AUTORIDAD DEL PUERTO DE LAS AMÉRICAS

La Autoridad del Puerto de las Américas ("APA") se crea bajo la Ley Núm. 171 del 11 de agosto de 2002, según enmendada, ("**Ley 171**") con la finalidad de desarrollar un puerto de hondo calado de calibre internacional para atender las necesidades de crecimiento de infraestructura portuaria de Puerto Rico y el Caribe. La misma opera bajo la supervisión de una Junta de Directores del sector público estatal, público municipal y privado. Su misión fue el desarrollo del Puerto de las Américas, hoy Puerto de Las Américas "Rafael "Churumba" Cordero Santiago" ("**PLA**").

El PLA viene a sustentar la viabilidad de la economía de Puerto Rico a mediano y largo plazo. En primer lugar, brinda una contingencia portuaria para el manejo de la carga marítima de Puerto Rico. Mediante el desarrollo del PLA se protege la entrada y el movimiento de mercancía, productos y materia prima para el consumo doméstico e internacional. En la medida en que se implementa el plan a largo de plazo de expandir la capacidad de manejo de carga a 1.3 millones de contenedores equivalente de veinte pies al año ("**TEU"** por sus siglas en inglés), y con modificaciones al diseño casi duplicar este volumen, es un instrumento significativo para el desarrollo económico de Puerto Rico a largo plazo. Debe considerarse el desarrollo del puerto y las zonas de valor añadido como los instrumentos para lograr la verdadera meta, que es el mejoramiento de la economía de Puerto Rico.

La Ley Núm. 409 del 22 de septiembre de 2004 ("**Ley 409**") le brindó a la APA las garantías necesarias para utilizar una línea de crédito hasta $250 millones de dólares para comenzar el desarrollo físico de este puerto de calibre internacional en la zona sur de Puerto Rico.

A los fines de llevar a cabo el desarrollo del Puerto de las Americas, el 9 de mayo de 2005, se obtuvo permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos ("**USACE"** por sus siglas en inglés.), permiso SAJ-2002-06525 (IP-JER) (el "**Permiso**") venciendo el 3 de febrero de 2010, fecha para la cual debiera completarse todas las obras

e impactos indicados en el mismo. El Permiso incluía, como parte integral del mismo, varias condiciones que debían cumplirse, para compensar por los impactos del desarrollo a humedales, manglares y otros, incluyendo los términos bajo las cuales debieran cumplirse los mismos.

Durante esta administración se evaluaron las condiciones del Permiso y su estado ante el USACE. Esto requirió la recolección entre los consultores y las distintas agencias para reproducir el historial documental del Permiso y las notificaciones al USACE del cumplimiento de las condiciones. Aquellas condiciones cuya documentación se localizó y donde no surgía notificación al USACE, se llevó a cabo el trámite de notificaron. Sin embargo, no se pudo localizar documentación sobre el cumplimiento con varias obligaciones algunas de las cuales requerían su cumplimiento previo a la construcción en el área designada en el Permiso como *Value Added Industrial Area* ("**VAIA**"). Ante esto, se coordinaron la ejecución de estas actividades pendientes con el USACE.

Oportunamente se solicitaron dos extensiones por 5 años adicionales al Permiso, concediéndose la primera por un año hasta el 4 de febrero de 2011. La solicitud de la segunda petición de extensión se encontraba bajo evaluación quedando posteriormente en suspenso como resultado de los hallazgos arqueológicos como resultado de la ejecución de estudios arqueológicos pendientes. Ante la notificación y posterior investigación por el USACE, el 7 de junio de 2011 el USACE paralizó la construcción notificando alegadas violaciones al Permiso, entre ellas el que se hubiese iniciado construcción en el el VAIA sin cumplirse con las condiciones previas a construcción establecidas en el Permiso. La construcción en el VAIA se autorizó e inició en el 2008.

Al presente se ha logrado un Acuerdo de Consentimiento alcanzado con el USACE (el "**Acuerdo**") para transar las alegadas violaciones de las condiciones del Permiso. Al presente el Acuerdo ha sido suscrito por la APA estando pendiente que el mismo se suscriba por el USACE y se dicte Sentencia final y firme.

Como parte del desarrollo permitido por el Permiso, previamente se había dragado el Canal de Navegación. También autorizaron la construcción de la Fase III.A.2, actualmente en construcción, que incluía la expansión del área de almacenaje de contenedores en el área conocida como Aljoma, la rehabilitación de un edificio de Administración y la construcción de un Canal Pluvial en el VAIA. En el 2005, la APA también reembolsó al Banco Gubernamental de Fomento ("**BGF**") la línea de crédito que concediera al Municipio Autónomo de Ponce para el desarrollo del área de

contenedores frente a los muelles 4,5 y 6 en el Puerto de Ponce para un capacidad estimada de 250KTEU.

Para efectuar el desarrollo, al 2008 la APA había adquirido varios equipos portuarios: una grúa movible marca Gottwald[1] y 2 grúas *Ship to Shore Super Post Panamax* marca

Shanghai Zhenhua Port Machinery Co., Ltd. y 7 grúas RTG (*Rubber Tire Gantry Cranes*) manufacturadas entre el 1994 y 1995. [2]

Al 2008, también se radicaron varias acciones de expropiación forzosa ante el Tribunal de Primera Instancia para la adquisición de los terrenos en la huella considerada para el desarrollo del PLA y la propiedad a ser dedicada a mitigacion. Las principales fueron radicadas por otras corporaciones públicas para el beneficio de la APA. Durante este cuatrienio se radicaron las expropiaciones pendientes en la ruta del proyecto bajo construcción.

En cuanto a la operación del PLA, aún antes de la creación de la APA, desde el 30 de octubre de 2001, el Municipio Autónomo de Ponce ("**Municipio**"), dueño y operador del Puerto de Ponce desde 1911, sede del Puerto de las Américas, firmó un Memorando de Entendimiento con el Gobierno de Puerto Rico en el cual las partes acordaron colaborar en la consecución del desarrollo del PLA.

Ante la creación de la APA por la Ley 171, el 30 de diciembre de 2003, el Municipio firmó un nuevo Memorando de Entendimiento, esta vez con la APA, donde el Municipio se comprometió a transferir el derecho de uso de las instalaciones portuarias a fin de que la APA pudiese entrar en un proceso de negociación con el operador del terminal global para la operación del Puerto de las Américas.

Durante este cuatrienio se continuó las negociaciones con UCW, la firma a la cual en el 2008 se le había concedido exclusividad para negociar la operación del PLA. Sin embargo se concluyó que no contaban con la experiencia ni capacidad financiera para suscribir un acuerdo a largo plazo para la operación del PLA. En septiembre de 2009, se dejo sin efecto el acuerdo de exclusividad y se continuó la negociación con uno de los socios de UCW, Puerto Rico Korea Container Terminal (PKCT). No habiéndose

[1] La grúa Gottwald pasó al inventario de equipo de la APA ante el repago de la deuda de financiamiento del MAP asociados a las inversiones iniciales que hicieran, que incluía el área de almacenaje de contenedores hasta 250K TEU's detrás de los muelles 4, 5 y 6.

