AUTORIDAD PARA LAS
ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS
DE PUERTO RICO

2012

INFORME DE TRANSICION

Fecha de Radicación: 15 de octubre de 2012

INDICE

SECCION	Página
• **INTRODUCCIÓN**	3
• Proyectos: Resumen de Situación Actual de las Unidades Administrativas	5
• **PROYECTOS**	
○ Escuela para el Siglo 21	9
○ Proyectos de Alianza para Autopista PR-22 y PR -5	14
○ Proyecto de Alianza del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín	16
○ Proyecto Nuevo Comienzo - Complejo Tratamiento Social Juvenil	21
○ Proyecto Seguridad Integrada	26
○ Extensión Autopista PR-5	28
• **ANEJOS**	
○ Lista de Escuelas "Escuelas para el Siglo 21' entregadas al final de octubre 2012	31
○ Resumen de Contrato de Alianza Autopista PR-22 y PR -5	33
○ Resumen de Contrato de Alianza Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín	53

SITUACIÓN ACTUAL
ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS

Introducción

El 8 de junio de 2009, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley Núm. 29, mejor conocida como la "Ley para las Alianzas Público-Privadas", (en adelante la "Ley APP"), a los fines de establecer la política pública del Gobierno de Puerto Rico referente a las Alianzas Público-Privadas (en adelante "Alianzas").

Una Alianza, es un acuerdo contractual entre una agencia del sector público y una entidad no gubernamental que permite mayor participación del sector privado en el desarrollo y financiamiento de proyectos de infraestructura y prestación de servicios. Las Alianzas se pueden formar con el propósito de ofrecer un servicio a los ciudadanos, así como para construir u operar una instalación o proyecto que se considere alta prioridad para el Gobierno.

La Ley APP crea la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (en adelante la "Autoridad"), y establece la composición de su Junta de Directores o Directoras y sus poderes; establece los Comités de Alianzas y define su rol dentro de la Autoridad. También constituye los criterios que deberán considerarse al establecer Alianzas y las disposiciones que se pueden o deben incluir en los contratos, así como el término máximo de éstos. Igualmente, establece los requisitos y condiciones aplicables a los participantes, los criterios de evaluación y los procedimientos que se llevarán a cabo para la cualificación de potenciales proponentes, selección de proponentes y negociación de los contratos mediante los cuales se establecerán las Alianzas. Además, la Ley de APP instituye los parámetros de confidencialidad de cierta información privilegiada o protegida que se produzca o recopile como parte de los procesos del establecimiento de Alianzas, entre otros.

Cualquier entidad gubernamental está autorizada, conforme a la política pública establecida en la Ley APP, a establecer Alianzas y otorgar Contratos de Alianza con relación a cualquier función, servicio, o instalación. Así mismo, la Ley APP, en conjunto con su reglamento[1] regula el proceso a seguir para establecer una Alianza. Las Alianza se establecen siguiendo las siguientes etapas, pero sin limitarse únicamente a las mismas:

Etapa I. **Estudio de Deseabilidad y Conveniencia** - la Junta de Directores de la AAPP, (en adelante, "JAAPP"), determina la necesidad de ordenar un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia. Luego evalúa y determina si procede o no procede con los proyectos evaluados.

Etapa II. **Designación del Comité de Alianza** - la Autoridad crea un Comité de Alianza, (en adelante, "Comité") según definido en la Ley de APP, para cada proyecto referido que se haya determinado apropiado y viable. El Comité evaluará los potenciales contratantes y las propuestas sometidas para así seleccionar la mejor

[1] Reglamento para la Licitación, Evaluación, Selección, Negociación y Adjudicación de Contratos de Alianza Público-Privadas bajo la Ley Núm. 29 del 8 de junio de 2009. Reglamento aprobado por el Departamento de Estado el 19 de diciembre de 2009, Número 7853

o las mejores propuestas. El Comité lleva a cabo o supervisa la negociación de los términos y condiciones del Contrato de Alianza.

Etapa III. **Solicitud de Cualificaciones y Propuestas** –se realiza un proceso de licitación partiendo del lanzamiento de una solicitud de cualificación o credenciales para el proyecto y luego procediendo con una solicitud de propuestas. El Comité evalúa y aprueba todos los documentos de licitación incluyendo las respuestas a la solicitud de cualificación y la solicitud de propuesta para facilitar la selección del proponente y la otorgación de contrato.

Etapa IV. **Contrato de Alianza** - como parte de los documentos de transacción de cada proyecto, la Autoridad genera un borrador de Contrato, el cual es compartido de manera equitativa con los proponentes interesados. La Autoridad establece un proceso mediante el cual conlleva, al menos, dos rondas de comentarios sobre el borrador de Contrato de Alianza. Luego de dichas revisiones, los proponentes reciben un Contrato de Alianza final, el cual pasa a ser considerado por todos los proponentes como el documento transaccional sobre el cual deben someter sus propuestas finales.

Etapa V. **Junta de Directores y Entidad Gubernamental** - luego de aprobar la propuesta o las propuestas que mejor cumpla con los criterios establecidos, el Comité de Alianza desarrolla un informe donde se detalla el proceso conducente al establecimiento de la Alianza, que incluirá las razones para llevar a cabo la Alianza, las razones para la selección del proponente escogido y una descripción del proceso efectuado. La JAAPP junto con la Entidad Gubernamental Participante aprueban el informe y el Contrato de Alianza mediante resolución. La resolución incluirá su acuerdo o rechazo a lo presentado y recomendado por el Comité y los fundamentos que motivaron su determinación.

