eficientes y la información estaría alineada. El 17 de febrero de 2023, la AAPP autorizó dicha modificación. Siendo esto así, el Operador sometió unos diez (10) Informes Periódicos.

Metodología de la Evaluación

Se examinaron los Informes Periódicos sometidos por Genera, con especial atención a las fechas cuando se sometieron y su contenido, ello para determinar el cumplimiento con lo establecido en elContrato de O&M.

Evaluación

- **Presentación de Informes Periódicos** — **Cumplimiento**

Desde el 10 de febrero de 2023 hasta el 25 de junio de 2023, Genera sometió los reportes periódicos requeridos en elContrato de O&M.

Resumen de la Evaluación

A continuación, un resumen de la evaluación de la presentación de Informes Periódicos.

Tabla 7 Resumen de la Evaluación de Reportes Periódicos

Criterio	Resultado
Presentación de Informes Periódicos	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

INVENTARIO - CONSUMIBLES, REPUESTOS Y REPUESTOS DE CAPITAL

El Operador revisará de forma exhaustiva el inventario de consumibles, repuestos y repuestos capitales para cada Activo. De modo que se le presente al Administrador y al NEPR (notificando oportunamente a la AEE) para la aprobación correspondiente, una recomendación de cualquier elemento adicional necesario de modo que el Operador pueda cumplir con sus obligaciones ("Recomendación"). Esta revisión y Recomendación deberá ocurrir tan pronto como sea posible, pero siempre dentro del plazo de sesenta (60) días después de la Fecha de Efectividad.

Implementación

Conforme a los requerimientos de la Sección 4.2(j) del Contrato de O&M, el Operador presentó a la AAPP y al NEPR la Recomendación el 25 de marzo de 2023. Posteriormente, el 1 de junio de 2023, Genera sometió el inventario completado y propuso una lista a las partes.

Metodología de la Evaluación

Se analizaron los documentos provistos por la AAPP, entre los que se encontraban varias cartas y correos electrónicos.

- **Consumibles, Repuestos y Repuestos de Capital** — **Cumplimiento**

El Operador sometió la información requerida a la AAPP y al NEPR en el término requerido.

Resumen de la Evaluación

A continuación, un resumen del cumplimiento de Genera conforme Contrato de O&M.

Tabla 8 Resumen de la Evaluación del Inventario

Criterio	Resultado
Presentación de la Recomendación a la AAPP y a el NEPR	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

REPRESENTACIONES

Las representaciones del Operador establecidas en la Sección 20.2 del Contrato de O&M y del fiador o garantizador establecidas en su Garantía deberán ser verdaderas y correctas en todos los aspectos materiales a partir de la Fecha de Inicio del Servicio. De igual manera, tanto el Operador como el garantizador deberán entregar al Administrador un certificado de un funcionario autorizado de dicha entidad, confirmando esta precisión.

Implementación

De la documentación proporcionada se desprende que se incluyeron el Certificado del Funcionario de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico, que indica que las representaciones y garantías son verdaderas y correctas. También se incluyeron el Certificado del Funcionario de New Fortress Energy Inc. y el Certificado del Funcionario de Genera PR, LLC, que confirman lo mismo.

Metodología de la Evaluación

Se analizaron los documentos provistos por la AAPP conforme los requisitos establecidos en el Contrato de O&M.

- **Representaciones** **Cumplimiento**

El 23 de junio de 2023, el Operador presentó los documentos requeridos para hacer cumplir y validar sus representaciones.

Resumen de la Evaluación

A continuación, un resumen del cumplimiento.

Tabla 9 Resumen de Evaluación de Representaciones

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

AVISO DE INCUMPLIMIENTO

El Operador deberá proporcionar al Administrador, de manera inmediata tras recibirlo, copias de cualquier aviso de incumplimiento, infracción o falta de cumplimiento recibido bajo o en conexión con cualquier aprobación gubernamental, si las hubiera, o subcontrato relacionado con el Período de Movilización ("Aviso de Incumplimiento").

IMPLEMENTACIÓN

No surge que hubiera Aviso de Incumplimiento por lo que no fue requerido una implementación.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

De los documentos y la información provista, no surge que se haya realizado un Aviso de Incumplimiento.

- **Aviso de Incumplimiento** **N/A**

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

A continuación, un resumen de la evaluación de cumplimiento.

Tabla 10 Aviso de Incumplimiento

Criterio	Resultado
Aviso de Incumplimiento	N/A
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

En virtud de la Sección 4.2(m) del Contrato de O&M, el Operador está obligado a elaborar, tan pronto como sea práctico, pero siempre dentro de un plazo máximo de noventa (90) días después de la Fecha de Efectividad, los procedimientos de operación y mantenimiento y suministro de combustible para cada uno de los Activos ("Procedimientos de Operación y Mantenimiento"). Dichos procedimientos deben estar desarrollados conforme a las prácticas industriales prudentes y la legislación aplicable. Una vez elaborados, serán sometidos a revisión y aprobación por el Administrador.

IMPLEMENTACIÓN

El 24 de abril de 2023, Genera sometió los Procedimientos de Operación y Mantenimiento a la AAPP. No se encontró evidencia de que se haya recibido una notificación de defecto según la información proporcionada. Además, el documento de Procedimientos de Operación y Mantenimiento incluye 37 estándares que ofrecen una estructura sólida para manejar expectativas. Estos estándares fueron divididos en seis (6) categorías distintas: administración; operaciones; mantenimiento; compras; adiestramientos; y cualificaciones.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La AAPP nos suministró los Procedimientos de Operación y Mantenimiento, así como las comunicaciones por parte de Genera sobre este asunto. Los documentos fueron evaluados conjuntamente, con el propósito de validar el cumplimiento de las disposiciones del Contrato de O&M.

EVALUACIÓN

- **Procedimientos de Operación y Mantenimiento** **Cumplimiento**

El Operador sometió los Procedimientos de Operación y Mantenimiento a la AAPP el 24 de abril de 2023. El 1 de junio de 2023 la AAPP emitió su aprobación.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

Genera cumplió con presentar los procedimientos requeridos conforme al Contrato de O&M. A continuación, un resumen de la evaluación.

Tabla 11 Resumen del Procedimientos de Operación y Mantenimiento

Criterio	Resultado
Procedimientos de Operación y Mantenimiento	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD Y MATERIALES PELIGROSOS

La Sección 4.2 (n) del Contrato de O&M dispone que, en un plazo máximo de noventa (90) días desde la Fecha de Efectividad, Genera está obligada a desarrollar y presentar a la AAPP, con copia a la AEE, un manual específico para los Activos. Este manual debe ser consistente con el esquema establecido en el Anejo IX del Contrato de O&M. Además, debe abordar varios aspectos cruciales, como los programas de prevención de enfermedades y lesiones y una descripción de la participación del Operador en programas de salud y seguridad laboral, y un plan de gestión de riesgos conforme a la legislación aplicable ("Manual de Seguridad").

IMPLEMENTACIÓN

El 24 de abril de 2023, Genera sometió el Manual de Seguridad a la AAPP para aprobación. Posteriormente, el 28 de abril de 2023, el Administrador emitió comentarios sobre el documento sometido. El 17 de mayo de 2023 Genera sometió el Manual de Seguridad revisado, el cual se aprobó el 25 de mayo de 2023.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se analizaron las comunicaciones entre el Operador y el Administrador sobre el Manual de Seguridad, así como el Manual de Seguridad.

• Manual de Seguridad	Cumplimiento

El Operador sometió el Manual de Seguridad para revisión y aprobación dentro del plazo establecido, el 24 de abril de 2023. Posteriormente, el Manual de Seguridad fue aprobado el 25 de mayo de 2023.

EVALUACIÓN

Este informe detalla los resultados de la evaluación realizada sobre los requisitos establecidos en la Sección 4.2(n) del Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

En la siguiente tabla un resumen del cumplimiento por parte de Genera en cuanto a la presentación y aprobación de la documentación requerida por la Sección 4.2(n) del Contrato de O&M.

Tabla 12 Resumen de la Evaluación de Procedimientos de Seguridad y Materiales Peligrosos

Criterio-	Resultado
Presentación del Manual de Seguridad	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL OPERADOR

Según los estipulado en el Contrato de O&M, se requiere que el Operador elabore y presente al Administrador, con copia a la AEE, un programa escrito para cada planta ("Programa de Capacitación"). El Programa de Capacitación debe garantizar que todo el personal involucrado en la prestación de los Servicios de Operación y Mantenimiento cuente con el conocimiento, la capacitación y la experiencia necesarios para sus respectivos deberes asignados. Cabe destacar que el Programa de Capacitación debe ser presentado sin demora, dentro de los ciento veinte (120) días siguientes a la Fecha de Efectividad. Además, el Administrador deberá aprobar dicho programa.

IMPLEMENTACIÓN

El 24 de enero de 2023, Genera sometió a la AAPP con copia a la AEE el Programa de Capacitación. El Programa de Capacitación cuenta con cuatro partes, y está diseñado con un enfoque integral que abarca una variedad de recursos visuales, tales como mapas detallados, diagramas esquemáticos y presentaciones ilustrativas.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se evaluaron las comunicaciones intercambiadas por Genera y la AAPP en lo referente a este asunto, con el fin de verificar que el Programa de Capacitación cumpliera con las disposiciones establecidas en el Contrato de O&M.

EVALUACIÓN

- **Preparación y Presentación del Programa de Capacitación** **Cumplimiento**

El Operador presentó el Programa de Capacitación dentro del plazo estipulado, cumpliendo así con los requisitos contractuales. Este programa contiene todos los detalles esenciales para garantizar que el personal esté debidamente capacitado y preparado para llevar a cabo sus funciones de manera efectiva.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

A continuación, el resumen de la evaluación sobre el desarrollo y presentación del Programa de Capacitación.

Tabla 13 Resumen de la Evaluación del Programa de Capacitación del Operador

Criterio	Resultado
Preparación y Presentación del Programa de Capacitación	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

MANUAL DE ADQUISICIONES

La Sección 4.2(p) del Contrato de O&M dispone que en el plazo de noventa (90) días desde la Fecha de Efectividad, Genera deberá preparar y presentar, para revisión y aprobación de la APPP y la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia ("COR3" por sus siglas en inglés) (con copia a la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias ("FEMA"), la Oficina del Inspector General del Departamento de Seguridad Nacional ("OIG") y el NEPR), un manual de adquisiciones ("Manual de Adquisiciones"). Específicamente, el manual debía incluir:

- Política acordada de conflictos de interés organizativos
- Guías de adquisición para nuevos contratos y modificaciones
- Las cláusulas contractuales a ser incluidas
- Procedimientos para la administración, supervisión, fiscalización de procesos incluyendo:
  - Evitar la adquisición de bienes o servicios innecesarios o duplicados;
  - Adjudicar procesos competitivos a los contratistas responsables;
  - Mantener registros de compra de bienes y servicios;
  - Administración de contratos de tiempo y materiales;
  - Resolución de disputas;
  - Selección de transacciones para la adquisición de bienes y servicios;
  - Realizar evaluaciones técnicas
  - Proveer para la supervisión de la AEE y APP
  - Establecer los requisitos de reportes

Además, el Manual de Adquisiciones deberá cumplir con las Prácticas Prudentes de la Industria y la legislación aplicable.

Implementación

El Operador sometió la primera versión del Manual de Adquisiciones ante la AAPP el 21 de marzo de 2023. Luego de múltiples revisiones, el 28 de junio de 2023, Genera sometió la versión final del Manual de Adquisiciones ante la AAPP y COR3. Posteriormente, el 30 de junio de 2023, la AAPP y COR3 aprobaron el Manual de Adquisiciones. Ese mismo día se notificó la aprobación del Manual de Adquisiciones a FEMA y a DHS.

Metodología de la Evaluación

La APP nos suministró el Manual de Adquisiciones, junto con las cartas de aprobación y comunicaciones pertinentes. Estos documentos fueron revisados de manera conjunta para determinar el cumplimiento de las disposiciones del Contrato de O&M.