[2] El área de almacenaje se construyó sobre terrenos de varias corporaciones públicas, incluyendo terrenos de la Corporación de Fomento Industrial y la Compañía de Comercio y Exportación.

formalizado el Acuerdo de Operación del PLA, en mayo de 2010 se dieron por terminadas las negociaciones y se iniciaron las solicitudes de asesores financieros para iniciar un nuevo proceso de subasta para la operación del puerto, recibiéndose 7 cartas de interés y posteriormente propuestas de 6 de ellos. Ante el vencimiento del Memorando de Entendimiento con el Municipio sin que se renovara el 30 de septiembre de 2010 y la petición de que permitiera que el Municipio desarrollara el PLA, no se continuó con el proceso.

El 12 de diciembre de 2011, fue aprobada la Ley Núm. 240 ("**Ley 240**") mediante la cual se crea la Autoridad del Puerto de Ponce ("**APP**"). Esta ley transfiere y delega a la APP todas las funciones, objetivos, deberes, derechos, facultades y prerrogativas que tiene la APA. La APP y su Junta de Directores son ahora quienes tendrán los plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del PLA, la cual queda bajo la jurisdicción exclusiva de esta nueva Autoridad. La Ley 240 establece que la APA continuará existiendo para atender las obligaciones incurridas por APA, las cuales no serán asumidas por la APP.

En lo que se formaliza la transición a la APP, la APA continúa con aquellas actividades existentes previo a la aprobación de la Ley 240 con miras a completar la transición una vez se apruebe el Acuerdo de Consentimiento con el USACE.

Los logros alcanzados durante el cuatrienio son:

- ✓ Implementación de un presupuesto operacional desde el Año Fiscal 2010-2011, lo que permite monitorear y controlar estos gastos.

- ✓ Implementación de control de procesamiento de facturas y pagos por contrato.

- ✓ Integración del sistema de computadoras de la APA al de la Compañía de Comercio y Exportación, asegurando un resguardo de la información electrónica.

- ✓ Recolección y establecimiento de archivos electrónicos de la información asociada al proyecto de construcción y su permiso, permitiendo tener un resguardo electrónico, además de papel. Esto facilita también el acceso a la información y establece un archivo histórico confiable.

- ✓ Acuerdos interagenciales con distintas agencias y corporaciones públicas optimizando los gastos de ambas entidades. Estos acuerdos y algunas de las asistencias que nos han provisto incluyen:

    - o El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio – legal, financiero, mediático, desarrollo de estrategias, etc.

    - o Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura – legal, ingeniería y técnica, financiera, contabilidad, administrativa, etc.

    - o Banco Gubernamental de Fomento – recursos humanos, auditoria, financiera, recursos de economistas.

    - o Compañía de Comercio y Exportación – facilidades de oficina.

- ✓ Participación activa de representantes de la APA en todos los asuntos que pudieran afectar las operaciones o desarrollo del PLA, incluso con distintas organizaciones relacionadas a la industria marítima. Esto permite mantenernos al día y a la vez, aportar una perspectiva práctica a los proyectos.

    - o Se completó el dragado en los muelles 4, 5 y 6 y mediante un rediseño pudieron modificarse las zonas de amortización adyacentes a los muelles por los diferenciales en profundidad en muelles colindantes a éstos. Esto permitió aumentar el largo de muelle con calado de 50' a aproximadamente 830 ft de los 1200' totales de muelle. Sin esta modificación no hubiese podido atracar el barco que trajo las dos grúas *ship to shore*. El cambio también aumenta la capacidad para manejar barcos *Post Panamax* que pudieran acceder al puerto.

- ✓ Evaluación de los contratos, cancelando aquellos contratos redundantes, incluso en el área de construcción y obteniendo descuentos adicionales en los existentes.

- ✓ Identificación de modificaciones a legislaciones y reglamentaciones federales que afectan la industria marítima o el desarrollo de dicha

industria en Puerto Rico y recomendando enmiendas sencillas que faciliten resultados.

- Ejemplo de esto ha sido el trabajar con la Oficina del Comisionado Residente proveyendo recomendaciones al Passenger Vessel Services Act, 46 USC 55103. El Proyecto de Ley HR 2838, el cual autoriza a barcos de bandera extranjera de más de 100 toneladas gruesas a transportar turistas y otros pasajeros que paguen por la transportación entre puertos dentro de Puerto Rico, fue aprobado por la Cámara de Representantes Federal. Esto fue aclamado por la industria marítima como un gran logro del Comisionado Residente ya que de convertirse en ley permitiría a Puerto Rico beneficiarse de la industria multimillonaria de turismo náutico.

- Participación de las entrevistas que llevó a cabo el US Government Accountability Office (GAO) a petición del Hon. Pedro Pierluisi, Comisionado Residente en Washington, para evaluar el impacto del Jones Act sobre el mercado del Caribe y Puerto Rico.

✓ Implementación de sistema de control de gastos y monitoreo para control del mismo lo que entendemos facilitó que el Banco Gubernamental de Fomento incrementara la línea de crédito hasta los $250 millones.

A continuación un resumen de las actividades específicas durante los distintos años fiscales.

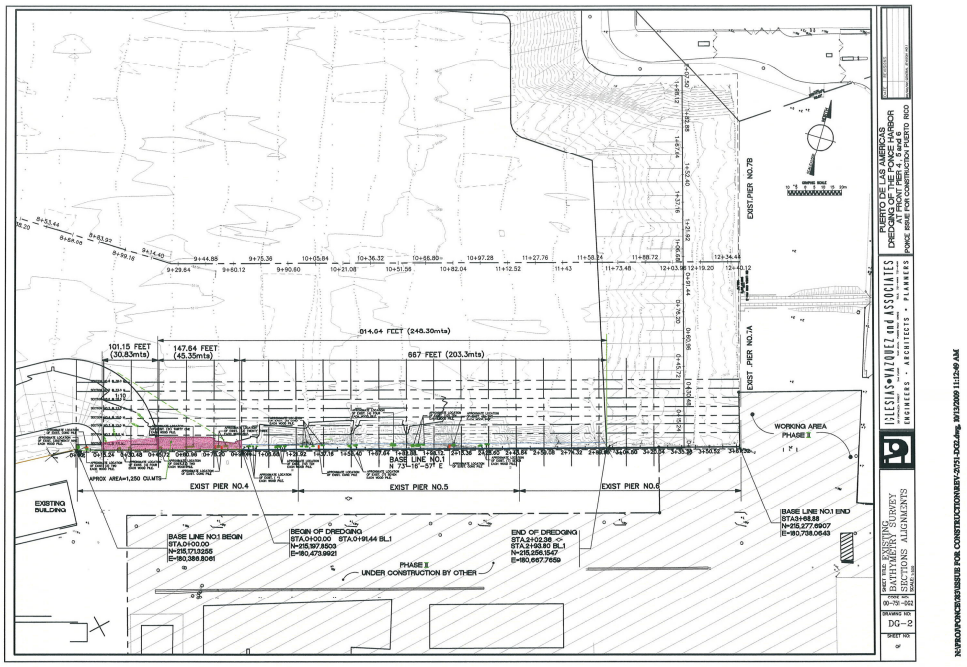
Durante el año fiscal 2009-2010 se llevaron a cabo las siguientes actividades y logros:

- Septiembre de 2009 – Se dio por terminado el acuerdo de exclusividad de negociación con el operador, facilitando la publicidad de las oportunidades que ofrece la APA y atrayendo de esta manera otros potenciales inversionistas.