Etapa VI. **Gobernador o Delegado** - Luego de que la JAAPP y la Entidad Gubernamental Participante aprueben el informe presentado por el Comité, se presentará al Gobernador, o al funcionario que éste delegue para su aprobación. El Gobernador, o funcionario delegado, tendrá treinta (30) días para aprobar o rechazar el Contrato de Alianza.

Etapa VII. **Adjudicación / Notificación** – Luego de la aprobación del Gobernador o funcionario delegado se notificará en Internet y en periódico de circulación general la adjudicación de la propuesta. El término para solicitar revisión judicial es de treinta (30) días a partir de la notificación. Igualmente, se presenta un informe de la adjudicación ante ambos cuerpo de la Asamblea Legislativa.

La Ley APP exime a los contratos de Alianza de las disposiciones de la Ley Núm. 230 de 23 de julio de 1974, según enmendada, conocida como la "Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico", de la Ley Núm. 77 de 25 de julio de de 1964, según enmendada, conocida como la "Ley de Monopolios", de algunas de las disposiciones de la Ley Núm. 237 de 31 de agosto de 2004, y de los requisitos de contratación gubernamental. Igualmente, releva los procesos utilizados bajo esta Ley de las disposiciones de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, conocida como la "Ley de Procedimientos Administrativos Uniformes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico", entre otros.

Proyectos: Resumen de Situación Actual

La Autoridad al 31 de septiembre de 2012, se encontraba dedicada a la culminación y seguimiento de varios proyectos claves. Al mismo tiempo, estaba encaminando la etapa inicial de desarrollo o fase piloto de varios proyectos nuevos. La siguiente tabla resume la situación general de cada proyecto.

PROYECTO APP	SITUACIÓN ACTUAL	DESCRIPCIÓN GENERAL
Escuelas para el Siglo 21 (PROGRAMA)	Implantado y en fase de ejecución, seguimiento y monitoreo.	El PROGRAMA en general se encuentra en su etapa final de implementación. Al 20 de septiembre de 2012, la situación era la siguiente: • $363.4 millones desembolsados (56% de la inversión total comprometida de $649.9 millones). • 99 escuelas adjudicadas y 59 en construcción. • 3 escuelas en proceso de evaluación para adjudicación (New School of San Juan, Escuela Hato Nuevo Guaynabo y Escuela Gurabo). • 40 escuelas entregadas al final de agosto. 23 escuelas adicionales para entregarse a finales de octubre. • Total de escuelas entregadas a final de octubre: 63.
Autopistas PR-22 y PR-5	Implantado y en fase de seguimiento y monitoreo.	• El proyecto fue completado en todas sus etapas, (licitación, ejecución y contratación), en septiembre de 2011. El consorcio *Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC*, conocido como *metropistas* lleva a cabo este proyecto. • Actualmente, el proyecto está en funcionamiento. *metropistas* se encuentra realizando las Mejoras Aceleradas. En el primer año de operaciones ha invertido $23 millones en mejoras. • La Autoridad de Carreteras, (en adelante, "ACT") ejerce rol de monitoreo y seguimiento en conjunto con la participación activa de Autoridad y el BGF. La ACT se encuentra llevando a cabo un proceso competitivo para seleccionar un grupo de apoyo externo que le asista en el seguimiento y cumplimiento de *metropistas* en las autopistas PR-22, PR-5 y Puente Teodoro Moscoso.

Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Arrendamiento a 40 años)	En espera de aprobación final por parte de Administración Federal de Aviación ("FAA") y completar cierre financiero del proyecto.	• Finalizada la etapa de adjudicación. El 19 de julio resulto seleccionado el consorcio *Aerostar Airport Holdings, LLC,* (en adelante, Aerostar) con una propuesta superior a la del competidor Grupo Aeropuertos Avance. • La solicitud final ante la FAA fue radicada el 6 de septiembre de 2012 y se llevo a cabo un día de vistas públicas el 28 de septiembre de 2012. El periodo de comentario público cierra el 19 de noviembre. La página cibernética para comentarios públicos del FAA se encuentra en: **http://www.regulations.gov/#!searchResults;rpp=25;po=75;s=faa%252B2009-1144** • Paralelamente, la Autoridad y el consorcio realizan gestiones relacionadas a completar el cierre financiero del proyecto el cual podría completarse en diciembre 2012 o enero 2013 dependiendo de la decisión del FAA. • En términos básicos la propuesta de *Aerostar* conlleva un pago de $615 millones a la Autoridad de Puertos el día del cierre financiero, el pago de $552.5 millones por concepto de "revenue sharing" a favor de la Autoridad de Puertos por el termino de 40 años, y la inversión de $1,400 millones en mejoras de capital en el Aeropuerto por el termino de 40 años.
Institución de Corrección de Juveniles	Proyecto en desarrollo. Cuatro consorcios calificados y en espera de lanzamiento formal de proceso de licitación.	• Proyecto consiste en el desarrollo de una facilidad nueva para la población correccional juvenil. La facilidad tendrá capacidad para un máximo de 600 jóvenes. El proyecto tiene una estimación de inversión en construcción de $125-$150 millones. • La Autoridad ha puesto en pausa el proceso de licitación ante los proponentes de manera temporera debido al proceso eleccionario. • El proyecto tiene cuatro consorcios cualificados (NBC Yauco, Plenary Properties Puerto Rico, Alianza Renacer, Balfour Beatty Capital). Todos los consorcios incluyen socios y/o contratistas Puertorriqueños. • Actualmente, el proyecto tiene un 10% del diseño esquemático completado y se han iniciado los primeros borradores de los documentos transaccionales (RFP y borrador de Contrato de Alianza). También, se ha desarrollado un "dataroom" para facilitar información durante la licitación.