Evaluación

- **Presentación de Manual de Adquisiciones** **Cumplimiento**

El Operador sometió el Manual de Adquisiciones para su aprobación dentro del plazo establecido de noventa (90) días posteriores a la Fecha de Efectividad. Además, notificó a FEMA, DHS y la OIG según requerido.

Resumen de la Evaluación

El Operador cumplió con someter del Manual de Adquisiciones y la aprobación de este, antes de la Fecha de Efectividad. A continuación, el resumen de la evaluación.

Tabla 14 Resumen de Manual de Adquisiciones

Criterio	Resultado
Presentación de Manual de Adquisiciones	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE COMUNICACIONES

Se requiere que el Operador, dentro de los primeros treinta (30) días después de la Fecha Efectividad, presente al Administrador un plan de comunicaciones actualizado. Dicho plan debe: (i) mostrar una comprensión completa del panorama de comunicaciones de Puerto Rico; (ii) describir los sistemas para asegurar una comunicación oportuna y efectiva con diversas entidades y personas; (iii) haber sido desarrollado e implementado por un equipo de comunicaciones; e (iv) identificar el personal clave, que lo supervisará e implementará ("Plan de Comunicaciones"). Es importante destacar que es requerido que dicho personal incluya a portavoces que dominen el español para gestionar las comunicaciones del Operador.

Además, el Plan de Comunicaciones incluirá como requisito que representantes principales del Propietario y del Administrador, asistan a una reunión bimensual presencial de modo que todas las partes puedan comunicarse y coordinarse efectivamente, con el objetivo de optimizar el rendimiento de la planta.

Implementación

El 22 de febrero de 2023, Genera sometió el Plan de Comunicaciones a la AAPP. De la información provista no surge que hubiera notificación de defecto. El Plan de Comunicaciones consiste de ocho partes que contemplan desde los objetivos y métricas del Operador hasta responsabilidad social corporativa.

Metodología de la Evaluación

La AAPP nos suministró el Plan de Comunicaciones, así como las comunicaciones por parte de Genera sobre este asunto. Los documentos fueron evaluados conjuntamente con el propósito de validar el cumplimiento de las disposiciones del Contrato de O&M.

Evaluación

- **Presentación del Plan de Comunicaciones** — **Cumplimiento**

El Operador sometió el Plan de Comunicaciones a la AAPP en el tiempo establecido en el Contrato de O&M.

Resumen de la Evaluación

Genera cumplió con presentar un Plan de Comunicaciones actualizado en el término dispuesto en el Contrato de O&M. A continuación, el resumen de la evaluación.

Tabla 15 Resumen de Plan de Comunicaciones

Criterio	Resultado
Presentación del Plan de Comunicaciones	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN Y APROBACIÓN DE FACTURAS

De acuerdo con la Sección 4.2(r) del Contrato de O&M, el Operador y el Administrador deberán, coordinar y desarrollar en conjunto y de buena fe, tan pronto como sea razonablemente posible, pero en un término no menor de treinta (30) días después de la Fecha de Efectividad, un manual que establezca procedimientos relacionados con la revisión y aprobación de todas las facturas bajo dicho contrato ("Manual de Revisión y Aprobación de Facturas").

Implementación

De la documentación provista por la AAPP, el 13 de junio de 2023, Genera se comunicó con el Administrador con el propósito de obtener su insumo en la elaboración del Manual de Revisión y Aprobación de Facturas. Posteriormente, el 14 de junio de 2023, el Operador sometió el Manual de Revisión y Aprobación de Facturas a la AAPP. Más adelante, el 28 de junio de 2023, Genera presentó versión final del Manual de Revisión y Aprobación de Facturas. La AAPP aprobó el Manual de Revisión y Aprobación de Facturas el 30 de junio de 2023.

Metodología de la Evaluación

La AAPP nos suministró la documentación relacionada con el Manual de Revisión y Aprobación de Facturas. Con base en esto, los documentos fueron evaluados conjuntamente con el propósito de validar el cumplimiento de las disposiciones del Contrato de O&M.

Evaluación

- **Presentación del Manual de Revisión y Aprobación de Facturas** **Cumplimiento**

El Operador sometió el Manual de Revisión y Aprobación de Facturas conforme a lo requerido en el contrato.

Resumen de la Evaluación

Genera cumplió con presentar el Manual de Revisión y Aprobación de Facturas dentro término dispuesto y en colaboración con la AAPP. A continuación, el resumen de la evaluación.

Tabla 16 Resumen de Evaluación del Manual de Revisión y Aprobación de Facturas

Criterio	Resultado
Manual de Revisión y Aprobación de Facturas	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

DECRETO CONTRIBUTIVO

El Contrato de O&M dispone que el Operador deberá haber recibido un decreto de incentivo contributivo según lo dispuesto en la Sección 45651 de la Ley 60-2019, según enmendada, conocida como *Código de Incentivos de Puerto Rico*, con respecto a todos los pagos por servicios recibidos en virtud del Contrato de O&M ("Decreto Contributivo").

Implementación

Genera obtuvo la documentación correspondiente para tramitar su Decreto Contributivo.

Metodología de la Evaluación

Se analizó la documentación suministrada por la AAPP por parte del Operador con el propósito de verificar el cumplimiento con el Contrato de O&M.

EVALUACIÓN

- **Decreto Contributivo** **Cumplimiento**

El Operador obtuvo el Decreto Contributivo por parte del Departamento Desarrollo Económico el 29 de junio de 2023.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

El Operador se encuentra en cumplimiento con el requisito de Decreto Contributivo.

Tabla 17 Resumen de Evaluación Decreto Contributivo

Criterio	Resultado
Decreto Contributivo	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE COMBUSTIBLE

De acuerdo con la Sección 4.2(t) del Contrato de O&M, el Operador deberá tan pronto como sea razonablemente posible, pero en un periodo no menos de noventa (90) días después de la Fecha Efectividad, desarrollar y presentar al Administrador un plan que describa las iniciativas de ahorro de costos de combustible. Este plan detallará los métodos esperados y el ahorro estimado de combustible que se logrará durante la vigencia del Contrato de O&M ("Plan de Optimización de Combustible").

IMPLEMENTACIÓN

De acuerdo con la documentación proporcionada por la AAPP, se observa que el Plan de Optimización de Combustible fue entregado el 27 de junio de 2023. Desde entonces, se han realizado un sin número de modificaciones y enmiendas al documento. Por lo que, en la actualidad, ambas partes continúan trabajando activamente para obtener un documento final.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

La AAPP suministró la documentación pertinente al Plan de Optimización de Combustible en cuestión, incluyendo las comunicaciones y los distintos borradores de dicho plan. Por lo que, los documentos fueron evaluados conjuntamente con el propósito de validar el cumplimiento de las disposiciones del Contrato de O&M.

EVALUACIÓN

- **Plan de Optimización de Combustible** **Cumplimiento Parcial**

El Operador presentó el Plan de Optimización de Combustible luego de los 90 días a partir de la Fecha de Efectividad del Contrato de O&M. Dicho plazo venció el 24 de abril de 2023.

Resumen de la Evaluación

Genera cumplió parcialmente con presentar Plan de Optimización de Combustible a la AAPP. A continuación, el resumen de la evaluación.

Tabla 18 Resumen de Evaluación de Plan de Optimización de Combustible

Criterio	Resultado
Plan de Optimización de Combustible	CP
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PLAN DE PROYECTO DE GENERACIÓN FINANCIADO FEDERALMENTE

Conforme con la Sección 4.2(u) del Contrato de O&M, el Operador deberá desarrollar y presentar al Administrador y a COR3 un plan de acción en el plazo más breve posible después de la Fecha de Efectividad, dentro de los noventa (90) días contados a partir de dicha fecha. Este plan considerará el Plan de Recursos Integrados y se detallarán y describirán los proyectos prioritarios propuestos por el Operador para recibir cualquier financiamiento para los Activos, ya sea recibido o por recibir, por o para beneficio del Propietario, proveniente de cualquier agencia federal de los EE. UU ("Plan de PGFF").

Implementación

De acuerdo con la documentación proporcionada por la AAPP, Genera presentó su Plan de PGFF ante COR3 y al Administrador el 21 de junio de 2023. Dicho plan contiene un listado de los proyectos, clasificados en función de su prioridad, los cuales requieren ser abordados y gestionados de manera prioritaria.

Metodología de la Evaluación

La AAPP suministró las comunicaciones y documentación pertinente relacionadas con el Plan de PGFF. Por lo tanto, se llevó a cabo una revisión conjunta de los documentos con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Contrato de O&M.

Evaluación

- **Plan de PGFF** **Cumplimiento Parcial**

El Operador sometió el Plan de PGFF conforme a lo requerido en el Contrato de O&M luego de los 90 días a partir de la Fecha de Efectividad que establece dicho contrato.

Resumen de la Evaluación

Genera cumplió parcialmente con presentar el Plan de PGFF a la AAPP. A continuación, el resumen de la evaluación.

Tabla 19 Resumen de la Evaluación del Plan de PGFF

Criterio	Resultado
Plan de PGFF	CP
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

PRUEBA DE DESEMPEÑO ANUAL

La Sección 4.2 (v) del Contrato de O&M dispone que, no más tarde de sesenta (60) días antes de la Fecha Aproximada de Inicio del Servicio, y de acuerdo con el *PREPA-Genco-Hydroco Operating Agreement* ("PGHOA"), Genera coordinará con el Operador de T&D para presentar al NEPR los procedimientos para la prueba de desempeño anual, elaborados conforme al PGHOA, para su revisión y aprobación ("Prueba de Desempeño Anual").

IMPLEMENTACIÓN

El 20 de julio de 2023, Genera presentó al NEPR una moción solicitando aprobación y comentarios para la Prueba de Desempeño Anual. Mediante Resolución y Orden, el NEPR aprobó, condicionalmente, el 30 de julio de 2023 los procedimientos para la Prueba de Desempeño Anual luego de revisiones y comentarios.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se realizó una evaluación de los documentos sometidos al NEPR, así como las distintas comunicaciones entre las partes para determinar si el Operador cumplió con dispuesto en el Contrato de O&M.

- **Prueba de Desempeño Anual** **Cumplimiento**

Según lo dispuesto por la Sección 4.2 (v) del Contrato de O&M, Genera debía coordinar con el Operador de T&D para preparar y presentar el Plan de Desempeño Anual. El Plan de Desempeño Anual fue elaborado de acuerdo con las disposiciones del Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de Genera en relación con la presentación y aprobación de la documentación necesaria según lo establecido en la Sección 4.2 (v) del Contrato de O&M.

Tabla 20 Resumen de Evaluación de Plan de Desempeño Anual

Criterio	Resultado
Plan de Desempeño Anual	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A*	

= *No Aplica*

TARIFA ESTIMADA POR SERVICIO DE MOVILIZACIÓN

La Sección 4.6 (b) del Contrato de O&M dispone que, la tarifa estimada de servicio de movilización será un monto total igual a: (i) la tasa de costo totalmente asignada por hora para cada categoría de empleados del Operador, personal de Afiliados que proporcionen Servicios de Movilización, como se establece en el Apéndice XI del Contrato de O&M; (ii) multiplicada por el número de horas trabajadas por cada empleado del Operador o personal de Afiliados en dicha categoría que proporcionen Servicios de Movilización; más (iii) todos los demás costos y gastos razonablemente necesarios y documentados incurridos por el Operador en el curso de proporcionar los Servicios de Movilización y cumplir con las Condiciones de la Fecha de Inicio del Servicio, incluyendo el costo de cualquier subcontratista y/o consultores que proporcionen Servicios de Movilización; con la condición, sin embargo, de que la Tarifa de Servicio de Movilización total no exceda los $15 millones ("Tarifa Estimada").

IMPLEMENTACIÓN

El 31 de enero de 2023, Genera presentó su Tarifa Estimada al Administrador.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se analizó la documentación provista por el Administrador para determinar el cumplimiento con el Contrato de O&M.