- 15 de septiembre de 2009 – Solicitud de 70MM$ en fondos federales bajo el programa de *Tiger Grant* del Departamento de Transportación federal para el desarrollo del muelle 8 y accesos al mismo. Desgraciadamente, aunque la APA estuvo entre los finalistas, no fue agraciado por estos fondos competitivos.

- Noviembre de 2009 – negociación directa con *Puerto Rico Korea Container Terminal* (PKCT) para la operación del puerto. Eran socios de UCW-A.

- Diciembre de 2009 – se completó el dragado en los muelles 4, 5 y 6 y mediante un rediseño pudo modificarse las zonas de amortización adyacente a los muelles por los diferenciales en profundidad en muelles colindantes a estos. Esto permitió aumentar el largo de muelle disponible a 830 ft con calado de 50' de los 1200' totales de muelles, permitiendo el recibo de las dos grúas ship to shore de ZPMC y aumentando la capacidad para manejar barcos *Post Panamax* que pudieran acceder al puerto.



- Enero de 2010 – Se obtuvo la extensión del permiso otorgado por el USCOE hasta el 4 de febrero de 2011.

- Enero de 2010 – Recibo de las dos grúas S*uper Post Panamax* en el Puerto de Ponce.

- Marzo de 2010 – Visita de Korean Express y PKCT a Puerto Rico y visita de Secretario de Desarrollo Económico y Comercio y Presidente de la Junta de Directores junto con el Presidente del Comité de Negociación a Korea reuniéndose con Korean Development Bank, *Korea Busan Container Terminal* (KBCT) y adelantando la negociación con el operador.

- Marzo de 2010 – contratación de UBS Financial Services, Inc. para evaluación financiera del acuerdo de concesión con PKCT.

- Marzo de 2010 – Validación funcional de las grúas *Super Post Panamax* y su aceptación condicionada.

- Abril de 2010 – Adiestramiento de operación de las grúas *Super Post Panamax* a grueros y personal de mantenimiento.

- Abril de 2010 – Notificación a NOAA para su publicación de la batimetría del canal de navegación después del dragado.

- Mayo de 2010 – Requerimiento a PKCT de carta de crédito como demostración de buena fe de finiquitar el acuerdo de concesión. *Esto no fue producido por ellos, dándose por terminadas las negociaciones.*

- Mayo de 2010 – Recibo de propuestas de siete (7) compañías de consultores financieros multinacionales en respuesta al requerimiento que hiciera la APA para dar inicio a un nuevo proceso de requerimiento de propuestas para un operador de calibre internacional.

- Junio de 2010 – Presentación por seis compañías de consultores financieros para asesorar a la Autoridad en el proceso de subasta de la operación del puerto. Ellos presentaron en detalle sus propuestas, su equipo de trabajo y las cualificaciones y recomendaciones en junio de 2010. Las mismas fueron evaluadas posteriormente seleccionando las tres mejores. [3]

Durante el año fiscal 2010-2011 se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- Por primera vez, para el año Fiscal 2010-2011, la APA presentó para aprobación un presupuesto por partidas de gastos operacionales y de mejoras permanentes. Hasta el año fiscal 2009-2010, el presupuesto de la APA había sido sometido como una sola partida de gastos, la de mejoras permanentes. El año fiscal finalizó conforme el informe auditado con $1,052,961 en gastos clasificados como operacionales y un incremento en activos de capital de $15,471,445. Los ingresos fueron por adelantos del acuerdo de bonos y el reembolso por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de $4 millones.

- Durante el 2010-2011 se solicitaron aproximadamente $56 millones de los fondos federales competitivos del Departamento de Transportación bajo el programa de Tiger Grant II. Los fondos se solicitaron para la rehabilitación y expansión del muelle 8 y la construcción del acceso al mismo y a solares en la zona del valor añadido. También se solicitaron fondos para diseñar el desarrollo de la Zona de Valor Añadido. La APA no fue agraciada en la distribución de estos fondos.

[3] Estas acciones fueron detenidas al no tener la APA autoridad para continuar con las mismas ante el vencimiento del memorando de entendimiento con el Municipio Autónomo de Ponce el 30 de septiembre de 2010.

- 3Q2010 - En mayo 2010 se recibieron propuesta de siete (7) compañías de consultores financieros multinacionales en respuesta al requerimiento que hiciera la APA para consultores financieros para un nuevo proceso de requerimiento de propuestas para un operador de calibre internacional. Seis de estas compañías vinieron a Puerto Rico presentando en detalle sus propuestas y recomendaciones en junio de 2010. Las mismas fueron evaluadas posteriormente seleccionando las tres mejores. La adjudicación final quedó en suspenso ante la no renovación de MDE con el MAP.

- 3Q2010 – Como resultado del acuerdo con la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura para apoyar a la APA en el desarrollo del proyecto, se incorporaron al proyecto nuevas firmas de inspectores, supervisión y consultores ambientales.

- El 10 de agosto de 2010, SGR Global inauguró sus facilidades en La Guacha informando que esperaban emplear aproximadamente 170 personas. De cumplir con su plan de negocio, este hubiera sido la primera compañía establecida en la Región Sur exportando contenedores por Ponce – desgraciadamente no cumplió con las expectativas.

- El 30 de septiembre de 2010 venció el décimo Memorando de Entendimiento con el Municipio, el cual no fue renovado a petición de estos últimos ante la intención de asumir la responsabilidad del desarrollo del PLA.

- Diciembre de 2010 – se envió al USACE la solicitud de extensión por cinco años al permiso de desarrollo del PLA que otorgaran, cuya fecha de vencimiento era el 4 de febrero de 2011. El mismo se encuentra aun en suspenso. Se provee mas detalles en este escrito.

- 4Q2010 – El BGF aumtentó la adquisición de bonos de la APA hasta un máximo de 230MM$, permitiendo incrementar los fondos de capital al cual tiene acceso la APA.

- 1Q2011 Certificación bajo OSHA para operación de las grúas Super Post Panamax

- El 4 de febrero de 2011 se publicó la solicitud de propuestas para el mantenimiento de las grúas. La presubasta se llevó a cabo el 16 de febrero de

2011 con la participación de 5 compañías. La apertura de la subasta fue el 14 de marzo de 2011. [4]

- 14 de marzo de 2011 - Primera utilización de las grúas super Post Panamax para la descarga de contenedores de explosivos.
- Abril 2011 recibo del pago de $4MM de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados en concepto de reembolso de las obras de construcción pagadas por APA que beneficiaron a dicha corporación pública.
- Marzo de 2011 – Inicio de los trabajos de campo de la Fase II Arqueológica en la Finca Percon.

- 2Q2011 – Aumento de la adquisición de bonos de la APA por el BGF hasta el máximo de $250MM que permite la Ley 409.
- 7 de junio de 2011 - El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (**"COE"**) notificó orden de paralización a las obras de construcción bajo el permiso SAJ-2002-06525 (IP-JER) alegando violación a las condiciones del permiso que requerían una serie de actividades a ser completadas antes de que en el 2008 se diera suscribiera contrato y se diera orden para iniciar construcción en la Zona del Valor Añadido.

[4] Ante la petición de la Alcaldesa de Ponce, Hon. Maria Melendez Altieri de que el PLA se le transfiriera al MAP y la petición del Puerto de Ponce que se les permitiera proveer dicho mantenimiento la adjudicación quedó en suspenso. A principios del 2012 se resolvió que la APA proveería el mantenimiento y certificación de las grúas para propósitos de transición a la APP.