Sistema Electrónico de Seguridad Integrada y Cámaras de Vigilancia	Proyectos pilotos en la Ave. Baldorioty de Castro y en la Unidad de Autopistas en Salinas ya se encuentran en funcionamiento.	• Este proyecto esta implementado en una fase piloto que actualmente está en revisión. Sin embargo, la Autoridad ha ejercido liderazgo, junto con la Oficina del CIO (Chief Information Officer) del Gobierno de Puerto Rico, en el desarrollo y conceptualización del proyecto. • El proyecto consiste de dos componentes principales: a) instalación de cámaras para video vigilancia en lugares de alta incidencia criminal y 2) establecimiento de un sistema y tecnología de seguridad y multas electrónicas. • Actualmente, el proyecto piloto logró establecer ambos componentes como medida de prueba antes de pasar a un proceso de despliegue y licitación a través de todo Puerto Rico. La idea es minimizar errores al momento de desplegar las tecnologías y licitar un proyecto más amplio. • Los proyectos pilotos consisten de: a) instalación de 58 cámaras a través de la Ave. Baldorioty de Castro – actualmente 20 cámaras ya están en funcionamiento y b) la integración de 20 tabletas electrónicas con comunicación directa a DAVID+ y CJIS. Al presente se han instalado 8 tabletas en la División de Autopistas de Salinas y 12 tabletas en proceso de instalación en la división de Autopistas de Aguadilla.
Extensión de Autopista PR -5	La Autoridad ha iniciado trabajos conducentes a la preparación para la licitación mediante APP de la extensión de la autopista PR-5 en Bayamón. Ya se han completado trabajos técnicos para el proyecto.	• Este es un proyecto que fue conceptualizado en la década de los 90. El proyecto cuenta con una DIA aprobada, una plaza de peaje aprobada y derechos de vía reservados. • El proyecto consiste de una extensión de alrededor de 5.2 km que conectaría la sección de autopista existente de la PR-5 en Bayamón con el municipio de Toa Alta y Naranjito. Esta extensión conectará de manera efectiva el puente atirantado de Naranjito con el Área Metropolitana de San Juan. Además, enlazará los municipios como Barranquitas, Naranjito, Toa Alta, Comerio, entre otros, con el Área Metropolitana. También proveerá un ahorro de tiempo a los conductores de alrededor de 25-30 minutos y evitaría la congestión en la PR-167. • El proyecto tiene una estimación de costo de construcción de $145 millones. Se estima que las adquisiciones necesarias pueden alcanzar $45 millones en su estimación más alta, lo que aumenta la inversión total. • Actualmente, la Autoridad tiene la intención de licitar este

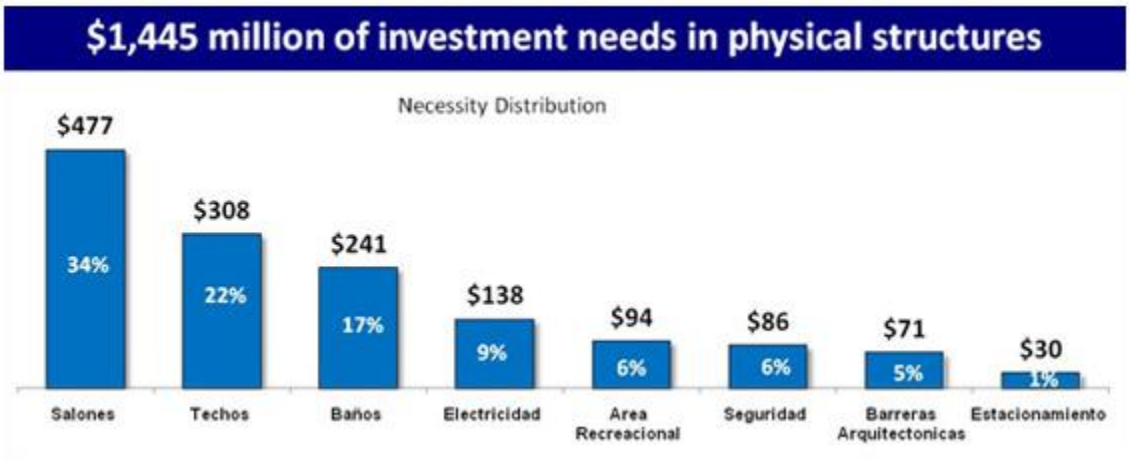
		proyecto mediante una APP. • La Autoridad ya ha completado trabajos relacionados a diseño, estudios de suelo, estudios hidrológicos, estudio de tráfico, entre otros. El diseño de la extensión se ha desarrollado al 10%, considerando un diseño esquemático • El Gobierno tiene las opciones de realizar la obra mediante una negociación con el operador existente (*metropistas*) o realizar una licitación abierta. El Gobierno debe determinar lo que sea más eficiente.