- **Tarifa Estimada** — **Cumplimiento**

La Tarifa Estimada sometida por Genera es de $15 millones de dólares, por lo que está en cumplimiento con lo establecido en el Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de Genera en relación con la presentación y aprobación de la documentación necesaria según lo establecido en el Contrato de O&M.

Tabla 21 Resumen de Evaluación de Tarifa Estimada por Servicio de Movilización

Criterio	Resultado
Tarifa Estimada por Servicio de Movilización	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

FACTURAS

De acuerdo con la Sección 4.6(d) del Contrato de O&M el Operador debe enviar al Administrador una factura mensual, antes del décimo día de cada mes, detallando los Servicios de Movilización y la Tarifa Estimada correspondiente del mes anterior, desde la Fecha de Efectividad hasta la finalización de los Servicios de Movilización ("Facturas"). Las Facturas deben cumplir con los requisitos de las leyes de anticorrupción y sanciones, e incluir las certificaciones requeridas.

IMPLEMENTACIÓN

Genera presentó al Administrador las Facturas correspondientes comenzando el mes de marzo.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se analizó la documentación provista por la AAPP referente a las Facturas. Entre los documentos analizados se encuentran las comunicaciones del Administrador a la AEE y reportes del proceso de validación de las Facturas realizadas por un consultor externo.

- **Facturas** **Cumplimiento**

Durante el Periodo de Movilización, Genera, conforme a lo dispuesto en el Contrato de O&M, presentó las Facturas junto a la documentación adicional necesaria. No obstante, Genera solamente presentó la notificación requerida por la Sección 4.6(d)(i) para la factura del mes de marzo 2023.[3] A pesar de que Genera no presentó las notificaciones requeridas, dicho requisito se entiende subsanado al haber presentado las Facturas y la documentación adicional requerida por la AAPP.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de Genera en relación con la presentación de las Facturas.

Tabla 22 Resumen de Evaluación de las Facturas

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

[3] El 2 de octubre de 2023, la AAPP cursó una misiva a Genera recordándole su deber de presentar las notificaciones mensuales y subir la documentación adicional a tiempo.

RECONOCIMIENTO DEL MANUAL DE ADQUISICIONES DEL PROPIETARIO

La Sección 4.3 (l) del Contrato de O&M requiere que, dentro de los treinta (30) días posteriores a la aprobación del manual de adquisiciones preparado por el Operador, la AEE deberá reconocer por escrito que, después de la Fecha de Inicio del Servicio, dicho manual regirá todas las adquisiciones, modificaciones, enmiendas, renovaciones y extensiones de cualquier Contrato de Instalación, incluidos aquellos financiadas por el Propietario ("Manual de Adquisiciones").

IMPLEMENTACIÓN

El 30 de junio se aprobó el Manual de Adquisiciones y ese mismo día la AEE, mediante comunicación por correo electrónico, emitió el Reconocimiento del Manual de Adquisiciones.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se revisó las comunicaciones relevantes provistas por el Administrador para evaluar el cumplimiento con el Contrato de O&M.

- **Reconocimiento del Manual de Adquisiciones del Propietario** **Cumplimiento**

El 30 de junio de 2023, el mismo día en el que se aprobó el Manual de Adquisiciones, la AEE realizó el Reconocimiento del Manual de Adquisiciones, por lo que se cumplió con esta sección del Contrato de O&M.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de Genera en relación con la presentación y aprobación de la documentación necesaria según lo establecido en la Sección 4.2 (v) del Contrato de O&M.

Tabla 23 Resumen de Evaluación del Reconocimiento del Manual de Adquisiciones

Criterio	Resultado
Reconocimiento del Manual de Adquisiciones	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

AVISO DE FECHA DE INICIO DEL SERVICIO

La Sección 4.7 (a) del Contrato de O&M establece que, el Operador deberá proporcionar al Administrador una notificación escrita de manera inmediata (con copia al NEPR), incluyendo el HOC completado satisfactoriamente, y que, además, está preparado para realizar todos los servicios de operación y mantenimiento en virtud del Contrato de O&M. Dicha notificación deberá incluir el número total de empleados del Operador, junto con un desglose de los Exempleados Contratados del Propietario y otros empleados ("Aviso de Inicio del Servicio").

IMPLEMENTACIÓN

El 29 de junio de 2023, Genera emitió el Aviso de Inicio del Servicio por vía electrónica a los efectos de informar que estaban preparados para comenzar a ejecutar el Contrato de O&M. Además, indicaron que, a la fecha de dicha notificación, había 637 empleados de los cuales 581 eran ex empleados de la AEE.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

Se revisó la comunicación emitida por Genera al Administrador con el propósito de validar el cumplimiento con el Contrato de O&M.

- **Aviso de Inicio del Servicio** **Cumplimiento**

Genera emitió el Aviso de Inicio del Servicio, en donde incluyó la información requerida de sus empleados, así como el HOC.

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN

La siguiente tabla resume el grado de cumplimiento de Genera en relación con el Aviso de Inicio del Servicio.

Tabla 24 Resumen de Evaluación de Aviso de Inicio de Servicio

Criterio	Resultado
Aviso de Inicio de Servicio	C
Leyenda: *C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica*	

HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Luego de realizar un minucioso análisis y evaluación de los elementos a considerar, se han identificado hallazgos y sugerencias de gran relevancia para garantizar el cumplimiento efectivo y eficiente del Contrato de O&M.[4] Este informe proporciona una descripción detallada de los resultados de la evaluación, resaltando áreas de oportunidad, posibles incumplimientos y medidas correctivas. Por lo que, las recomendaciones buscan fortalecer la gestión de Genera y asegurar el adecuado funcionamiento del sistema, alineándose con los objetivos y requisitos establecidos por las agencias gubernamentales correspondientes.

[4] El alcance de este informe preparado por Yardley Knox se limitó a evaluar el cumplimiento con las prestaciones establecidas y/o con los requisitos contractuales según establecidos en el Contrato de O&M, sin entrar en los elementos contenidos en la documentación presentada por ser estos unos de materia contractual y/o por contener elementos técnicos fuera del alcance de este reporte. En ninguna circunstancia, Yardley Knox, asume responsabilidad por el contenido de estos planes con las regulaciones y requisitos aplicables a los mismo.

Criterio	Resultado	Descripción	Recomendaciones
Plan de Movilización	CP	Toda vez que no se obtuvo Cumplimiento en todas las secciones, corresponde determinar Cumplimiento Parcial	
Informe de Progreso HOC	C	Presentar informes mensuales con el progreso del HOC	
Garantías	C	Presentación de Garantía vigente	
Seguros	C	Obtener pólizas de seguro y estar debidamente endosado	
Plan de respuesta de Emergencia	C	Presentar el Plan para aprobación y tener los elementos requeridos en el Contrato de O&M	
Evaluaciones y Ofertas de Empleo	C	Evaluar los empleados de la AEE y ofrecerles empleo	
Reportes Periódicos	C	Presentación de reportes periódicos detallando el desempeño en los servicios de movilización	
Inventario	C	Realizar inventario y someter recomendación de piezas con la asistencia de equipo con la experiencia técnica	
Representaciones	C	Las representaciones de las garantías deben ser verdaderas	
Operación y Mantenimiento	C	Presentar procedimientos de operación y mantenimiento	
Manual de Procedimientos de Seguridad y Materiales peligrosos	C	Desarrollar un manual de seguridad con los elementos necesarios	
Programas de Capacitación	C	garantizar que todo el personal involucrado en la prestación de los Servicios de Operación y Mantenimiento cuente con el conocimiento, la capacitación y la experiencia necesarios realizar sus funciones	
Manual de Adquisiciones	C	Presentar en el tiempo establecido el Plan de Adquisiciones, con las notificaciones correspondientes.	
Plan de Comunicaciones	C	Desarrollar plan de comunicaciones que contemple el panorama completo	
Manual de Procedimientos para Revisión y	C	El operador y el administrador deberán presentar un manual para la revisión y aprobación de facturas	

Aprobación de Facturas			
Decreto Contributivo	C	Obtener decreto contributivo en virtud de la Ley 60.	.
Plan de Optimización de Combustible	CP	Presentar Plan describiendo las iniciativas de ahorro para los costos de combustible	Entregar justificación de retraso en presentación de Plan
Plan de Proyecto de Generación Financiado Federalmente	CP	Plan estableciendo prioridad en los proyectos	Someter justificación de incumplimiento con el término de noventa días establecido
Prueba de Desempeño Anual	C	Coordinar con LUMA la presentación al NEPR	
Tarifa Estimada por Servicio de Movilización	C	Establecer tarifa que no exceda $15M	
Facturas	C	Presentar las facturas mensuales	
Reconocimiento del Manual de Adquisiciones del Propietario	C	La AEE deberá reconocer el Manual de Adquisiciones de Genera	
Aviso de Fecha de Inicio	C	Notificar la fecha de inicio	

CERTIFICO: que el presente documento ha sido preparado por Yardley Knox LLC, con la información provista por Genera PR, LLC, y por la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas.

_____
Representante Autorizado Yardley Knox LLC

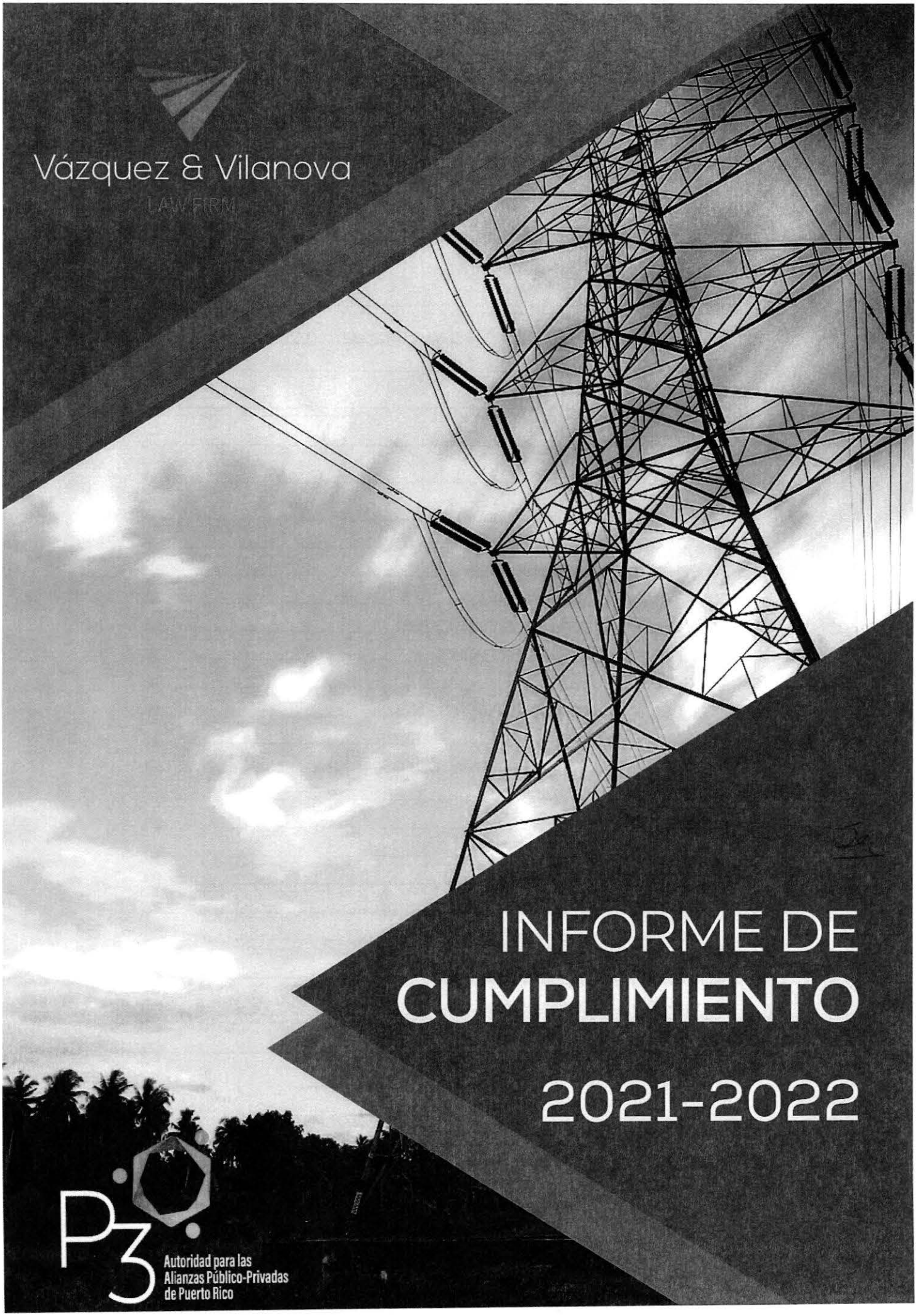

Vázquez & Vilanova
LAW FIRM
INFORME DE
CUMPLIMIENTO
2021-2022
P3
Autoridad para las
Alianzas Público-Privadas
de Puerto Rico