B. Año Fiscal 2011-2012

1. Detallar las iniciativas y prioridades de su agencia durante el año fiscal vigente 2011-2012.

Durante el año fiscal 2011-2012 se llevaron a cabo las siguientes actividades o sucesos que impactaron la APA:

- El 20 de julio de 2011 el USCOE autorizó que se continuaran las obras de construcción en expansión del área de contenedores en el puerto dirigida a aumentar la capacidad de manejo a 500K T EU's. En solo 42 días se logró obtener la autorización del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos para continuar la construcción de la expansión del puerto. El USCOE no autorizó obras en aquellas aéreas identificadas en el permiso como Zona de Valor Añadido Industrial, quedando por ende paralizada la construcción del canal pluvial.

- Noviembre 2011 - Se trabajó con la Oficina del Comisionado Residente proveyendo recomendaciones al Passenger Vessel Services Act, 46 USC 55103. El Proyecto de Ley HR 2838, el cual autoriza a barcos de bandera extranjera de más de 100 toneladas gruesas a transportar turistas y otros pasajeros que paguen por la transportación entre puertos dentro de Puerto Rico, fue aprobado por la Cámara de Representantes Federal. Esto fue aclamado por la industria marítima como un gran logro del Comisionado Residente ya que de convertirse en ley permitiría a Puerto Rico beneficiarse de la industria multimillonaria de turismo náutico.

- 12 de diciembre de 2011 – Aprobación de la Ley 240 la cual crea la Autoridad del Puerto de Ponce y transfiere la jurisdicción del PLA a ésta.
- En el Primer Trimestre de 2012 se completó la construcción del sistema de almacenaje de contenedores refrigerados con una capacidad de 624 conectores.

- Abril 2012 - Recibo de los primeros molinos como parte de Programa Energético del Gobierno a implementarse a través del Puerto de Ponce. Este recibo se facilitó ante el desarrollo del PLA. Las aspas tienen una longitud de ~140 pies cada uno.

- 13 de abril de 2012 –se notificó a todos los contratistas identificados como que deben responder totalmente o solidariamente con otras partes responsables a la APA por las pérdidas económicas, demoras, daños y perjuicios y reclamaciones que surgieron del incumplimiento de sus deberes y/o obligaciones ante la APA.

- 27 de abril de 2012 - La APA estará participando de las entrevistas que estará efectuando el US Government Accountability Office (GAO) a petición del Hon. Pedro Pierluisi, Comisionado Residente en Washington, para evaluar el impacto del Jones Act sobre el mercado del Caribe y Puerto Rico.

- En el Primer Trimestre de 2012 se completó la construcción del sistema de almacenaje de contenedores refrigerados.

- Durante el año se ha estado trabajando principalmente en completar las acciones requeridas como condiciones del permiso de construcción del USCOE, la mayoría que debieron haber sido completadas a más tardar en el 2008.

Continuamos trabajando con el objetivo que para que a finales del Año Fiscal pueda llevarse a cabo la transición del PLA a la Autoridad del Puerto de Ponce. También estamos trabajando para que se complete la negociación con el USCOE para transar de manera satisfactoria las alegadas violaciones y obtener la extensión del permiso de construcción y así completar el canal pluvial y los desarrollos futuros.

Se detalla a continuación el estado de cada uno de los asuntos administrativos principales:

LEGAL

1. **Autoridad del Puerto de Ponce**

La APA se crea bajo la Ley Núm. 171 del 11 de agosto de 2002, según enmendada, ("**Ley 171**") con la finalidad de desarrollar un puerto de hondo calado de calibre internacional para atender las necesidades de crecimiento de infraestructura portuaria de Puerto Rico y el Caribe.

El 30 de diciembre de 2003, el Municipio Autónomo de Ponce firmó un Memorando de Entendimiento con la APA, donde el Municipio se comprometió a transferir el derecho de uso de las instalaciones portuarias a fin de que la APA pudiese entrar en un proceso

de negociación con el operador del terminal global para la operación del Puerto de las Américas.

El Memorando de Entendimiento fue renovado en varias ocasiones hasta su vencimiento el 30 de septiembre de 2010.

La Hon. María Meléndez Altieri, Alcaldesa del Municipio Autónomo de Ponce ("**MAP**"), solicitó al Hon. Luis Fortuño Burset, Gobernador de Puerto Rico, que permitiera que el MAP desarrollara el PLA. El 12 de diciembre de 2011, fue aprobada la Ley Núm. 240 ("**Ley 240**") mediante la cual se crea la Autoridad del Puerto de Ponce ("**APP**"). Esta ley transfiere y delega a la APP todas las funciones, objetivos, deberes, derechos, facultades y prerrogativas que tiene la APA. La APP y su Junta de Directores son ahora quienes tendrán los plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del PLA, la cual queda bajo la jurisdicción exclusiva de esta nueva Autoridad. La Ley 240 establece que la APA continuará existiendo para atender las obligaciones incurridas por la APA, las cuales no serán asumidas por la APP.

En lo que se formaliza la transición a la APP, la APA continúa con aquellas actividades existentes previo a la aprobación de la Ley 240 con miras a completar la transición, una vez se apruebe el Acuerdo de Consentimiento con el USACE.

Para llevar a cabo la transición requerida por la Ley 240, se crea el Comité Ejecutivo de Transición de la Junta de Directores de la APA, presidida por el Dr. Carlos Martínez.

En lo que se constituye la Junta de Directores de la APP, además de retener las obligaciones impuestas por la Ley 240, la APA continuó con las funciones sobre la construcción en proceso del PLA, la renovación del Permiso y el mantenimiento de las grúas, descansando en la Opinión del Secretario de Justicia, Consulta Núm. 12-305-A del 20 de junio de 2012.

2. **Permiso ante el Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos, SAJ-2002-06525 (IP-JER)**

A los fines de llevar a cabo el desarrollo del Puerto de las Americas, el 9 de mayo de 2005, se obtuvo permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos ("**USCOE"** por sus siglas en inglés.), permiso SAJ-2002-06525 (IP-JER) (el "Permiso") venciendo el 3 de febrero de 2010, fecha para la cual debiera completarse todas las obras e impactos indicados en el mismo.

El permiso autoriza a la APA los siguientes desarrollos e impactos en aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos:

a. Construir un canal interno de navegación en las aguas navegables de Estados Unidos en la Bahía de Ponce de aproximadamente 3,000 pies de largo, 600 pies promedios de ancho con una profundidad de 50 pies, requiriendo la excavación de 3.8 millones de metros cúbicos de terreno de un área de 45 acres adyacente al Puerto de Ponce.

b. Rellenar aproximadamente 59 acres de humedales y salinas adyacentes al Puerto de Ponce, con material producto de la excavación del canal interno de navegación, para proveer espacio adicional para el almacenamiento de contenedores y carga.

c. Dragar aproximadamente 5.5 millones de metros cúbicos de material de un área de aproximadamente 248 acres del fondo del canal de navegación, área de viraje y atraque en el Puerto de Ponce, a una profundidad de 50 pies, impactando aproximadamente 97 acres de yerba marina.

d. Disposición del material dragado en el área designada para Disposición de Material Dragado en el Océano por la Agencia de Protección Ambiental ("EPA") localizado a 4.5 millas náuticas al sur de la entrada al Puerto de Ponce.