Proyecto: Escuelas para el Siglo 21

Puerto Rico tiene alrededor de 1,480 escuelas activas que prestan servicio a sobre 485,000 estudiantes. Sobre 70% de las escuelas públicas que están operando actualmente fueron construidas hace más de cuarenta años, algunas datan de las décadas de 1930 y 1940.

Históricamente, el sistema de educación pública ha reflejado deficiencias en el establecimiento y sostenimiento de un programa de mantenimiento y conservación eficiente que garantice que las escuelas se mantengan en condiciones óptimas para funcionar y que las condiciones de infraestructura evolucionen con el tiempo. Esto ha creado serios problemas de planta física que no sólo causan retrasos en el comienzo de cada año escolar sino que limitan el aprovechamiento académico de los estudiantes. Esta situación ha llevado a la utilización de servicios de mantenimiento improvisados, la realización constante de reparaciones de emergencia y la pérdida de una cantidad significativa de días lectivos. Por otra parte, la apariencia física general y funcionalidad de las instalaciones refuerza una imagen pública negativa y provoca estigmas que afectan la demanda por los servicios de la escuela pública. Más aún, no existe una norma de diseño o prototipo guía para la rehabilitación de instalaciones existentes y la construcción de escuelas nuevas, lo cual resulta en diseños ineficientes y altos costos de construcción.

En el 2008, la Oficina de Mantenimiento de Escuelas Públicas, (en adelante, "OMEP") estimó la necesidad de alrededor de $1.4 billones para reacondicionar las estructuras físicas de aproximadamente 1,500 escuelas alrededor de Puerto Rico.



El Gobierno de Puerto Rico desarrolló un programa de rehabilitación dirigido a mejorar y modernizar la condición actual de la infraestructura de cierto número de escuelas con la meta ulterior de mejorar el desempeño académico y fomentar la integración de la comunidad con la escuela.

El objetivo del proyecto 'Escuelas para el Siglo 21' es mejorar significativamente el aprovechamiento académico de los estudiantes mediante modernización del ámbito fisco de cada escuela y la integración de conceptos académicos relacionados a una economía globalizada y altamente competitiva.

Los elementos modernos más comunes establecidos a estas escuelas permiten la implementación de nuevas estrategias de enseñanza como a su vez la actualización de los

currículos contemporáneos al siglo XXI y de competitividad global. Los elementos de modernización del Programa de Escuelas para el Siglo 21, (en adelante el "PROGRAMA") son los siguientes:

i. Nuevos laboratorios de ciencias y artes (D'Vinci Studios) – laboratorios en donde se integra la ciencia con el arte como estrategia de enseñanza.

ii. Solución al problema de seguridad

iii. Nuevas ventanas y puertas - cambio de ventanas y puertas que fomenten la entrada de luz natural y acceso a vistas de exteriores.

iv. Nuevos espacios comunitarios

v. Nuevas áreas de socialización y colaboración

vi. Muebles ergonómicos y funcionales

vii. Tecnología académica

viii. Mejoras eléctricas

ix. Mejoras estructurales y arquitectónicos

x. Mejoras mecánicas

xi. Área para el arte comunitario- pieza artística desplegada en la pared principal de la escuela que demuestra el orgullo y la relación cultural entre la escuela y la comunidad.

xii. Visión escolar educativa – lema filosófico que guía y representa la cultura de la comunidad escolar y su visión de enseñanza.

El 28 de mayo de 2010, la JAAPP aprobó el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, (en adelante, "Estudio") mediante la Resolución 2010-15 para el PROGRAMA. Este Estudio consiste en un análisis comparativo para el establecimiento de la Alianza. El Estudio se divide en cinco secciones principales:

i. análisis de la necesidad del servicio,

ii. análisis de las opciones de la estructura de servicio,

iii. análisis del riesgo del servicio del proyecto,

iv. análisis del valor por el dinero

v. análisis de asequibilidad

El Estudio concluye que la construcción de proyecto que deja mayor valor es el diseño, construcción y conservación (DBM, por sus siglas en inglés). Esta estructura, innovadora en Puerto Rico, fomenta eficiencias, reduce el costo y el tiempo de construcción de la obra proveyendo mejor calidad de infraestructura. La estructura de contratación también reduce los riesgos de interfaces en cada proyecto. El PROGRAMA contempla la modernización de al menos una (1) escuela por cada municipio. En la misma fecha, y de conformidad con la Ley APP, la JAAPP aprobó la composición del Comité para llevar a cabo el PROGRAMA.[2]

[2] Resolución 2010-16

Con el propósito de desarrollar el PROGRAMA de modernización de escuelas bajo el concepto de 'Escuelas para el Siglo 21', el 21 de junio de 2010 la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura, (en adelante, "AFI") y la Autoridad suscribieron un Acuerdo de Entendimiento Interagencial, Núm. Autoridad: 2010-PPP-013A, AFI: 2010-000563, mediante el cual la AFI se compromete a asistir la Autoridad en el apoyo técnico, administrativo y legal en las diferentes fases que comprenden el PROGRAMA. El 20 de octubre de 2010, la AFI solicitó a su Junta de Directores que se le relevara de presentar ante la consideración y aprobación de la Junta, cada uno de los Contratos de Alianzas a ser otorgados como gerentes de construcción del Departamento de Transportación y Obras Publicas, (en adelante "DTOP") y/o Autoridad de Edificios Públicos, (en adelante, "AEP") según lo requiere la Resolución 2006-54 relacionada a los poderes otorgados al Director Ejecutivo de la AFI. Esta solicitud fue aprobada por la Junta de Directores de la AFI mediante Resolución 2010-73. Por consiguiente, el Director Ejecutivo de la AFI está exento de solicitar la autorización de la Junta de Directores de la AFI para otorgar cada uno de los Contratos de Alianzas según los términos y condiciones establecidos en la referida Resolución 2010-73.