Tabla de Contenido

I. RESUMEN EJECUTIVO 3

A. Áreas Principales del *Informe de Cumplimiento FY2022* 6
B. Periodo de Evaluación 6

II. QUIÉNES SOMOS 7

III. METODOLOGÍA 7

IV. INFORME DE CUMPLIMIENTO 8

A. PROPIEDAD DEL SISTEMA T&D 8
B. SERVICIOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 9
C. DERECHOS Y RESPONSABILIDADES 12
D. COMPENSACIÓN Y PRESUPUESTO 12
E. CAPACIDAD FINANCIERA DEL GARANTIZADOR 14
F. CUMPLIMIENTO CON LEYES APLICABLES 15
G. SEGUROS 16
H. SUBCONTRATISTAS Y CONTRATISTAS 19
I. OBLIGACIÓN TRIBUTARIA 20
J. PROPIEDAD INTELECTUAL E INFORMACIÓN PROPIETARIA 21
K. RESOLUCIÓN DE DISPUTAS 22
L. INDEMNIZACIÓN 23
M. MISCELÁNEOS 24
N. ALCANCE DE LOS SERVICIOS (ANEJO I) 24
O. SERVICIOS COMPARTIDOS GenCo (ANEJO VI) 25
P. COSTOS DE SERVICIOS Management Co (ANEJO VII) 26

V. NOTAS FINALES Y RECOMENDACIONES 27

VI. SALVEDAD Y DESCARGO DE RESPONSABILIDAD 29

VII. CERTIFICACIÓN 29

I. Resumen Ejecutivo

Conforme a la *Ley de Alianzas Público-Privadas* ("Ley 29-2009")[1], la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico (P3) está llamada a preparar un informe anual sobre el cumplimiento de un Contratante con los términos y condiciones de un Contrato de Alianza y sobre el desarrollo de los proyectos establecidos ("Informe de Cumplimiento"). En el contexto del sistema energético de Puerto Rico, el 22 de junio de 2020, la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico ("AEE") como Dueño[2], la P3, como Administrador y las entidades LUMA Energy, LLC, Management Co y LUMA Energy ServCo, LLC, como Operador ("Operador" o "LUMA") suscribieron el *Acuerdo de Operación y Mantenimiento del Sistema de Transmisión y Distribución de Puerto Rico* (el "Acuerdo"). El Acuerdo le otorga al Operador el derecho de operar y administrar el Sistema de Transmisión y Distribución ("Sistema de T&D") de la AEE durante quince años, mientras que la AEE se mantiene como dueña de los activos del Sistema de T&D.

A estos fines, el objetivo principal del *Informe de Cumplimiento FY2022* es evaluar el cumplimiento administrativo de los requisitos del Acuerdo, incluyendo la revisión y análisis de los documentos requeridos periódicamente durante el año de operación. La revisión abarca la evaluación de informes cuantitativos, notificaciones, informes de seguimiento e informes de cumplimiento sobre la gestión de planes de acción, reportes de progreso, cláusulas y disposiciones en contratos con contratistas y sub-contratistas, protocolos, requerimientos de pólizas de seguros y cualquier otra documentación requerida por las cláusulas del Acuerdo. Nuestro objetivo consiste en evaluar el cumplimiento de LUMA con estos requisitos, mediante la entrega o evaluación de documentos que evidencie el cumplimiento. De igual forma, se corroboró que la información se haya proporcionado, dentro de los plazos y en el formato requerido.

Es importante destacar que este informe no mide el desempeño operativo de LUMA ni emite juicio o hace determinaciones sobre la efectividad de sus operaciones o la calidad del servicio prestado. Además, nada en este informe se puede interpretar como una renuncia de parte de la P3 a emitir notificaciones de incumplimiento por incidentes puntuales durante el periodo en cuestión. Mediante la Ley 57-2014[3], el Negociado de Energía de Puerto Rico ("Negociado") es la entidad designada por ley como ente independiente e imparcial para regular la actividad de LUMA como operador del Sistema de T&D. En específico, el Negociado tiene la responsabilidad de reglamentar, supervisar y

[1] Ley 29 de 8 de junio de 2009, artículo 10(d).

[2] Todos los términos capitalizados que no estén definidos en este Informe tendrán el significado establecido en el "*Acuerdo de Operación y Mantenimiento del Sistema de Transmisión y Distribución de Puerto Rico*".

[3] *Ley de Transformación y ALIVIO Energético de Puerto Rico*, Ley Núm. 57 de 27 de mayo de 2014, según enmendada.

cumplir la política pública energética del Gobierno de Puerto Rico. Más aún, mediante la Ley 17-2019 [4] se ampliaron las facultades del Negociado, otorgándole potestades específicas incluyendo el poder de implementar mecanismos de incentivos y sanciones para LUMA basados en métricas de desempeño.[5]

Así las cosas, el Negociado evalúa la implementación y monitoreo de las métricas de desempeño de LUMA en el Caso Núm. **NEPR-AP-2020-0025**. Este caso se inició como parte de los requisitos de la Sección 4.2(f) y el Anejo IX del Acuerdo, para garantizar un estándar de calidad y eficiencia en el servicio eléctrico, y asegurar la transparencia y responsabilidad de LUMA en sus operaciones. Es en este marco regulatorio, que el Negociado evalúa diversas métricas que abarcan aspectos como la confiabilidad del sistema eléctrico, la rapidez en la respuesta a interrupciones del servicio, la eficiencia operativa, la atención al cliente y la sostenibilidad ambiental. Estas métricas son esenciales para medir el desempeño de LUMA y asegurar que la empresa cumpla con sus obligaciones contractuales y mejorar la calidad del servicio eléctrico para los residentes y negocios de Puerto Rico. El establecimiento de estas métricas también proporciona un mecanismo para identificar áreas de mejora y tomar medidas correctivas cuando sea necesario.

Bajo su facultad, el Negociado tiene la autoridad de imponer penalidades a LUMA en la eventualidad de incumplimiento con las métricas de desempeño establecidas en el caso **NEPR-AP-2020-0025**. Estas penalidades pueden incluir:

1. **Multas Monetarias**: El Negociado puede imponer multas significativas por incumplimientos específicos en las métricas de desempeño. Estas multas están diseñadas para incentivar el cumplimiento y compensar cualquier perjuicio causado a los consumidores por un servicio deficiente.

2. **Plan de Mejoras Mandatorio**: El Negociado puede exigir a LUMA la implementación de un plan de mejoras específicas para abordar las áreas de deficiencia. Este plan debe incluir medidas correctivas detalladas y plazos para el cumplimiento.

3. **Suspensión de Incentivos**: LUMA puede perder cualquier incentivo financiero o contractual que se le haya otorgado en virtud de su desempeño. Esto resulta en una penalización económica directa y un incentivo para mejorar sus operaciones.

Las penalidades están diseñadas para asegurar que LUMA cumpla con sus obligaciones y mantenga un nivel adecuado de servicio, promoviendo así la estabilidad y la eficiencia

[4] *Ley de Política Pública Energética de Puerto Rico*, Ley Núm. 17 del 11 de abril de 2019, según enmendada.

[5] La sección 20.17 del Acuerdo establece que nada en éste deberá interpretarse como que limita, restringe, suplanta, sobresee o de otra forma afecta los derechos, responsabilidades o la autoridad concedida por ley al Negociado.

del sistema eléctrico en Puerto Rico.[6]

Con el trasfondo antes mencionado, a continuación, un resumen de los hallazgos administrativos de este informe:

Resumen de Criterios Generales en Evaluación	
PROPIEDAD DEL SISTEMA DE T&D	CP
SERVICIOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	CP[7]
DERECHOS Y RESPONSABILIDADES	C
COMPENSACIÓN Y PRESUPUESTO	C
CAPACIDAD FINANCIERA DEL GARANTIZADOR	C
CUMPLIMIENTO CON LEYES APLICABLES	C
SEGUROS	C
SUBCONTRATISTAS Y CONTRATISTAS	CP[8]
OBLIGACIÓN TRIBUTARIA	C
PROPIEDAD INTELECTUAL E INFORMACIÓN PROPIETARIA	C
RESOLUCIÓN DE DISPUTAS	C
INDEMNIZACIÓN	C
MISCELÁNEOS	C
ALCANCE DE LOS SERVICIOS (Anejo I)	C
SERVICIOS COMPARTIDOS GenCo (Anejo VI)	C
COSTOS DE SERVICIOS ManagementCo (Anejo VII)	CP[9]
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

[6] El 15 de julio de 2024 LUMA apeló la Resolución y Orden Final del 26 de enero de 2024 en el procedimiento adjudicativo titulado *In Re: The Performance Targets for LUMA Energy, ServCo. LLC, Caso Núm. NEPR-AP-2020-0025*. Al presente el caso está pendiente de resolución en el sistema judicial de Puerto Rico.

[7] Al cierre del periodo de recopilación de información, no se recibió respuesta del Operador con información responsiva sobre los requerimientos establecidos en las secciones 5.6(d), 5.9(c), y 5.13(c) del Acuerdo. Referente al requerimiento establecido en la sección 5.9(a) del Acuerdo se ha determinado que el cumplimiento, hasta la fecha, es parcial, en espera de una revisión más exhaustiva. Como parte de las acciones correctivas y para asegurar una evaluación adecuada, se llevará a cabo una auditoría forense próximamente. Esta será conducida por la P3 en colaboración con un consultor especializado en cumplimiento de fondos federales.

[8] Al cierre del periodo de recopilación de información, no se recibió respuesta del Operador con información responsiva sobre los requerimientos establecidos en las secciones 11.1(a) del Acuerdo.

[9] Al cierre del periodo de recopilación de información, no se recibió respuesta del Operador con información responsiva sobre los requerimientos del Anejo VII del Acuerdo.

A. Áreas Principales del *Informe de Cumplimiento FY2022*

Como parte del proceso para preparar el *Informe de Cumplimiento FY2022* se llevó a cabo una revisión de las actividades y procedimientos implementados por LUMA en aras de cumplir con los requisitos del Acuerdo. De igual forma, se le solicitó a P3 aquella información y documentación que LUMA le habría de brindar durante el periodo cubierto. El informe incluye una evaluación detallada del cumplimiento con los requisitos establecidos en el Acuerdo y en cumplimiento con el artículo 10(d) de la Ley 29-2009[10]. Las áreas principales de evaluación para el *Informe de Cumplimiento FY2022* fueron las siguientes:

1. **Cumplimiento Regulatorio, Contractual, Operacional y de Mantenimiento**: Se realizó una revisión de documentos, procesos y procedimientos implementados por LUMA para evaluar el cumplimiento con las obligaciones legales y contractuales del Acuerdo y bajo la jurisdicción de la P3. La documentación evaluada para analizar el desempeño de LUMA se enfocó en evaluar los requisitos regulatorios y contractuales y los protocolos requeridos para la operación y mantenimiento del sistema.

2. **Desempeño y Resultados**: Se proporciona un resumen de los resultados obtenidos luego de la evaluación, análisis e inspección de la información y documentación obtenida en respuesta a los requisitos aplicables a las cláusulas del Acuerdo. De igual forma, se incluye cualquier nota aplicable a los requisitos y a la información suministrada.