El Permiso incluye las siguientes actividades fuera de las aguas jurisdiccionales de Estados Unidos:

a. Mejoras al Puerto de Ponce, incluyendo la expansión del área de almacenaje de 135 acres adicionales y la adquisición e instalación de 4 grúas Post-Panamax cranes para la carga y descarga de barcos de contenedores.

b. Desarrollo de aproximadamente 132 acres de terrenos adyacentes al Puerto de Ponce, identificado como el Área de Valor Añadido Industrial ("VAIA"), la cual es parte de la parcela conocida como Percón, para expansión adicional de las facilidades portuarias, incluyendo áreas para almacenaje de contenedores, carreteras de acceso, tránsito interno, y actividades de valor añadido como industrias, comercio, oficinas, almacenes, tiendas, y otra infraestructura requerida para la operación eficiente del PLA.

c. Mejoras a la infraestructura existente en la huella del Permiso, incluyendo carreteras, agua, alcantarillado, energía y comunicaciones.

El Permiso incluía, como parte integral del mismo, varias condiciones que debían cumplirse, para compensar por los impactos del desarrollo a humedales, manglares y otros, incluyendo los términos bajo las cuales debieran cumplirse los mismos. En cuanto al desarrollo del VAIA, el permiso requería identificación y protección del Distrito Histórico de la Playa de Ponce y del yacimiento arqueológico que se encontrara en dicho predio.

A pesar de ello, el 2 de julio de 2008 se suscribió el contrato de construcción de la Fase III.A.2 y el 18 de agosto de 2008 se le dio la notificación al contratista de proceder. Esta fase incluía la construcción de un canal pluvial en el VAIA.

Durante esta administración se evaluaron las condiciones del Permiso y su estado ante el USACE. Esto requirió la recolección entre los consultores y las distintas agencias para reproducir el historial documental del Permiso y las notificaciones al USACE del cumplimiento de las condiciones. Aquellas condiciones cuya documentación se localizó y donde no surgía notificación al USACE, se llevó a cabo el trámite de notificación. Sin embargo, no se pudo localizar documentación sobre el cumplimiento con varias obligaciones, algunas de las cuales requerían su cumplimiento previo a la construcción en el área designada en el Permiso como *Value Added Industrial Area* ("**VAIA**"). Ante esto, se coordinó la ejecución de estas actividades pendientes con el USACE. En el **Anejo 1** hay un listado de las actividades ambientales ejecutadas por el nuevo asesor ambiental contratado en el 2010.

El 21 de octubre de 2009, la APA solicitó extensión del Permiso por 5 años, autorizando el USACE solo un año. El 15 de diciembre de 2010, la APA nuevamente solicita extensión del permiso por 5 años. El USACE verbalmente notifica que la fecha de vencimiento había sido extendida. Sin embargo, se quedó en suspenso como resultado de los hallazgos arqueológicos al ejecutar estudios arqueológicos pendientes. Ante la notificación y posterior investigación por el USACE, el 7 de junio de 2011 el USACE paralizó la construcción notificando alegadas violaciones al Permiso, entre ellas el que se hubiese iniciado construcción en el VAIA sin cumplirse con las condiciones previas a construcción establecidas en el Permiso. La construcción en el VAIA se autorizó e inició en el 2008.

El 20 de julio de 2012, luego de la revisión de la documentación y solicitud de continuar con la construcción, el USACE no objetó que se continuara con las obras de expansión del Puerto y rehabilitación del Edificio de Administración. Mantuvieron detenidas todas las obras en el VAIA.

Luego de una intensa negociación, se ha logrado un Acuerdo de Consentimiento alcanzado con el USACE (el "**Acuerdo**") para transar las alegadas violaciones de las condiciones del Permiso. Al presente el Acuerdo ha sido suscrito por la APA y está pendiente que el mismo se suscriba por el USACE y que la Sentencia acogiendo la misma por el Tribunal Federal sea Sentencia final y firme. Se espera que con dicho Acuerdo en un período corto se pueda obtener la modificación y extensión del Permiso para continuar con la construcción del PLA. Véase el Informe del O'Neill & Borges incluido en el **Anejo 2**.

3. Expropiaciones

La inversión pública consignada en el Tribunal de Primera Instancia para la adquisición de propiedades es de $22.4MM para 822 cuerdas de los cuales 609 cuerdas eran para mitigación y el resto para el desarrollo del Puerto de Las Americas o la Zona de Valor Añadido. Los predios expropiados incluyen la Finca Percon, Ponce Bayland, Finca La Esperanza y el Solar A en el que se encontraba Flar Medicine of Puerto Rico Inc. y FMC Distributors, Inc.

El justo valor de estas propiedades se encuentra ante el Tribunal de Primera Instancia y totaliza $63.1 millones.

Con la excepción de dos propiedades, una de las cuales se identificó recientemente, se ha completado la entrega a APA de las propiedades en el Sector de Puerto Viejo a un costo de cerca de $800,000 para proceder a completar las obras del canal pluvial de la Fase III.A.2 del PLA. A continuación un resumen de las acciones judiciales en proceso y el estado de cada uno. Para más detalles refiérase al **Anejo 2**.

ITEM	Accion Judicial	Dinero Consigando Por APA	Dinero Solicitado Por Parte Con Interes/Riesgo
1	Administración de Terrenos v. WMS. KEF 2005-0653	$2.983mm	$12.96mm
2	Administración de Terrenos v. Flar Medicine of PR, Inc. KEF	$2.0mm	$5.4472mm

	2004-0198		
3	Administración de Terrenos v. Ponce Bayland Enterprises, Inc. KEF 2006-0601	$2.3mm	$9.0mm
4	ELA vs. Percón Development, Inc. KEF1990-0134	$15.1MM	$35.695MM
5	US Government vs. Port of the Americas Authority		$30-80 MM

Durante este cuatrienio se radicaron las expropiaciones pendientes en Puerto Viejo en la ruta crítica del proyecto bajo construcción. Resolviéndose la mayoría.

FINANCIERA

La Ley 409 brindó a la APA las garantías necesarias para utilizar una línea de crédito hasta $250 millones de dólares para comenzar el desarrollo físico de este puerto de calibre internacional en la zona sur de Puerto Rico. Esto permitió que diera inicio la construcción del proyecto.

El 29 de febrero de 2008, durante una reunión entre el Banco Gubernamental de Fomento ("**BGF**") y el Comité Ejecutivo de la APA, se recomendó detener la compra de los bonos de APA, quedando detenida dicha compra y solicitando el BGF que la APA presentara un plan de cómo planificaba viabilizar el Puerto, un listado de los desembolsos necesarios para la adquisición de los equipos y/o cualquier construcción necesaria para que el puerto alcance un nivel operacional básico.

Luego de la APA presentar los documentos solicitados, el 18 de junio de 2008, el BGF incrementó la compra de bonos hasta $195MM.

A pesar de la limitación, el 2 de julio de 2008 la pasada administración de la APA autorizó la construcción de la Fase III.A.2 suscribiendo el contrato de construcción y notificando la orden de proceder el 18 de agosto de 2008, comprometiendo casi la totalidad de la línea de crédito máxima de $250MM.

Al haberse obligado la APA sin contar con los fondos disponibles, puso en precario el cumplimiento de la APA con sus obligaciones con los contratistas, resultando en demoras en pagos.