Para facilitar la implantación y financiamiento del PROGRAMA se promulgó la Ley Núm. 95 de 26 de julio de 2010 y la Orden Ejecutiva OE2010-54. La referida Ley Núm. 95, permite la emisión de *Qualified School Construction Bonds* (en adelante, "*QSCBs"*) a través de AEP, con la cooperación del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, (en adelante "BGF) y la Autoridad. La Orden Ejecutiva OE-2010-54 designa a AEP como entidad emisora de los Bonos cualificados de construcción de las escuelas para el PROGRAMA y ordena al Departamento de Educación, (en adelante, "DE"), al DTOP, la AEP, el BGF y la Autoridad a coordinar sus mejores esfuerzos, aplicar sus respectivas pericias administrativas en conjunto y cooperar para la ejecución de un plan de modernización de las escuelas para el beneficio de los niños de Puerto Rico denominado el Programa de Escuelas para el Siglo 21.

Conforme a la Ley 95 de 26 de julio de 2010 y la Orden Ejecutiva OE 2010-54, el 29 de octubre de 2010 el DE, el DTOP, la AEP, la AFI, la Autoridad y el BGF, otorgaron un "Acuerdo de Entendimiento y Cooperación Interagencial", con el propósito de delegar en la AFI los poderes necesarios en ley para actuar a nombre del DTOP y de la AEP, según sea aplicable, para la ejecución del PROGRAMA, incluyendo el otorgamiento de los Contratos de Alianza con terceros para el desarrollo del referido proyecto programático.

El DE realizo un análisis de las 1,500 escuelas para seleccionar las escuelas a beneficiarse del PROGRAMA. En la selección de las escuelas a modernizarse se consideraron los siguientes criterios:

i. Cantidad de Matrícula

ii. Tiempo de Construcción

- Atención a cumplimiento con la Ley ADA
- Atención a posible integración de tecnología

iii. Disponibilidad de terrenos para posible expansión

iv. Accesibilidad al resto del pueblo o comunidades cercanas

v. Actitud y compromiso de la comunidad escolar

- Sentido de pertenencia de la comunidad escolar
- Envolvimiento de la comunidad, padres y maestros

vi. Escuelas sobresalientes

- Extensión de Programas de deportes o avances académicos.

Las escuelas seleccionadas fueron evaluadas por los diferentes equipos técnicos para identificar la complejidad de las necesidades de modernización de la infraestructura y la logística de la movilización del estudiantado y su facultad. Las escuelas se clasificaron entre cuatro ciclos distribuidos de la siguiente manera:

Ciclo 1: Escuelas a las que se les pudieran implantar de forma fácil y rápido los elementos de modernización del PROGRAMA y el proceso de la logística de mudanzas de la comunidad escolar y sus equipos fuera más factible para el DE.

Ciclo 2: Escuelas que la implantación del PROGRAMA y la logística de traslación de la comunidad escolar requería de un mayor esfuerzo de planificación, principalmente por la alta matrícula de estudiantado y/o por escuela que la infraestructura es más grande, y sus necesidades de modernización son más complejas.

Ciclo 3: Estas son escuelas que requería la demolición total de la infraestructura o gran parte de ella, la construcción de escuelas nuevas, la modernización de la escuela y/o la logística de traslado de la comunidad escolar era de gran complejidad.

Ciclo 4: Escuelas que requieren reparaciones inmediatas y necesarias en su infraestructura para que pueda seguir operando. Estas escuelas no se implementarán todos los elementos distintivos de las Escuelas para el Siglo XXI pero recibirán mejoras sustanciales para reparar elementos eléctricos, mecánicos y estructurales requeridos.

La razón de clasificación en ciclos fue facilitar el manejo del proceso de licitación y construcción de forma tal que minimizara el impacto negativo en la operación de las escuelas que participaron del PROGRAMA a la vez que se agilizaría la ejecución de la obra. Las escuelas fueron licitadas individualmente o en grupo de dos o más. El promedio de inversión por escuela se estima en seis millones de dólares ($6,000,000). El presupuesto a asignarse dependió de la complejidad de la modernización para transformar la infraestructura en una 'Escuela para el Siglo XXI'.

A través del sistema de Alianza Público-Privada del PROGRAMA ha permitido que la infraestructura de las escuelas a modernizarse se realice en un tiempo de entre 12 a 18 meses, para las escuelas para modernización, y de 24 a 30 meses las escuelas de construcción nueva.