3. **Recomendaciones**: En consideración a los hallazgos del informe, se identifican áreas de incumplimiento y se proponen recomendaciones específicas a los fines de requerir a LUMA cumplir con las obligaciones y responsabilidades del Acuerdo. Estas recomendaciones están orientadas a fortalecer la colaboración entre las Partes, de forma tal que se realice un fiel cumplimiento con las disposiciones de la Ley 29-2009, y la fiscalización requerida por la Rama Ejecutiva.

B. Periodo de Evaluación

El periodo de esta monitoria comprende el año fiscal 2022 (1ero de julio 2021 hasta el 30

[10] "**(d)** *Supervisión del Contrato.* - La Autoridad, con la asistencia de la Entidad Gubernamental Participante y la AAFAF, supervisará el desempeño y cumplimiento del Contratante bajo el Contrato de Alianza. A esos efectos, la Autoridad rendirá al Gobernador o Gobernadora 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, así como un plan de trabajo para la supervisión del año subsiguiente. La solicitud de presupuesto que presente la Autoridad a la Asamblea Legislativa reflejará los esfuerzos concretos para la fiscalización de estos contratos, de manera que demuestre una correlación entre el presupuesto solicitado y su eficacia."

de junio 2022). La P3, conforme a lo establecido en la Ley 29-2009 y el Acuerdo, es responsable de corroborar que LUMA cumpla con sus obligaciones contractuales. Esto incluye la revisión periódica de informes de desempeño, la ejecución de auditorías y la implementación de medidas correctivas cuando sea necesario. Además, la P3 trabaja de forma paralela con otras entidades gubernamentales tales como el Negociado, la Legislatura de Puerto Rico y la Oficina del Contralor de Puerto Rico para asegurar que LUMA ofrezca un servicio eficiente y confiable, protegiendo así los intereses del público y promoviendo la transparencia en las operaciones del sistema eléctrico de la isla.

II. Quiénes Somos

Vázquez & Vilanova Law Firm, LLC. ("V&V") es un bufete de abogados ubicados en San Juan Puerto Rico. Nuestros abogados tienen amplia experiencia profesional con clientes privados y gubernamentales, aportan conocimientos prácticos y brindan asesoramiento sobre una gama de asuntos legales. En los últimos años, los abogados del equipo de V&V han adquirido conocimiento técnico y versado en el campo de la regulación energética y los procesos asociados a los contratos de alianzas, al previamente haber ejercido como abogados externos de la AEE durante la transición de la administración y operación del Sistema de T&D a LUMA, así como la transferencia de los activos de generación legados a Genera-PR, LLC. Además, participaron activamente, junto con el equipo legal de la AEE, en cientos de asuntos relacionados con temas de energía ante el Negociado, incluyendo el Plan Integrado de Recursos y su implementación, procesos competitivos para la contratación con compañías de energía renovable ("Tranche 1"), procesos adjudicativos, renegociaciones de acuerdos de compra de energía ("PPOA" por sus siglas en inglés) y contratos de combustible, así como la preparación de informes semanales y el cumplimiento de las directivas del Negociado. De igual forma, representaron a la AEE en su proceso de transformación y reestructuración conforme a la Ley de Supervisión, Administración y Estabilidad Económica de Puerto Rico ("PROMESA" por sus siglas en inglés).

III. Metodología

El *Informe de Cumplimiento FY2022* empleó una auditoría mediante enfoques cualitativos y cuantitativos, incluyéndose a su vez, la recopilación de documentos presentados por LUMA y recopilador por el Administrador al igual que la realización de entrevistas. En

algunos casos, se utilizó el muestreo para seleccionar departamentos y procesos al azar y garantizar una cobertura imparcial.

Todas las conclusiones se documentaron con pruebas recogidas mediante las herramientas de monitoreo.

Los resultados de la evaluación fueron categorizados de la siguiente manera:

- Cumplimiento
  - Indica que la obligación fue cumplida dentro del plazo, si corresponde, y conforme a lo establecido en el Acuerdo.
- Cumplimiento Parcial
  - Indica que la obligación fue esencialmente cumplida, si corresponde, y se identificó la falta de obtención de documentos responsivos particulares o alguna desviación menor, ya sea en el formato, alcance o tiempo de entrega requerido.
- Incumplimiento
  - Indica que la obligación no se cumplió, si corresponde, conforme a lo establecido en el Acuerdo.
- No Aplica
  - Indica que la obligación en cuestión no es relevante o su cumplimiento no corresponde al periodo en evaluación. En este caso, no es necesario proporcionar una respuesta o cumplir con la obligación, ya que no es requerida

IV. Informe de Cumplimiento

El Acuerdo entre las Partes se subdividió en dieciséis (16) secciones donde se detallaron las obligaciones y responsabilidades de LUMA y una correlación sobre si la información y documentación entregada y analizada cumplió con los requisitos del Acuerdo. Cada subdivisión provee una breve descripción de la sección del Acuerdo y un resumen de los criterios de evaluación requeridos. El resultado de la evaluación se categorizó como: cumplimiento, cumplimiento parcial, incumplimiento o no aplica.

A. PROPIEDAD DEL SISTEMA T&D

El Artículo 3 del Acuerdo dispone las responsabilidades del Operador, el Dueño y el Administrador. LUMA, es responsable de la operación, mantenimiento y gestión del sistema de transmisión y distribución, cumpliendo con estándares de eficiencia,

confiabilidad y calidad del servicio. Además, debe proponer planes de inversión y mejoras que se alineen con el Plan Integrado de Recursos (IRP), sujetos a la aprobación del Administrador y del Negociado. La AEE, se mantuvo como Dueño de los activos del sistema, pero delegó las operaciones a LUMA. Como parte del Acuerdo, la AEE asignó y delegó a P3 sus derechos y responsabilidades relacionados a la administración del Acuerdo y su prerrogativa de actuar como intermediario con el Operador en relación con los servicios del Acuerdo.

Este artículo establece una estructura de colaboración donde la AEE se mantiene como dueño del sistema, LUMA gestiona su operación diaria, y la P3 monitorea su cumplimiento para asegurar la modernización y mejora continua del sistema eléctrico de Puerto Rico. El Artículo 3 le permite al Dueño recibir informes y acceso a información relevante sobre el desempeño del Operador.

Criterio en Evaluación Artículo 3	
Accesos para el Dueño, el Administrador, el Negociado y sus Representantes para acceder a los activos del Sistema de T&D, así como a toda la información del sistema, para supervisar los Servicios de O&M que brinda el Operador.	CP
Espacio de oficina exclusivo provisto por el Operador en sus instalaciones, junto con acceso y uso de las instalaciones y equipos de oficina ubicados en ellas o en otro lugar adecuado que ambas partes acuerden.	CP
El Operador deberá proporcionar: (i) la Información del Sistema, tanto financiera como operativa, según esté disponible, para apoyar las actividades de financiamiento del Dueño, incluyendo la gestión del servicio de la deuda y los requisitos de divulgación e impuestos que este necesite cumplir, y (ii) asistencia al Dueño y al Administrador en la preparación de informes y otros documentos que permitan al Dueño cumplir con sus obligaciones de información.	CP
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

B. SERVICIOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

El Artículo 5 del Acuerdo dispone, en parte, los servicios que LUMA ha de proveer como parte de sus obligaciones. El Artículo 5 incluye la obligación de LUMA de proveer servicios de manejo, operación, mantenimiento, reparación, restauración y reemplazo y otros servicios relacionados al Sistema de T&D. También, le requiere a LUMA establecer políticas, programas y procedimientos según los estándares del Acuerdo.

De igual forma, el Artículo 5 establece los planes de mantenimiento y operación que LUMA debe implementar para asegurar la confiabilidad y estabilidad del sistema de transmisión y distribución de energía eléctrica. Esto incluye la programación de mantenimiento preventivo y correctivo, la actualización de infraestructura y la implementación de nuevas tecnologías para optimizar dicho sistema. Además, se menciona la obligación de LUMA de coordinar con otras entidades y reguladores para asegurar el cumplimiento de todas las normativas y estándares aplicables.

Criterio en Evaluación Artículo 5	
Cumplimiento con solicitud al Administrador para contratos de sistemas, activos luego del "Service Commencement Date" a otorgarse en exceso de US$10,000,000 o US$30,000,000 en el agregado	C
Cumplimiento con presentación de reporte en o antes del 5to día del comienzo de año contrato documentando "Material System Contract", "Material Contractor" y "Material Subcontractor", descripción de servicios y cantidad a pagarse	C
Información sobre el proceso de depósitos de fondos de "billing y collection services" durante el mismo día de recibo	C
Estado de aprobación del Plan de Remediación del Sistema por el Negociado o enmiendas aprobadas al mismo	C
Recomendaciones, monitoreo y supervisión de mejoras de capital	C
Mejoras de Capital	
Monitoreo de Presupuesto anual (Federal y No Federal)	C
Informe de riesgo	C
Planificación a corto y largo plazo	C
Informe de análisis y pronóstico de necesidad de proyectos de capital de generación (de ser aplicable)	C
Informe de Mejoras Capitales realizadas en el año contrato anterior	C
Informe suministrado al Negociado con copia al Administrador con descripción de Proyectos del Operador (como Dueño) de mejoras capitales (de ser aplicable)	C
Asuntos Regulatorios	
Notificación de Notificaciones de Violaciones Permisos Gubernamentales ("NOV")	[11]
Plan Integrado de Recursos	C
Certificaciones o informes que demuestren el cumplimiento con los requisitos de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional.	C

[11] Al cierre del periodo de recopilación de información, no se recibió evidencia del Operador con información responsiva sobre el requerimiento establecido en la sección 5.6(d) del Acuerdo que requiere notificación al Administrador dentro de (48) horas sobre cualquier violación material a los términos y condiciones de una aprobación gubernamental.

Informes de inspecciones realizadas por entidades reguladoras relacionadas con OSHA	C
Plan de salud y seguridad	C
Subastas y Administración de Fondos Federales	
Información sobre pasos para asegurarse que los servicios son realizados en cumplimiento con los "Federal Funding Requirements"	CP[12]
Información sobre pasos para asegurarse de que todo trabajo realizado por contratistas relacionados a Mejoras de Capital y el costo pueda ser sometido para fondos federales conforme a los "Federal Funding Requirements"	CP[13]
Información sobre medidas para cumplir con Leyes, Reglamentación y Políticas aplicables	CP[14]
Informe de enmiendas al "Federal Funding Procurement Manual" cada tres (3) meses, de ser necesario.	C
Ambiental, de Salud y Seguridad	
Programa de salud y seguridad ambiental para el Sistema T&D	C
Certificaciones o informes que demuestren el cumplimiento con la Ley Ambiental	C
Informes de inspecciones ambientales realizadas en el Sistema T&D	C
Documentación relacionada con condiciones ambientales preexistentes y acciones tomadas por el Operador en relación con estas condiciones	C
Suministro de Energía	
Informe de despacho de generación a GenCo (anual)	C
Proyectos y contratos de generación	C
Acuerdo de Servicios Compartidos con GenCo	C
Informe de programación de despacho (mensual)	C
Informe por hora para programación de despacho (semanal)	C
Política Energética	
Información sobre coordinación y asistencia con servicios y operaciones contemplados en Ley 17-2019	C
Servicios relacionados con Generación	
Informe "System Operation Principles"/ aprobaciones	C
Información sobre desviaciones en los procedimientos de "System Operation Principles" periodos de emergencia o de manera temporal durante la emergencia	C
Notificación de desviación al Administrador para su evaluación que refleje desviación del "System Operation Principles" diez (10) días antes de presentar al Negociado.	C

[12] Al cierre del periodo de recopilación de información, sobre el requerimiento establecido en la sección 5.9(a) del Acuerdo se ha determinado que el cumplimiento, hasta la fecha, es **parcial**, en espera de una revisión más exhaustiva. Como parte de las prerrogativas del Administrador, se llevará a cabo una auditoría forense próximamente en colaboración con un consultor externo.