Durante el 2010 y 2011, el BGF incrementó gradualmente la compra de bonos, y 4 de mayo de 2011, luego de evaluar las obligaciones de la APA y otros documentos suministrados, autorizó la compra hasta el máximo de $250 millones. Los bonos vencen el 1 de enero de 2015. Véase **Anejo 3** sobre el estado de las líneas de crédito.

Durante el Año Fiscal 2011, la disponibilidad de fondos para mejoras incrementó por $4 millones al recibir el reembolso de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA) por las mejoras que se efectuaron en el proyecto y que beneficiaron a la AAA.

El Permiso del USACE para las obras de construcción del PLA incluía, como parte integral del mismo, varias condiciones que debían cumplirse, para compensar por los impactos del desarrollo a humedales, manglares y otros. La mayoría de las actividades debieron haberse efectuado con anterioridad a iniciar en el 2008 la construcción en el área designada como de valor añadido.

El 7 de junio de 2011, el USACE paralizó las obras de construcción bajo el Permiso, imputando violaciones a las condiciones del mismo. El estimado de multa ante las alegaciones imputadas por el USACE es de $30 a $80 millones. Para poder resolver las alegadas violaciones y obtener la extensión del Permiso y así continuar con las obras de desarrollo del PLA, la APA logró un acuerdo con el USACE obligándose a completar varias actividades.

El Acuerdo consta de obligaciones económicas y de actividades.

Al no contar la APA con los fondos disponibles para cumplir con el total de las obligaciones correspondientes al Año Fiscal 2012-2013, el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) aprobó una línea de crédito por $1.7 millones estableciendo que el repago provendría de asignaciones presupuestarias futuras del Fondo General conforme a la Ley 164-2011, según enmendada. La Oficina de Gerencia y Presupuesto se obligó a hacer disponible los fondos necesarios para el cumplimiento con el Acuerdo. Para cumplir con la obligación del Acuerdo y con BGF, en el presupuesto del 2013-2014 hay que solicitar los fondos para el cubrir la línea de crédito de $1.7 millones. Los próximos presupuestos requerirán de la solicitud del fondo general para cubrir las obligaciones del Acuerdo aprobadas por el Tribunal más la obligación correspondiente para abonar a la cuenta Plica y los intereses aplicables.

Ante la aprobación de la Ley 240, la APA retiene las obligaciones, lo cual incluye el repago de las líneas, y las Sentencias que en su día recaiga de los pleitos de mejor uso de las propiedades expropiadas.

Hay varios casos de expropiación que aún se encuentran en proceso. La mayoría de los casos fueron radicados para beneficio de la APA por la Administración de Terrenos (tres casos) o por la Autoridad de Carreteras y Transportación (un caso). Estos casos pudieran requerir futuros desembolsos para costear el peritaje o para el pago de las Sentencias e intereses que en su día pudieran recaer. Véase la sección legal para más información.

CONSTRUCCION

Como indicado anteriormente, para el desarrollo del Puerto de las Américas, el 9 de mayo de 2005, se obtuvo permiso del USACE, permiso SAJ-2002-06525 (IP-JER).

Entre las obras ejecutadas se encuentra la rehabilitación del área de almacenaje de contenedores para manejar almacenaje de 250,000 TEU frente a los muelles 4, 5 y 6, el dragado del canal de navegación hasta los muelles 4, 5 y 6 a una profundidad de 50 pies, se costeó la rehabilitaron los muelles 4, 5 y 6[5] y se dragó frente a una profundidad de 50 pies en un largo de muelle de aproximadamente 830 pies. El largo total de estos muelles es de 1200 pies.

La Fase III.A.2 incluye la expansión del terminal de contenedores, en los predios adyacentes al Puerto de Ponce, pertenecientes a la Compañía de Fomento Industrial. Este proyecto expandía la capacidad del PLA facilitando el manejo total de aproximadamente 500,000 TEU al año. También incluye la relocalización de líneas eléctricas, troncales de agua y sanitarias existentes proveyendo infraestructura necesaria para la primera zona de valor añadido en la Finca Percón, así como el dragado de los muelles 4, 5 y 6, las mejoras a La Guancha y la construcción de un canal pluvial a través del área identificada en el permiso como la zona de valor añadido industrial. Esta última facilitaba la construcción de las expansiones futuras en el plan maestro del PLA, además de permitir manejar algunas de las aguas de escorrentías en la zona de Puerto Viejo de la Playa de Ponce

El Permiso requería que se cumplieran varias condiciones que eran parte integral del mismo, incluyendo el dedicar unos terrenos en concepto de mitigación para compensar por el impacto del desarrollo a humedales y manglares. La mayoría de las actividades de mitigación debieron haberse efectuado con anterioridad a iniciar en el 2008 la construcción en el área designada como de valor añadido.

[5] El Municipio Autónomo de Ponce costeó la rehabilitación de los muelles 4, 5 y 6 entre otros, por un préstamo al Banco Gubernamental de Fomento de $40millones, deuda la cual fue repagada por la APA.

Una de las condiciones (la Condición 11) requería que antes de construirse en el VAIA se efectuara un estudio del Distrito Histórico de la Playa de Ponce y se definieran los linderos del yacimiento arqueológico en el VAIA. El 2 de julio de 2008, la pasada administración de la APA autorizó la construcción de la Fase III.A.2 suscribiendo el contrato de construcción y notificando la orden de proceder el 18 de agosto de 2008. Esta Fase incluyó construcción en el VAIA, la construcción de un Canal Pluvial y relocalización de tubería sanitaria y pluvial, entre otras actividades. También impactó el Distrito Histórico de la Playa de Ponce, al requerir la demolición de estructuras y construcciones en el Distrito como parte de la relocalización de la tubería sanitaria y pluvial.

No surgiendo claramente documentación de apoyo al cumplimiento de las condiciones del permiso, esta administración se dio a la tarea a recopilar la misma y coordinar y ejecutar aquellas actividades pendientes o sin evidencia de cumplimiento. Como resultado de un nuevo contratista ambiental en la obra, a finales del 2010 se identificaron actividades críticas relacionadas al VAIA para las cuales no surgía documentación de cumplimiento. Las mismas fueron coordinadas con premura con el USACE dando inicio a las mismas. Durante el proceso de identificar los linderos del yacimiento se identificaron hallazgos arqueológicos, los cuales fueron notificados al USACE resultando en actividades de conservación. El 7 de junio de 2011 el USACE paralizó las obras autorizadas bajo su Permiso, dejando en suspenso la petición de extensión del mismo alegando que la APA incumplió con ciertos términos y condiciones del Permiso resultando en potenciales violaciones a la 16 U.S.C. § 1531 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción, ("ESA" por sus siglas en inglés) y 16 U.S.C. § 470 de La Ley de Preservación Histórica Nacional ("NHPA" por sus siglas en inglés).

El 20 de julio de 2012, la APA logró que el USACE confirmara que se podía continuar con ciertas obras de construcción incluyendo el área de expansión de contenedores del puerto. Se mantuvo paralizada la construcción en el VAIA. Se ha llegado a un Acuerdo con el USACE y se espera que autoricen la modificación del permiso y permitan que pueda continuarse con las obras en el VAIA próximamente.

El desarrollo del Puerto de las Americas (PLA) se ha planificado en fases. Actualmente se ha completado las Fases I y II. Se encuentra bajo construcción la Fase III.A.2. Hay otras diseñadas, pero su implementación estará sujeta a la decisión de la Autoridad del Puerto de Ponce, nueva entidad con la jurisdicción exclusiva sobre el Puerto de las Americas, quienes están llamados a establecer la política pública del PLA.