Resumen de Situación: Proyecto Escuelas Siglo 21

Factores	**Situación al 20-sept-2012**
Total inversión neta comprometida	$649.9 millones
Total de inversión desembolsada	$363.4 millones
Escuelas adjudicadas	99
Escuelas en proceso de adjudicación	3
Escuelas en construcción	59
Escuelas entregadas al final de agosto	40
Escuelas adicionales a entregarse al final de octubre	23

El Anejo #1 presenta un listado preliminar de escuelas entregadas al final del mes de octubre de 2012.

Proyecto de Alianza para Autopistas PR -22 y PR-5

La Autoridad junto a la Autoridad de Carreteras y Transportación, ("ACT") logró la concesión administrativa de la autopista PR-22 y PR-5. Esta es la primera concesión de este tipo que se ha logrado exitosamente en Puerto Rico y la primera que se logra en EE.UU desde el 2006. El proyecto consiste en el establecimiento de una concesión administrativa por un término de 40 años donde el consorcio seleccionado tendrá que rehabilitar, modernizar, operar y brindar mejor servicio en las autopistas PR-22 y PR-5.

El 20 de junio de 2011 se escogió al consorcio que cumplió con todos los criterios establecidos. Dentro de los criterios se escogió la propuesta que brinda más valor para Puerto Rico. Dicha propuesta representa la inversión privada más grande en infraestructura durante el año 2011 en Estados Unidos. *Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC*, ("*metropistas"*), un consorcio compuesto por Goldman Sachs Infrastructure Partners y Abertis Infraestructuras, fue seleccionada para junto al Gobierno de Puerto Rico elevar estas autopistas a unas de clase mundial.

Como parte de la inversión total, Puerto Rico recibió un pago por adelantado de $1,136 millones y una inversión en mejoras permanentes estimada entre $56-$75 millones en tan sólo los primeros tres años. Inversión posterior puede superar los $600 millones.

Como resultado de esta transacción, el BGF recomendó que la siguiente utilización de fondos resultantes del pago por adelantado:

Utilización de fondos de transacción APP Autopistas PR-22 y PR-5

Factores	$ Millones	% del Pago por Adelantado
Reducción de deuda pública de ACT	$992.4	87.4%
Liquidación de intereses acumulados en el BGF al 30-sep-2011	$55.51	4.89%
Liquidación de LCs extendidas por el BGF a ACT en el 2008 y 2009	$40.0	3.52%
Fondo de reserva permanente en el BGF	$31.88	2.81%
Costos de transacción (incluye repago a LC, APP del BGF)	$16.38	1.44%
TOTAL	**$1,136.2**	**100.0%**

Actualmente, el consorcio *metropistas* se encuentra implantado el plan de Mejoras Aceleradas el cual trascurrirá por los próximos dos años. Al culminar su primer año de operaciones en septiembre de 2012, *metropistas* ya registraba una inversión de $22.7 millones.

Inversión en mejoras de capital de *metropistas* en los primeros 12 meses de operaciones

Inversiones de capital en autopistas PR-22 y PR-5	**$ Cantidad**
Iluminación	$9.0 millones
Repavimentación	$3.2 millones
Puentes	$2.0 millones
Vallas de seguridad de metal	$4.5 millones
Vallas de concreto	$820 mil
Plazas de peaje	$700 mil
Rotulación	$675 mil
Seguridad	$600 mil
Paisajismo	$520 mil
Drenajes	$430 mil
Marcado de pavimento	$212 mil
TOTAL	**$22.7 millones**

Las personas de contacto principales en el consorcio *metropistas* son:

- Gonzalo Alcalde, CEO, *metropistas*: gonzalo.alcalde@metropistas.com
- Luis Palazzi, COO, *metropistas*: luis.palazzi@metropistas.com

El proyecto de APP de las autopistas PR-22 y PR-5 fue ampliamente documentado y divulgados, según lo establece la Ley APP. En el Anejo #2 se incluye un resumen del Contrato de Alianza del proyecto. Además, se recomienda que visite el lugar de internet: www.app.gobierno.pr para encontrar toda la información relacionada a la transacción incluyendo los *Operating Standards* que *metropistas* debe cumplir. Específicamente, se recomienda que para obtener un resumen comprensivo del proyecto se repase el Informe de Comité de Alianza o *Partnership Committee Report* disponible en www.app.gobierno.pr.

La Autoridad de Carreteras ejerce rol de monitoreo y seguimiento en conjunto con la participación activa de Autoridad y el BGF. La ACT se encuentra llevando a cabo un proceso competitivo para seleccionar un grupo de apoyo externo que le asista en el seguimiento y cumplimiento de *metropistas* en las autopistas PR-22, PR-5 y Puente Teodoro Moscoso.

Proyecto de Alianza del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín

El Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, (en adelante, "Aeropuerto") está ubicado en Carolina, Puerto Rico, a sólo tres millas de la ciudad capital de San Juan. Es el aeropuerto de mayor actividad en el Caribe y tiene la operación de carga aérea más grande en Puerto Rico. Sin embargo, el Aeropuerto ha sufrido de tres grandes adversidades: 1) inconsistencia en desarrollo, 2) incapacidad de fortalecer la posición de Puerto Rico como destino y 3) Una Autoridad de Puertos (en adelante, "AP") sin capacidad financiera. En el 2009, se auscultó la posibilidad de establecer una Alainza para el Aeropuerto.