[13] *Id.*

[14] *Id.*

Información sobre idoneidad de recursos que puedan requerir nuevas subastas de generación para proyectos o suplido de generación	C
Análisis de riesgo para proyectos de generación o de suplido prioritario, planificación en armonía con el Plan Integrado de Recursos	C
Planificación a largo y corto plazo de distribución para determinar la necesidad de proyectos de generación o de suplido en armonía con el Plan Integrado de Recursos	C
Evidencia de reuniones anuales con el Negociado para revisar y evaluar los análisis, proyecciones de demanda, suplido de energía actual	C
Plan de Respuesta de Emergencia	
Notificaciones al Administrador de cualquier accidente o emergencia relacionada con el Sistema T&D	C
Sistema de Información y Base de Datos	
Cumplimiento con la Sección 5.15 relacionada a información de consumidores	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C= Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

C. DERECHOS Y RESPONSABILIDADES

El Artículo 6 del Acuerdo establece los derechos y responsabilidades de distintas entidades gubernamentales incluyendo la P3, la AEE, el Negociado, COR3 o la Oficina del Inspector General a solicitar información y la obligación de LUMA de proporcionar informes financieros detallados y transparentes, asegurando que todas las transacciones cumplan con los principios contables generalmente aceptados. Además, se detalla el proceso para llevar a cabo auditorias, garantizando que sean justas y razonables. En relación a las responsabilidades del Operador, se evaluó información relacionada a los procesos de expropiación.

Criterio en Evaluación Artículo 6	
Registros de cualquier procedimiento de expropiación ejecutada o presentada	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C= Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

D. COMPENSACIÓN Y PRESUPUESTO

El Artículo 7 del Acuerdo dispone el proceso de gobernanza y supervisión de las operaciones. Este artículo establece un marco detallado de la supervisión realizada por

parte de las autoridades pertinentes hacia LUMA. Incluye la formación de comités de supervisión compuesto por diversas partes interesadas, tales como el Gobierno de Puerto Rico, entes reguladores y representantes de la comunidad. Estos comités tienen la responsabilidad de revisar el desempeño de LUMA, asegurar el cumplimiento de las normativas y facilitar la comunicación entre LUMA y las autoridades.

Además, el Artículo 7 define los procedimientos para la auditoría y la presentación de informes periódicos. LUMA debe someterse a auditorías regulares realizadas por auditores independientes, quienes evalúan tanto los aspectos financieros como operativos. Los resultados de estas auditorías deben ser presentados a los comités de supervisión y a otras autoridades relevantes. También se exige a LUMA la presentación de informes detallados sobre su desempeño, incluyendo indicadores clave de rendimiento, estado financiero y avances en proyectos de mejoras capitales. Este artículo garantiza que haya transparencia y rendición de cuentas en la gestión del sistema de transmisión y distribución de Puerto Rico.

Criterio en Evaluación Artículo 7	
Documentación e informe de cálculo para determinar el pago de la tarifa fija	C
Informes detallados de gastos incurridos por ServCo en relación con los servicios O&M	C
Facturas, recibos y contratos	C
Informe de Tarifa de Incentivo al Administrador, con copia al Negociado	C
Presupuesto propuesto para el año y aprobación de P3 conforme al "rate order" del Negociado	C
Notificación al Administrador sobre solicitud de enmienda de presupuesto operacional o capital al Negociado (de ser aplicable)	C
Notificación al Administrador de (i) eventos de fuerza mayor, (ii) falta del dueño, (iii) eventos de interrupción de servicio, (iv) requisitos adicionales impuestos por dueño o administrador luego de aprobación de los presupuestos	C
Informe de Tarifa de Incentivo al Administrador, con una copia al Negociado	C
Registros de pagos realizados en relación con la tarifa de incentivo	C
Cuentas de Operación	
Aviso de Retiro	C
Notificación de Retiros	C
Balance mensual	C
Cuentas de Capital de Fondos Federales	
Balance mensual	C
Aviso de Retiro al Administrador	C
Notificación de Retiros al Administrador	C

Cuenta de Capital de Fondos No Federales	
Balance mensual	C
Aviso de Retiros	C
Notificación de Retiros al Administrador	C
Cuenta de Reserva – Eventos de Interrupción	
Balance mensual	C
Aviso de Retiro al Administrador	C
Notificación de Retiros al Administrador	C
Gastos "Pass-through" de Generación	
Documentación relacionada con el acuerdo GridCo-GenCo PPOA y los contratos de suministro de generación	C
Estados de cuenta o registros financieros que muestren la existencia y el estado de la cuenta de reserva de contingencia	C
Notificación de Retiros	C
Cuenta de Reserva para Contingencias	
Estados de cuenta o registros financieros que muestren la existencia y el estado de la cuenta de reserva de contingencia	C
Notificación de Retiros	C
Disputas sobre tarifas de servicio	
Documentación relacionada con cualquier disputa sobre la tarifa de servicio	C
Registros de cómo se resolvieron las disputas	C
Cálculo de tarifa de incentivo	
Documentación relacionada con las métricas de rendimiento y cómo se midieron	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

E. CAPACIDAD FINANCIERA DEL GARANTIZADOR

El Artículo 8 del Acuerdo aborda las garantías de crédito y las medidas para asegurar el cumplimiento financiero de LUMA. Este artículo requiere que LUMA proporcione garantías adecuadas para respaldar sus obligaciones financieras bajo el Acuerdo. Las garantías pueden incluir cartas de crédito, bonos de garantía u otros instrumentos financieros aceptables que aseguren que LUMA pueda cumplir con sus obligaciones de pago y operación, incluso en situaciones de estrés financiero.

Además, el Artículo 8 establece las condiciones y procedimientos para la ejecución de estas garantías, en caso de incumplimiento. Las autoridades correspondientes tienen el

derecho de acceder a las garantías proporcionadas si LUMA no cumple con sus obligaciones contractuales, asegurando así una protección financiera para el sistema de transmisión y distribución. Este artículo también especifica los requisitos de renovación y mantenimiento de las garantías durante el término del Acuerdo, así como las obligaciones de LUMA de informar sobre cualquier cambio significativo en su situación financiera que pueda afectar la validez o el valor de las garantías proporcionadas. Este requisito permite tener un marco sólido para la estabilidad financiera y la confianza en la capacidad de LUMA para operar el sistema de manera efectiva.

Criterio en Evaluación Artículo 8	
Garantía	C
Estados Financieros No Auditados	C
Estados Financieros Auditados	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

F. CUMPLIMIENTO CON LEYES APLICABLES

El Artículo 9 del Acuerdo indica que LUMA debe cumplir con todas las leyes y regulaciones aplicables durante la ejecución de sus responsabilidades bajo el Acuerdo. Esto incluye, pero no se limita a, leyes locales, estatales y federales relacionadas con la operación y mantenimiento del sistema de transmisión y distribución. LUMA debe asegurarse de que todas sus actividades cumplan con los estándares legales y regulatorios pertinentes, abarcando aspectos como seguridad, medio ambiente y derechos laborales.

Además, el Artículo 9 detalla los procedimientos para asegurar el cumplimiento continuo de las leyes aplicables. A tenor con ello, LUMA debe implementar programas de cumplimiento normativo, incluyendo la capacitación regular de su personal sobre las leyes y regulaciones relevantes. También debe establecer sistemas de monitoreo y auditoría para identificar y corregir cualquier incumplimiento de manera oportuna. En caso de que se detecten violaciones, LUMA está obligada a tomar medidas correctivas inmediatas y a notificar a las autoridades correspondientes. Este artículo subraya la importancia de la adherencia a las normativas legales como una condición esencial para la operación del sistema de transmisión y distribución, asegurando que las operaciones sean seguras, legales y en cumplimiento con el andamiaje legal aplicable.

Criterio en Evaluación Artículo 9	
Políticas y procedimientos internos relacionados con leyes anticorrupción	C
Certificados de Anti-Corrupción en envío de" Fixed Fee Invoices"	C
Declaraciones juradas de contratistas y subcontratistas	C
Registro de notificaciones enviadas al Administrador sobre investigaciones relacionadas con las Leyes o Sanciones Anti-Corrupción	C
Políticas internas y registros que demuestren el cumplimiento con las leyes de no discriminación	C
Evidencia de cumplimiento	C
No colusión y Aceptación	C
Notificación de disputas sobre pago de contribuciones con alguna agencia gubernamental	C
Certificación de cumplimiento con las directrices éticas de la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas / copia de la declaración jurada entregada al respecto	C
Listado de todas las declaraciones juradas y certificaciones anti-corrupción de Subcontratistas	C
Certificación del Operador sobre no colusión	C
Licencias y Certificaciones	
Clausulas en contratos requiriendo cumplimiento con requisitos estatales para ejercer ingeniería, arquitectura y otras profesiones	C
Contratos, subcontratos y contratos de suministro para confirmar la inclusión de cláusulas de cumplimiento legal	C
Documentación que demuestre los esfuerzos del operador para utilizar bienes y servicios locales	C
Registro de notificaciones enviadas al Administrador sobre disputas fiscales	C
Notificación de investigaciones criminales	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

G. SEGUROS

El Artículo 10 del Acuerdo dispone los requisitos de seguros que LUMA debe mantener durante la vigencia del acuerdo para cubrir riesgos específicos asociados con la operación y el mantenimiento del sistema. Esto incluye, entre otros, seguros de responsabilidad civil, seguros de daños a la propiedad, seguros de interrupción de negocios y seguros ambientales. Las pólizas deben ser emitidas por compañías de seguros calificadas y deben proporcionar una cobertura suficiente para proteger contra pérdidas significativas

que podrían afectar la operatividad y la estabilidad financiera del sistema.

Además, el Artículo 10 especifica las obligaciones de LUMA sobre la gestión y la prueba de los seguros. LUMA debe proporcionar a las autoridades correspondientes certificados de seguro y cualquier otra documentación requerida para demostrar el cumplimiento con las disposiciones de seguro establecidas en el Acuerdo. También se estipula que LUMA debe notificar inmediatamente cualquier cambio material en las pólizas de seguro, incluyendo la cancelación o la modificación de las coberturas. Este artículo asegura que los activos que LUMA administra estén adecuadamente protegidos contra diversos riesgos, mitigando potenciales impactos financieros y operativos adversos, y garantizando así la continuidad y la fiabilidad del servicio de transmisión y distribución en Puerto Rico.

Criterio en Evaluación Artículo 10 y Anejo XII	
Daño a la propiedad, interrupción del negocio y cobertura de gastos adicionales:	
Cobertura: Daño directo de todos los riesgos	C
Límites: $50 millones	C
Deducible no mayor de US$2 Millones por ocurrencia	C
Seguro de responsabilidad general primaria:	
Cobertura: Daños corporales y daños a la propiedad	C
Límites: $10 millones por ocurrencia y en total	C
Deducible no mayor de US $1 Millón	C
Seguro de responsabilidad general en exceso:	
Cobertura: En exceso de las pólizas primarias	C
Limite no menor de US$65 Millones	C
Seguro cibernético:[15]	
Cobertura: Primeros y terceros por pérdidas debido a brechas de ciberseguridad	C
Límite no menor: $20 millones por reclamación y en total	C
Deducible no mayor de US$1 Millón	C
Seguro de responsabilidad por contaminación:	
Cobertura: Daños a terceros causados por contaminación	C
Límites: $5 millones por ocurrencia y 25 millones en total	C
Póliza debe incluir limpieza ambiental, remediación, transportación y disposición	C
Seguro de calderas y maquinaria:	

[15] El 1 de julio de 2021, LUMA solicitó una prórroga para el cumplimiento con este requisito ya que no identificaron aseguradoras que cubrieran ciertos riesgos a costos razonables. Comenzando en agosto de 2021, y luego en varias ocasiones adicionales, la P3 autorizó prórrogas de 6 meses, condicionadas a que LUMA proporcionara una actualización de sus esfuerzos para la obtención de este seguro cada 90 días. LUMA cumplió con este requisito el 9 de agosto de 2023.