Fase I

La Autoridad del Puerto de las Américas asumió la totalidad de la deuda de $40 MM del Municipio de Ponce para la rehabilitación de los muelles existentes del Puerto de Ponce 4, 5 y 6, liberando así el margen prestatario del municipio.

Al presente, esta fase está 100% operacional y brinda servicio al puerto para el movimiento de carga general y de madera.

Fase II

Dragado

La firma *Weeks Marine* completó el dragado de expansión de la bahía de Ponce a 50 pies, siendo esta la bahía de mayor profundidad en el Caribe.

Los trabajos conllevaron la extracción de 4.6 millones de metros cúbicos, en un término de 16 meses.

En abril de 2010, se notificó al *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) las cartas náuticas que certifican las nuevas profundidades de la bahía.

Terminal de Contenedores

En mayo de 2006 la firma Del Valle Group inició los trabajos de reconstrucción del terminal de contenedores para darle servicio a los muelles 4, 5 y 6, reconstruidos durante la primera fase. Los trabajos se completaron substancialmente el 9 de febrero de 2009, con una inversión pública de $43.4 MM.

Mediano Plazo: (3 a 5 años)

Fase III A:

Etapa A.1: Infraestructura: Accesos Alternos

Este proyecto incluye las mejoras a las vías de acceso y la entrada al PLA para agilizar el flujo vehicular dentro del nuevo terminal de contenedores y el movimiento de la carga general.

Los trabajos comenzaron en abril del 2007 con una inversión estimada $4.7 MM. La terminación substancial de las obras se realizó en noviembre de 2008. Esta etapa tiene un 100% de labor realizada.

Etapa A.2: Infraestructura: Utilidades y Expansión Terminal de Contenedores

Los trabajos incluyen relocalización de líneas eléctricas, troncales de agua y sanitarias existentes, así como el dragado de los muelles 4, 5 y 6, las mejoras a La Guancha y la construcción de un canal pluvial que permita manejar las escorrentías de agua en la zona de Puerto Viejo de la Playa de Ponce.

Este proyecto incorpora los predios adyacentes al Puerto de Ponce para optimizar la inversión pública, acelerar el desarrollo del PLA y expandir su capacidad a 500,000 TEUs.

Dentro de las próximas semanas debe completarse todo lo relacionado a la expansión del terminal de contendedores que incorpora area de almacenaje de contenedores refrigerados, facilidades de anclaje para los RTG's, loza de mantenimiento de equipo, area de intercambio para el recibo y salida de camiones con carga, y el edificio de administración, estando el puerto operacional para manejar los distintos tipos de carga de contenedores.

El proyecto fue adjudicado en el 2008 a Del Valle Group por $84,356,964.43, dándose la orden de proceder el 18 de agosto de 2008.

Véase **Anejo 4**, sobre el Estado del Proyecto y el **Anejo 5** sobre los logros del equipo de diseño.

Largo Plazo: (5 a 10 años)

Fase III B:

Esta etapa incluye la extensión de los muelles existentes del Puerto de Ponce a 1,500 pies, la construcción de un canal de navegación de 650 pies de ancho con 50 pies de profundidad

Los planos finales para estas obras se recibieron en diciembre de 2008; los costos estimados son $480 MM y el tiempo de construcción es de unos 42 meses.

Fase IV:

Esta etapa será dirigida por las fuerzas del mercado; contempla la expansión de la superficie de muelles en 1,500 pies.

OPERACIÓN

El 30 de octubre de 2001, el Municipio Autónomo de Ponce (Municipio), dueño y operador del Puerto de Ponce desde 1911, sede del Puerto de las Américas, firmó un

Memorando de Entendimiento con el Gobierno de Puerto Rico en el cual las partes acordaron colaborar en la consecución del desarrollo del.

El 30 de diciembre de 2003, el Municipio firmó un nuevo Memorando de Entendimiento, esta vez con la APA, donde el Municipio se comprometió a transferir el derecho de uso de las instalaciones portuarias a fin de que la APA pudiese entrar en un proceso de negociación con el operador del terminal global para la operación del Puerto de las Américas. Este memorando se encuentra actualmente en su séptima revisión.

Desde el 2004, la APA ha llevado a cabo tres procesos de licitación, para la operación del PLA. A finales de diciembre de 2007, la Junta de Directores autorizó la búsqueda de un operador para el PLA mediante el mecanismo de negociación directa resultando en octubre de 2008 de la selección condicionada de UCW América (UCW) para comenzar la negociación de la operación portuaria. Dicha negociación fue bajo un contrato de exclusividad.

Durante este cuatrienio se continuó las negociaciones con UCW, sin embargo se concluyó que no contaban con la experiencia ni capacidad financiera para suscribir un acuerdo a largo plazo para la operación del PLA. En septiembre de 2009, se dejo sin efecto el acuerdo de exclusividad y se continuó la negociación con uno de los socios de UCW, Puerto Rico Korea Container Terminal (PKCT). No habiéndose formalizado el Acuerdo de Operación del PLA, en mayo de 2010 se dieron por terminadas las negociaciones y se iniciaron las solicitudes de asesores financieros para iniciar un nuevo proceso de subasta para la operación del puerto, recibiéndose 7 cartas de interés y posteriormente propuestas de 6 de ellos.

La Hon. María Melendez Altieri, Alcaldesa del Municipio Autónomo de Ponce ("**MAP**"), solicitó al Hon. Luis Fortuño Burset, Gobernador de Puerto Rico, que permitiera que el MAP desarrollara el PLA. Como consecuencia de esto, el 30 de septiembre de 2010 no fue renovado el Memorando de Entendimiento con la APA.

Al no encontrarse la APA en posesión del Puerto, las operaciones de la APA se limitan a aquellas relacionadas con los equipos que posee y para atender los asuntos administrativos.

El 12 de diciembre de 2011, fue aprobada la Ley Núm. 240 ("**Ley 240**") mediante la cual se crea la Autoridad del Puerto de Ponce ("**APP**"). Esta ley transfiere y delega a la APP todas las funciones, objetivos, deberes, derechos, facultades y prerrogativas que tiene la APA. La APP y su Junta de Directores son ahora quienes tendrán los plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del PLA, la

cual queda bajo la jurisdicción exclusiva de esta nueva Autoridad. La Ley 240 establece que la APA continuará existiendo para atender las obligaciones incurridas por APA, las cuales no serán asumidas por la APP.

En lo que se formaliza la transición a la APP, la APA continúa con aquellas actividades existentes previo a la aprobación de la Ley 240 con miras a completar la transición una vez se apruebe el Acuerdo de Consentimiento con el USACE.

Marine Terminal Services, Inc. están dando mantenimiento a las 10 grúas de la APA, para la transición que se acuerde a la APP. Actualmente hay 11 grúas certificadas.

Durante el cuatrienio se le ha dado mantenimiento a las grúas y se habían certificado la mayoría. El 4 de febrero de 2011 se publicó la solicitud de propuestas para el mantenimiento de las grúas. La presubasta se llevó a cabo el 16 de febrero de 2011 con la participación de 5 compañías. La apertura de la subasta fue el 14 de marzo de 2011. Ante la petición de la Alcaldesa de Ponce, de que el PLA se le transfiriera al MAP y la petición del Puerto de Ponce que se les permitiera proveer dicho mantenimiento la adjudicación quedó en suspenso. A principios del 2012 se resolvió que la APA proveería el mantenimiento y certificación de las grúas para propósitos de transición a la APP.