El objetivo del proyecto consiste en establecer una Alianza entre la AP y un consorcio privado para modernizar, desarrollar, financiar, rehabilitar, operar y mantener el Aeropuerto. La Alianza se establece mediante un contrato de arrendamiento a largo plazo bajo el cual el consorcio privado tiene que hacer toda la inversión monetaria necesaria para el mejoramiento, mantenimiento, cumplimiento con estándares de clase mundial y operación del Aeropuerto, mientras el Gobierno le exige un estricto cumplimiento con un plan de mejoras y un alto desempeño en el servicio a los viajeros. El Aeropuerto se mantiene como propiedad del Estado, por lo cual la Alianza no conlleva una transferencia de título, (privatización).

El 22 de diciembre de 2009, la Administración Federal de Aviación, (en adelante y por sus siglas en inglés, "FAA") aceptó la solicitud presentada por la AP, sobre la intención para el establecimiento de una Alianza para el Aeropuerto. Todos los documentos relacionados a dicha solicitud son públicos y se pueden acceder mediante el código FAA 2009-1144 a través de www.regulations.gov.

Mediante la Resolución 2010-17 la JAAPP aprobó el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia para el arrendamiento del Aeropuerto. Este estudio consiste en un análisis de las necesidades de financiamiento, operación, mantenimiento y mejoras que requiere el Aeropuerto y se encuentra publicado en www.app.gobierno.pr.

Mediante la Resolución 2010-18 la JAAPP de conformidad con la Ley APP, aprobó la composición del Comité de Alianza para llevar a cabo la cualificación de los proponentes y adjudicación de la Alianza. Luego de analizadas y evaluadas todas las solicitudes de cualificación y con todos los documentos requeridos bajo el procedimiento establecido para la evaluación de cualificación, y tomando en consideración los aspectos de experiencia previa, viabilidad económica y financiera del proyecto, el 23 de septiembre de 2011, la Autoridad notificó a los proponentes que habían sido cualificados.

El 24 de octubre de 2011, se comenzó el proceso de propuestas y "due dilegence". El objetivo principal de la Alianza para el Proyecto del Aeropuerto es restaurar la infraestructura de forma que cumpla con los más alto estándares de competitividad mundial, desarrollar una economía creciente y competitiva y restablecer el estado financiero de la Autoridad de Puertos de Puerto Rico.

A continuación se brinda un calendario del proceso de licitación del proyecto.

Resumen de Calendario de Licitación para Proyecto de Alianza del Aeropuerto

RFP Phase Milestone	Proposed Timeline
Issue RFP and draft Lease Agreement (including schedules)	October 2011
Individual Proponent Briefing Session and Site Visits	November 2011
Comments on draft Concession Lease Agreement and draft Technical Materials	By December 9, 2010
Individual Proponent Conference on comments on draft Concession Lease Agreement and draft Technical Materials	Week beginning December 12th, 2011
Regulatory Meetings with FAA / TSA	Week beginning January 30th, 2012
Circulation of second draft of Lease Agreement and Technical Materials	February 2012
Comments on second draft of Lease Agreement due and Technical Materials	By February 17th, 2012
Circulation of revised draft of Lease Agreement and Technical Materials	Week beginning March 5th, 2012
Indicative Bid Process	March 15, 2012 at 5:00 pm AST
Notification of Final Shortlisted Proponents	Week of March 26th, 2012
Circulation of Lease Agreement and Technical Materials	Week beginning June 4th, 2012
Last day for submission of RFCs[1]	June 25th at 5:00pm AST
Last day for PPPA to issue substantial addendum[2] regarding RFP (minor/administrative addenda may still be issued) and responses to RFCs	June 29th
Circulation of Final Bid Form of Partnership Contract and Technical Matters	July 5th, 2012
Proposal Submission deadline	July 10, 2012, 5:00PM AST
Best and Final Offer (BAFO) period, if necessary	July 10th – July 17th
Partnership Committee evaluation and preparation of report to Governor	July 17th, 2012
Notification of Preferred Proponent	July 19th, 2012
Execution of Lease Agreement	Week beginning July 23rd, 2012
Submission of Final FAA Pilot Program Application	September 6th, 2012
FAA Public Meeting at Verdanza Hotel, Isla Verde, PR	September 28, 2012
FAA Public Comment Period Closes	November 19, 2012
Financial Close	4Q-2012

El consorcio conocido como *Aerostar Airport Holdings, LLC*, ("Aerostar"), compuesto por el fondo de inversiones en infraestructura Highstar Capital y el operador de aeropuertos, Aeropuertos del Sureste (ASUR), resultó ser seleccionado como consorcio preferido o ganador

[1] As required by Regulation 4.7.

[2] As required by Regulation 4.7.

del proceso de licitación. A continuación una tabla comparativa de las propuestas radicadas que ilustran la ventaja de Aerostar.