Cobertura: Daño directo y pérdida de ingresos	C
Límites: $200 millones por accidente con reparación o remplazo incluido, 10 millones en remoción de escombros y $5 millones en gastos adicionales	C
Seguro comercial de automóviles:	
Cobertura: Daños corporales, Pagos médicos	C
Límites: $15,000 por accidente	C
Seguro de responsabilidad y daño físico de aviación:	
Cobertura: Daños corporales, daños a la propiedad y daño físico a aeronaves	C
Límites: $10 millones por ocurrencia y $250,000 por pasajero, $2.2 millones daño a motores de remplazo o piezas de remplazo no anejadas al avión y que sean propiedad de un tercero y costos de renta de $50,000 por accidente	C
Seguro contra delitos:	
Cobertura: Pérdida de dinero, valores, deshonestidad, falsificación, alteración, disolución de activos, fraude por computadora, robo de propiedad de clientes y tarjetas de crédito	C
Límites: $10 millones por incidente y agregado	C
Seguro de riesgo del constructor/flotador de instalación:	
Cobertura: Pérdidas durante la construcción, mantenimiento o reparaciones	C
Límites: consistente con precio del mercado y magnitud de cada proyecto de construcción	C
Seguro de responsabilidad protectora:	
Cobertura: Reclamaciones de daños corporales o daños a la propiedad causados por actos negligentes u omisiones de contratistas independientes o subcontratados del operador	C
Límites: $2 millones por ocurrencia y en total	C
Seguro de responsabilidad de gestión/EPL/responsabilidad fiduciaria:	
Cobertura: Actos ilícitos	C
Límites: $5 millones en responsabilidad fiduciaria	C
Seguro de accidentes de viaje de negocios:	
Cobertura: Muerte accidental, desmembramiento y parálisis	C
Límites: $150,000 por accidente y $3 millones en agregado	C
Seguro de compensación para trabajadores del Estado Libreo Asociado de Puerto Rico:	
Cobertura: Beneficios según lo requerido por la ley	C
Límites: Estatutarios	C
Seguro de responsabilidad fiduciaria:	
Cobertura: Actos ilícitos	C
Límites: $5 millones por reclamación y en total	C
Seguro de responsabilidad profesional:	
Cobertura: Trabajos realizados por profesionales	C

Limites: $5 millones por reclamación y en total	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica Parcial	

H. SUBCONTRATISTAS Y CONTRATISTAS

El Artículo 11 del Acuerdo dispone las directrices y requisitos que LUMA ha de seguir para la contratación con subcontratistas y contratistas, cumpliendo con los requisitos legales y regulatorios aplicables, así como con los estándares de desempeño establecidos en el Acuerdo. La disposición requiere que LUMA se asegure de que sus contratistas y subcontratistas cumplan con todas las normativas y requisitos de seguridad, calidad y eficiencia según el Manual de Adquisiciones.

LUMA debe asegurarse de que todos los contratos con contratistas y subcontratistas incluyan cláusulas asignándole a P3 el derecho a que se le asigne y a ser los beneficiarios, ya sea como dueños o mediante licencias, de los bienes y servicios proporcionados en los contratos.

Criterio en Evaluación Artículo 11	
Subcontratistas	
Lista de Contratos con Subcontratistas	C
Aprobaciones del Administrador para Subcontratistas Materiales	I[16]
Cumplimiento con la Sección 11.2 relacionada a derechos de Administrador y Propietario sobre contratos de Operador	C
Contratistas	
Lista actualizada de Contratistas	C
Lista de Contratos con Contratistas	C
Aprobaciones del Administrador para Contratistas Materiales	C
Corroborar cumplimiento con la Sección 11.2 relacionada a derechos de Administrador y Propietario sobre contratos de Operador	C
Mejoras de Capital Financiadas Federalmente:	
Lista de Contratistas contratados para mejoras financiadas federalmente	C
Evidencia de cumplimiento con los requisitos de financiamiento federal	CP[17]

[16] Al cierre del periodo de recopilación de información, no se recibió respuesta del Operador con información responsiva sobre el requerimiento establecido en la sección 11.1(a) del Acuerdo.

[17] Al cierre del periodo de recopilación de información, sobre el requerimiento establecido en la sección 11.1(c)

Mejoras de Capital NO Financiadas Federalmente	
Lista de Contratistas contratados para mejoras no financiadas federalmente	C
Evidencia de cumplimiento con el Manual de Adquisiciones para compras financiada y no financiadas federalmente	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

I. OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

El Artículo 12 del Acuerdo aborda las responsabilidades fiscales de LUMA. Este artículo establece que LUMA es responsable de cumplir con todas las obligaciones tributarias bajo las leyes fiscales de Puerto Rico y cualquier otra jurisdicción relevante. Conforme esta disposición, LUMA debe gestionar sus obligaciones fiscales de manera diligente y oportuna, asegurando que todos los pagos y declaraciones de impuestos se realicen según lo requerido por la ley aplicable.

Además, el Artículo 12 requiere que LUMA prepare y radique aquellas planillas que le requieran las leyes aplicables y que estas planillas sean correctas y completas en todos los aspectos materiales.

Criterio en Evaluación Artículo 12	
Planillas Corporativas	
Contribución sobre Ingresos	C
Patente Municipal (Volumen de Negocio)	C
Informe Anual de Corporaciones	C
Planilla de Propiedad Mueble (CRIM)	C
Planillas Trimestrales Relacionadas a Nómina	
Departamento del Trabajo y Recursos Humanos ("DTRH") – Seguro por Desempleo, Seguro por Incapacidad y Seguro Choferil	C
Servicio de Rentas Internas Federal ("IRS") – Seguro Social y Seguro por Desempleo Federal	C
Contribución sobre Ingresos Retenida de Salarios	C
Contribución sobre Ingresos Retenida de Servicios Profesionales	C

del Acuerdo se ha determinado que el cumplimiento, hasta la fecha, es parcial, en espera de una revisión más exhaustiva. Como parte de las prerrogativas del Administrador, se llevará a cabo una auditoría forense próximamente en colaboración con un consultor externo.

Contribución Sobre Ingresos Federal Retenida sobre Salarios	C
Impuesto sobre Ventas y Uso / Registro de Comerciante, como agente no retenedor	C
Fondo del Seguro del Estado	C
Impuesto sobre Propiedad Inmueble	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

J. PROPIEDAD INTELECTUAL E INFORMACIÓN PROPIETARIA

El Artículo 13 del Acuerdo aborda la gestión y protección de la propiedad intelectual y la información propietaria involucrada en la operación del sistema. Este artículo establece que cualquier propiedad intelectual desarrollada o utilizada en el curso de la operación y mantenimiento del sistema, incluyendo patentes, derechos de autor, marcas y secretos comerciales, debe ser adecuadamente protegida y gestionada. LUMA debe garantizar que los derechos de propiedad intelectual de todas las partes involucradas sean respetados y que cualquier uso de dicha propiedad esté debidamente autorizado.

Además, el Artículo 13 detalla las obligaciones de LUMA en relación con la información propietaria y confidencial. A estos efectos, LUMA debe tomar medidas razonables para proteger la información confidencial de divulgaciones no autorizadas, asegurando que solo el personal autorizado tenga acceso a dicha información. Esto incluye la implementación de acuerdos de confidencialidad con empleados, subcontratistas y otros terceros que puedan tener acceso a información propietaria. Si se necesita compartir información confidencial con terceros, LUMA debe garantizar que estos cumplan con las mismas obligaciones de confidencialidad. Este artículo asegura que tanto la propiedad intelectual como la información confidencial se manejen de manera segura y responsable, protegiendo los intereses de todas las partes involucradas en el Acuerdo.

Criterio en Evaluación Artículo 13	
Documentación de Otros Servicios: Para revisar los servicios implícitos y adicionales realizados por el Operador.	
Acuerdos o licencias de propiedad intelectual: Operador, Contratistas y Subcontratistas	C
Documentación que demuestre la transferencia o control de la Propiedad Intelectual o Producto del Trabajo creado al Propietario	C

Registros de uso de la Propiedad Intelectual del Propietario por parte del Operador	C
Plan de Seguridad de Datos	
Corroborar cumplimiento con Articulo 13, Sección 13.3 (a), relacionado a cumplimiento de Contratistas y Subcontratistas con Plan de Seguridad de Data	C
Plan de Seguridad de Datos / Seguridad Cibernética / Actualizaciones	C
Notificación de Incumplimientos y remediación	C
Informes de auditorias de seguridad	C
Plan de adiestramiento y de comunicación	C
Planes de Remediación	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

K. RESOLUCIÓN DE DISPUTAS

El Artículo 15 del Acuerdo dispone los procedimientos para resolver disputas entre las partes. Este artículo enfatiza la importancia de resolver los conflictos de manera eficiente y amistosa para minimizar el impacto en la operación del sistema. Inicialmente, se requiere que las partes intenten resolver cualquier disputa a través de negociaciones informales y de buena fe. Si estas negociaciones no resultan en una resolución satisfactoria, el artículo prevé la utilización de mediación, donde un mediador neutral facilitará el diálogo entre las partes para alcanzar un acuerdo.

Además, el Artículo 15 prevé recurrir a un arbitraje vinculante si la mediación no resuelve la disputa. El arbitraje lo realizará un panel de árbitros independientes y experimentados en energía y servicios públicos. Las decisiones del panel de arbitraje serán finales y vinculantes para ambas partes, y podrán ser ejecutadas por los tribunales competentes. Este artículo proporciona un marco estructurado y escalonado para la resolución de disputas, asegurando que los conflictos se manejen de manera ordenada y con un impacto mínimo en las operaciones del sistema de transmisión y distribución de Puerto Rico.

Criterio en Evaluación Artículo 15	
Notificación de Disputa	C
Notificación de Mediación	C
Determinación Técnica del Experto: Documento que detalla la decisión final	C
Acuerdos de Mediación: Cualquier acuerdo escrito entre las partes relacionado con	C

la mediación	
Documentos de Litigio: Cualquier documento relacionado con acciones civiles iniciadas en el Tribunal	C
Documentos de Medidas Provisionales: Documentos relacionados con medidas provisionales solicitadas en el Tribunal	C
Registros de Negociación: Documentación y comunicaciones relacionadas con las negociaciones entre las Personas Designadas de cada Parte	C
Reglas de Mediación de la Cámara de Comercio Internacional (ICC): Para referencia en caso de que las partes no puedan acordar un mediador.	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

L. INDEMNIZACIÓN

El Artículo 18 del Acuerdo dispone las obligaciones de LUMA con la obtención y el mantenimiento de seguros adecuados para cubrir riesgos relacionados con la operación, mantenimiento y reparación del sistema de transmisión y distribución. Esta sección detalla los tipos de seguros que LUMA debe mantener, tales como seguro de propiedad, seguro de responsabilidad civil general, seguro de interrupción de negocios, entre otros. Además, se especifica que los seguros deben ser obtenidos de compañías de seguros con buena reputación y solvencia, y que deben cumplir con los requisitos y límites establecidos en el acuerdo.

Adicionalmente, la disposición aborda el manejo de los fondos recuperados a través de los seguros en caso de siniestros o pérdidas. LUMA tiene la obligación de utilizar estos fondos para reparar, reemplazar o restaurar las propiedades afectadas, asegurando la continuidad y la eficiencia en la operación del sistema. También se especifica que cualquier recuperación adicional que exceda los costos de reparación debe ser reportada y manejada conforme a las disposiciones del acuerdo, asegurando transparencia y responsabilidad en la gestión de estos recursos.

Criterio en Evaluación Artículo 18	
Cumplimiento con Articulo 18.4. Sección a y b, relacionado a cumplimiento con notificación y pagos en casos de pagos por aseguradoras	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial	

I= Incumplimiento N/A = No Aplica

M. MISCELÁNEOS

El Artículo 20 del Acuerdo establece las disposiciones generales relativas a la asignación y transferencia de los derechos y obligaciones bajo el acuerdo. Este artículo establece que ninguna de las partes (LUMA o la AEE) puede ceder, transferir o delegar sus derechos u obligaciones sin el consentimiento previo y por escrito de la otra parte, salvo en circunstancias específicas detalladas en el Acuerdo. El propósito de esta cláusula es asegurar que ambas partes mantengan control y supervisión sobre cualquier cambio significativo en la estructura operativa o en las responsabilidades contractuales.