El **Anejo 6** provee un detalle de las actividades de mantenimiento recientes.

OTROS ASUNTOS PERTINENTES A LA TRANSICION

1. **Transferencia de las Aguas Navegables**

El 8 de agosto de 2006, la APA remitió a la Autoridad de los Puertos (AP) copia certificada de la Resolución 2005-15 aprobada el 6 de mayo de 2005, mediante la cual la Junta de Directores de la APA autorizó que se implantara lo dispuesto en la enmienda a la Ley de Muelles y Puertos y lo que dispone la Ley de la APA, en específico reglamentar la navegación y el tráfico marítimo en las aguas adyacentes al PLA, incluyendo la inspección de arcos y movimientos de cargar en el muelle y en la zona portuaria e imponer las tarifas de acceso al puerto. El 13 de noviembre de 2006, la APA solicitó a AP la coordinación del proceso para que la APA asumiera los poderes y las facultades conferidas.

Estando las aguas navegables adyacentes al PLA en control de la AP, el 3 de junio de 2010, nuevamente se solicitó a la AP la transferencia de las aguas navegables, los fondos cobrados por AP desde el 8 de agosto de 2006, luego de deducir los gastos directamente

relacionados a las aguas navegables en Ponce. También se les solicitó el reembolso de los gastos incurridos en el dragado de $13,287,332, que corresponde a lo que cobraron por los *harbor dues*.

AP confirmó el interés en dicha transferencia efectivo en septiembre de 2010, sujeto a aprobación de su Junta ya que les representaría una reducción en gastos, asociados al alquiler de edificio, costos de vehículo y los cargos administrativos asociados a dicha operación. En cuanto a la reclamación de ingresos devengados presentaron documentación en la cual sus gastos excedían los ingresos.

2. **Responsabilidad por el Desarrollo Futuro del Puerto de las Americas conforme Acuerdo Interagencial del 2003**

El 11 de diciembre de 2003 el Sr. Milton Segarra suscribió un listado de proyectos estimados de inversión de los próximos 8 años para la implantación del Plan Territorial de Ponce, indicando que lo hacía en calidad de Presidente de la Junta de la APA y como Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio. Los proyectos cuantificados estiman un gasto total de $590 millones.

Como informado en Vistas Públicas ante la Comisión del Senado sobre el Puerto de las Americas, presidida por el Hon. Larry Seilhamer, la APA no reconoce esta obligación. No surge en la documentación de esta Certificación referencia a una Resolución de Junta de Directores autorizando a su Presidente a suscribir estas obligaciones. No surge en las Minutas de la Junta de Directores, que se hubiese atendido dicho asunto y que se hubiese autorizado al Presidente obligarse. La APA en el 2003 no generaba ingresos, por lo que no tenía la capacidad de obligarse en una deuda futura de $590 millones.

El 9 de octubre de 2012 se le notificó a la Oficina de Ordenación Territorial del Municipio Autónomo de Ponce que al no ser una obligación debidamente aprobada por la Junta de Directores de la APA y no habiéndose identificado la fuente de fondos, que la APA le informó a la Comisión del Senado sobre el Puerto de las Americas que no reconoce la obligación. Además, con la aprobación de la Ley Núm. 240 del 12 de diciembre de 2011, se crea la Autoridad del Puerto de Ponce y serán ellos "y su Junta de Directores con los plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del Puerto de las Americas, Rafael "Churumba" Cordero Santiago, quedando dicha instalación bajo la jurisdicción exclusiva de esta Autoridad."

Por las razones antes expuestas, se solicitó que en la revisión del Plan de Ordenamiento del Municipio Autónomo de Ponce, no se incluya inversiones futuras por la Autoridad del Puerto de las Americas y se dejara sin efecto la certificación de inversiones futuras estimadas para la Autoridad del Puerto de las Americas en diciembre de 2003 incluida en el Programa de Proyectos de Inversión.

3. **Reclamaciones Actuales o Potenciales**

Reclamación de la APA a los contratistas pertinentes por los gastos y perdidas incurrida por la APA como resultado del incumplimiento en su función de asesor en cumplimiento del permiso con el COE. Véase el Informe de O'Neill & Borges en el **Anejo 2**.

4. **Presupuestos Futuros**

Los presupuestos futuros necesitan incluir lo siguiente:

a. El repago de los intereses y principal correspondiente a las líneas de crédito de hasta $250MM provistas por el BGF hasta su saldo total.

b. Incrementar por Sentencias o requisitos de peritajes, que pudieran requerir los pleitos en proceso.

c. El pago que requiera el Acuerdo con el USACE.

d. Para el Año 2013-2014 - El repago de la línea de crédito de $1.7millones y los intereses aplicables.

5. **Operación**

a. El permiso de emisiones se obtuvo basado en el estimado de horas de operación necesarios para la construcción o la operación. Los equipos no deben exceder dichas horas a no ser que se enmiende el permiso.

b. Las grúas deben mantenerse energizadas en todo momento para evitar que se afecte la programación o los componentes electrónicos.

c. Las piezas reemplazo (*spare parts*) de las grúas debe ser evaluado ante los requerimientos de una operación regular.

d. El consumo eléctrico es mediante formula basado en la línea de 38KVA. Dicha fórmula impone un mínimo de cargo, aunque no se alcance el consumo.

6. Construcción

a. La APA, en cumplimiento con el Permiso ante el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, ha efectuado estudios arqueológicos en aquellos predios accesibles bajo el control de la APA. Hay varios predios en los cuales por falta de acceso no se pudieron efectuar estudios arqueológicos. Cualquier desarrollo futuro del Puerto de Las Américas requiere confirmar que el mismo cuente con una evaluación arqueológica y de efectuar el mismo de ser en un predio en el cual no se haya efectuado.

b. En la Finca Percon se ha delimitado un yacimiento arqueológico. Cualquier construcción que se lleve a cabo en la Finca debe evitar impactar dicho yacimiento.

c. Como parte de las condiciones del Permiso, se debe mantener una zona de amortiguamiento entre la Playa de Ponce y la Zona de Valor Añadido Industrial. Para este propósito se desarrollará un área de recreación sobre el Box Culvert 3 del Canal Pluvial construido en la Fase III.A.2 y se deberá mantener una franja de 6 pies de arboles a lo largo de la Finca Percon en la colindancia con la Playa de Ponce.

d. El Permiso del COE contiene obligaciones que deben cumplirse durante la construcción, por lo que durante cualquier desarrollo del PLA, deben referirse a dicho permiso y asegurar el cumplimiento con las obligaciones que se detallan en el mismo o en el Permiso modificado. Dicho Permiso deberá ser suscrito por la APP o el desarrollador del Proyecto y notificado al USACE, obligándose a las condiciones aplicables.

7. Seguros

a. Renovación de las pólizas

Al vencer las pólizas el 22 de noviembre de 2012, y no habiendo fecha cierta de la transición a la Autoridad del Puerto de Ponce, se autorizó la

renovación por 6 meses, pudiendo cancelarse tan pronto no se requieran las mismas, sea por la transición o por haberse concluido la construcción.

8. Propiedades

Aún se encuentra pendiente la permuta con la Corporación de Fomento Industrial por el predio conocido como Aljoma en el cual se ha desarrollado parte de la Fase III.A.2.