La Sección 20.6, titulada Asignación y Transferencia ("Assignment and Transfer"), proporciona detalles adicionales sobre las condiciones bajo las cuales se pueden realizar dichas asignaciones o transferencias. Se especifica que cualquier intento de cesión o transferencia sin el consentimiento necesario será considerado nulo y sin efecto. Esta sección también establece excepciones, como la posibilidad de que LUMA asigne o transfiera derechos y obligaciones a una entidad afiliada, si se cumplen ciertos criterios y condiciones. Además, se garantiza que cualquier entidad a la que se le asignen estos derechos y obligaciones debe tener la capacidad financiera y técnica para cumplir con los términos del acuerdo, asegurando la continuidad y calidad en la operación del sistema de transmisión y distribución.

Criterio en Evaluación Artículo 20	
Cumplimiento con Articulo 20.6 relacionado a asignación o transferencia de obligaciones o derechos	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

N. ALCANCE DE LOS SERVICIOS (ANEJO I)

El Anejo I del Acuerdo detalla el alcance específico de los servicios que LUMA debe proporcionar. Este anejo describe las responsabilidades clave de LUMA que incluyen la operación, el mantenimiento y la administración del sistema de transmisión y distribución de electricidad. LUMA es responsable de asegurar la confiabilidad y eficiencia del sistema,

implementar mejoras tecnológicas, y gestionar el flujo de electricidad desde las plantas generadoras hasta los consumidores finales. Además, el anejo especifica la obligación de LUMA de mantener y actualizar la infraestructura existente, así como de llevar a cabo nuevas construcciones según sea necesario.

De igual manera, el Anejo I establece los estándares de desempeño y los objetivos que LUMA debe cumplir, tales como la reducción de interrupciones del servicio, la mejora de la calidad del suministro eléctrico y el aumento de la satisfacción del cliente. Otras responsabilidades adicionales mencionadas en el Anejo I son la gestión de la respuesta ante emergencias, la coordinación con otras entidades del sector energético y la implementación de programas de eficiencia energética y sostenibilidad. El Anejo I subraya la importancia de la transparencia y la rendición de cuentas, requiriendo informes periódicos sobre el progreso y el desempeño. En conjunto, este anejo proporciona un marco comprensivo que guía las operaciones diarias y las estrategias a largo plazo de LUMA para garantizar un servicio eléctrico seguro y confiable en Puerto Rico

Criterio en Evaluación Anejo I	
Implementación de iniciativas y procesos para cumplir con los requisitos de los servicios de operación y mantenimiento según establecidos en el Anejo I	C
Informes de Contabilidad mensual	C
Informes financieros interinos y anual	C
Informes con análisis de cuentas y varianzas	C
Inventarios	
Inventario físico y estudio de condiciones del equipo, piezas de repuesto, materiales y reconciliación con "balance sheet" conforme la sección 6.3 del Acuerdo	C
Informe de manejo de flota, operaciones de llenado de combustible en vehículos, incluyendo calendario de remplazo de vehículos, especificaciones de requisitos técnicos en cumplimiento con las políticas del ELA y federales de combustibles alternativos, actividades de mantenimiento, mantenimiento de pegatinas de identificación y funciones similares	C
Informe mensual de operaciones del operador	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP = Cumplimiento Parcial I = Incumplimiento N/A = No Aplica	

O. SERVICIOS COMPARTIDOS GenCo (ANEJO VI)

El Anejo VI del Acuerdo describe los servicios compartidos entre el operador del sistema

de transmisión y distribución y la operadora de las facilidades de legado generatriz de electricidad (GenCo). Este anejo establece que ciertas funciones y servicios esenciales se compartirán para optimizar la eficiencia y la cohesión entre las distintas entidades del sector eléctrico. Los servicios compartidos pueden incluir áreas como la gestión de recursos humanos, la contabilidad, la tecnología de la información, y la gestión de la cadena de suministro. Al centralizar estos servicios, se busca reducir costos, mejorar la coordinación y asegurar un enfoque unificado en la operación del sistema eléctrico.

Además, el Anejo VI especifica las responsabilidades y los acuerdos financieros relacionados con los servicios compartidos. A su vez, detalla cómo se distribuirán los costos y los beneficios de estos servicios entre las distintas entidades involucradas, asegurando una compensación justa y equitativa. También se establecen mecanismos para la resolución de disputas y la revisión periódica de los acuerdos de servicios compartidos para adaptarse a las necesidades cambiantes del sistema eléctrico. Este anejo subraya la importancia de la colaboración y la integración entre el Operador de las facilidades de legado de generación y la operadora del sistema de transmisión y distribución, con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa y la calidad del servicio eléctrico en Puerto Rico.

Criterio en Evaluación Anejo VI	
Acuerdo de Servicios Compartido	
Acuerdo de Servicios Compartidos	C
Registros de Servicios Compartidos	C
Informes de Cumplimiento	C
Informes financieros que detallen los pagos realizados por GenCo al Operador	C
"GenCo Shared Services"	
Informes de Auditoria Interna relacionados con los Servicios Compartidos	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

P. COSTOS DE SERVICIOS Management Co (ANEJO VII)

El Anejo VII del Acuerdo detalla los costos asociados con la gestión y administración que Management Co. incurre en la prestación de sus servicios, que se pagarán de "Fixed Fee" y por ende no serán reembolsables. Entre ellos se incluyen gastos relacionados con los salarios y beneficios de personal gerencial al igual que el mantenimiento de la Junta de

Directores de Management Co., asesores contratados por Management Co., costos del "Puerto Rico Line Workers College" y la administración de Management Co.

Criterio en Evaluación Anejo VII	
Costos de ManagementCo	
Gastos de Personal Gerencial: Salarios, bonificaciones, contribuciones a planes de jubilación y beneficios médicos	C
Junta de Directores de Management Co.	C
Registro de Gastos con Asesores Externos de Management Co.	C
"Puerto Rico Lineworkers College"	I
Auditorias internas y presentación de informes, para garantizar que se cumplan las obligaciones administrativas y operativas.	C
Resumen de Cumplimiento	
Leyenda: C = Cumplimiento CP= Cumplimiento Parcial I= Incumplimiento N/A = No Aplica	

V. Notas Finales y Recomendaciones

En el contexto del monitoreo de la ejecución contractual, se han identificado diversas áreas que presentan oportunidades para proveer información responsiva y optimizar los procesos de cumplimiento. Los comentarios y recomendaciones presentadas a continuación buscan fortalecer el cumplimiento con las disposiciones contractuales del Operador facilitando así el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades.

De las áreas examinadas, y con respecto a los esfuerzos para garantizar que los servicios contratados se lleven a cabo en estricto cumplimiento con los "Federal Funding Requirements", se evaluaron las guías y los procesos que tiene LUMA a su disposición para cumplir con dichos requisitos, incluyendo el "Procurement Manual" y el "LUMA Grants Management Federal Funding Program Manual". De igual forma se evaluó documentación provista por LUMA relacionada a los trabajos sujetos a ser cubiertos con fondos federales para el periodo en cuestión. Luego de evaluar esta información, se determinó que hubo un cumplimento parcial con los requisitos de la Sección 5.9 del Artículo 5, que entre otros aspectos requiere que LUMA proporcione información sobre la *ejecutoria* de procesos para asegurar que los servicios sean realizados en cumplimiento con los "Federal Funding Requirements".

Para periodos futuros estimamos importante que LUMA provea información y documentación que permita corroborar que los servicios y proyectos cumplen o cumplieron con los requisitos para el desembolso de fondos federales. Más allá de los procesos establecidos, recomendamos la entrega de información adicional sobre la ejecutoria en la práctica de la implementación de los procesos en los proyectos

particulares y como se cumplió con los requisitos para el desembolso de los fondos federales. Entendemos que la implementación por parte de LUMA de procesos constatables con documentación de rápido acceso contribuirá a poder evaluar estos requisitos de forma precisa. Notamos, no obstante, que, para el periodo en cuestión, y según información provista, el Administrador está en el proceso de realizar una auditoría forense independiente que cubra este tema. La auditoría forense proporcionará un análisis detallado y validará si se han implementado los pasos y controles necesarios para garantizar el pleno cumplimiento con las disposiciones federales aplicables.

Además del tema de los fondos federales, se hicieron señalamientos puntuales de cumplimientos parciales e incumplimientos identificados en las tablas de este informe. Se señaló la falta de cumplimiento con el Artículo 5, sección 5.6(d) que requiere que LUMA le informe al Administrador dentro de cuarenta y ocho (48) horas las notificaciones de violaciones ("NOV" por sus siglas en inglés) de permisos gubernamentales. Recomendamos que en el futuro cualquier NOV relacionado a permisos gubernamentales se notifique al Administrador dentro de las cuarenta y ocho (48) horas como dispone el Acuerdo.

En relación con el Artículo 11, no obtuvimos documentación responsiva sobre la aprobación del Administrador de los contratos con Subcontratistas materiales. De igual forma se notó un incumplimiento parcial con los requisitos del Artículo 3 relacionado al acceso a información según reclamado por la AEE. Las partes tiene apreciaciones distintas sobre la interpretación y alcance de esta disposición y al presente, este asunto es un tema para atender a través de los mecanismos de resolución de disputas del Acuerdo. Por último, se notó un incumplimiento con la disposición del Anejo VII relacionado a los costos que han de ser cubiertos con la tarifa fija. En este renglón, el inciso VII (4) requiere que los costos asociados al "Puerto Rico Lineworkers College" sean cubiertos con la tarifa fija. Según la información provista por LUMA, hubo ciertos costos de entrenamiento de empleados del "Puerto Rico Lineworkers College" que no se cubrieron con la tarifa fija y se pasaron como "Pass-Through Expenditures". Como parte de este informe se le recomienda al Administrador solicitar el reembolso de estos costos.

Los asuntos señalados deben ser objeto de seguimiento en los informes de cumplimiento futuros, donde se debe evaluar el progreso realizado por el Operador en la implementación de medidas correctivas de rigor. El cumplimiento en informes subsiguientes permitirá corroborar si los requisitos del Acuerdo han sido efectivamente implementados. La revisión periódica garantizará que cualquier área de incumplimiento o cumplimiento parcial se aborde de manera oportuna y se adopten los procesos correctivos necesarios para evitar reincidencias.

VI. Salvedad y Descargo de Responsabilidad

Este Informe de Cumplimiento ha sido preparado exclusivamente para el uso de las partes involucradas en el Acuerdo y en cumplimiento con la Ley 29-2009. La información contenida en este documento se basa en la revisión y análisis de los documentos proporcionados a V&V, así como de entrevistas y observaciones realizadas durante el proceso de monitoria. Por su naturaleza, V&V descansa en la información suministrada por el Operador y P3, al igual que documentos públicos disponibles en la plataforma del Negociado y no asume responsabilidad por la veracidad, integridad o exactitud de la información proporcionada. Asimismo, este informe no constituye, ni debe interpretarse como, una opinión legal, contable o financiera sobre la solvencia, capacidad operativa o cumplimiento normativo de la entidad en monitoreo, ni implica un dictamen respecto a su situación financiera o legal.

VII. Certificación

Certifico que la información evaluada en el presente informe ha sido suministrada por LUMA Energy, LLC., LUMA Energy ServCo, LLC., y la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas del Gobierno de Puerto Rico. Ambas entidades han proporcionado y compartido todo el material y documentación pertinente, según los requisitos establecidos y las disposiciones contractuales aplicables. Este informe se basa exclusivamente en la información recibida y no asume responsabilidad alguna por la exactitud o integridad de los documentos proporcionados por las partes mencionadas.

Vázquez & Vilanova Law Firm, LLC.

[FIN DEL DOCUMENTO]