Criterion	*Ferrovial / Macquarie (GAA)*	*Highstar Capital / ASUR (Aerostar)*
Completeness of Proposal	***Proponent passed this criterion.*** *Proponent fulfilled the requirements of completeness.*	***Proponent passed this criterion.*** *Proponent fulfilled the requirements of completeness.*
Financial Technical and Professional Reputation	***Proponent passed this criterion.*** *Ferrovial and Macquarie previous investments suggest sufficient experience and capacity to pass this criteria.* *Macquarie and Ferrovial cited that as partners they have invested in Chicago Skyway, Indiana Toll Road, and 407 Toll Route.*	***Proponent passed this criterion.*** *Highstar Capital and ASUR previous investments that suggest sufficient experience and capacity to pass this criteria.* *Proponents cited that between the two they have invested over $1 billion in the airport sector.*
Financing Plan	***Proponent passed this criterion.*** *Detailed financial plans with committed financing and support from high quality banks.*	***Proponent passed this criterion.*** *Detailed financial plans with committed financing and support from high quality banks.*
Business Plan (Operating and Airport Growth Plans)	***Proponent passed this criterion.*** *Presented detailed operating and business plans, commitment to significant amount of capital improvements and presented a specific timeline for such improvements, proposed training and development for employees and tenants. Presented a specific plan for new route development and passenger growth. Commitment to modernize terminals, increase commercial capacity and improve passenger experience. Presented a detailed transition plan and commitment to work with stakeholders, including government, to achieve a world class airport.*	***Proponent passed this criterion.*** *Presented detailed operating and business plans, commitment to significant amount of capital improvements and presented a specific timeline for such improvements, proposed training and development for employees and tenants. Presented a specific plan for new route development and passenger growth. Commitment to modernize terminals, increase commercial capacity and improve passenger experience. Presented a detailed transition plan and commitment to work with stakeholders, including government, to achieve a world class airport.*
Offer of Leasehold Fee *(excludes payments and revenue sharing to PRPA and proposed CAPEX)*	***$567,000,000***	***$615,000,000***

En términos agregados, la propuesta de Aerostar representa un valor de aproximadamente $2.6 billones para el Gobierno de Puerto Rico. La tabla abajo resume todos los componentes de la propuesta de Aerostar.

Resumen de todos los componentes de la propuesta de Aerostar

Componente	**$ Cantidad**
Pago en efectivo a la AP al cierre de la transacción	$615.0 millones
Suma total de pagos anuales a la AP durante el término del contrato	$552.5 millones
Compromiso de inversión en mejoras permanentes (CAPEX)	$1,400.0 millones
Fondo para incentivar el crecimiento de pasajeros	$6.0 millones
TOTAL	**$2,573.5 millones**

Con respecto al uso de los fondos a recibirse en efectivo, un análisis preliminar del BGF contempla que el pago por adelantado se utilizará de la siguiente manera:

- Se asignarán aproximadamente $505 millones a la cancelación de deuda de la AP, de los cuales aproximadamente $350 millones están relacionados directamente al Aeropuerto.
- Aproximadamente $110 millones se destinarán para lo siguiente:
    - Brindar apoyo a los aeropuertos regionales de Puerto Rico que pertenecen y son operados por la AP (este fondo de al menos $25 millones será utilizado de acuerdo al plan de la AP para las operaciones de los aeropuertos regionales, el cual se incluyó como Apéndice F en la solicitud final FAA;
    - Financiar la continuación de un plan de retiro temprano bajo las leyes de Puerto Rico para los empleados de la AP;
    - Establecer una reserva para que el BGF cubra su garantía de ciertas obligaciones de la AP bajo el Contrato de Arrendamiento; y
    - Cubrir los costos de la transacción.
- Con respecto al uso de los pagos anuales y de los ingresos por la participación en el Aeropuertos pagados a la AP (según descritos en la Parte III.B.1 de la solicitud final ante la FAA), la AP tiene la intención de dar prioridad a las necesidades de los aeropuertos regionales y de usar el balance de esos pagos para pagar otros servicios de deudas y para otras necesidades operacionales y de capital.

Al 15 de octubre de 2012, quedan pendientes pasos para lograr el cierre de este proyecto y que Aerostar inicie funciones. La tabla a continuación resume los pasos pendientes.

Resumen de pasos pendientes

Pasos	Situación
Determinación final de la FAA	El periodo de comentario público de la FAA culmina el 19 de noviembre 2012. Se estima que la FAA podrá tomar entre 30 a 45 días adicionales, luego del 19 de noviembre, para alcanzar una determinación sobre el proyecto.
Cierre financiero	Dependiendo del resultado de la determinación del FAA, la AP podrá proceder con el cierre financiero. En caso de que la FAA no apruebe ambas partes, tanto la AP como Aerostar, no tendrán ninguna obligación mutua.

Las personas de contacto principales en el consorcio Aerostar son:

- Ing. Agustín Arellano, CEO, Aerostar: aarellano@asur.com.mx
- Manuel Gutiérrez, Director Comercial, Aerostar: mgutierrez@asur.com.mx

Este proyecto de APP ha sido ampliamente documentado y divulgado, según lo establece la Ley APP. En el Anejo #3 se incluye un resumen del Contrato de Alianza del proyecto. Además, se recomienda que visite el lugar de internet www.app.gobierno.pr, para encontrar toda la información relacionada a la transacción incluyendo los *Operating Standards* que Aerostar debe cumplir. Se recomienda que para conocer los comentarios públicos brindados ante la FAA se visite el lugar electrónico:

http://www.regulations.gov/#!searchResults;rpp=25;po=0;s=faa%252B2009-1144

Proyecto Nuevo Comienzo – Complejo Tratamiento Social Juvenil

La Autoridad en colaboración con el Departamento de Corrección, (en adelante, "DCR"), está lista para realizar un proyecto de alianza, conocido como 'Nuevo Comienzo'. Este proyecto consiste en el desarrollo de un complejo de tratamiento social completamente nuevo para 600 jóvenes transgresores. Esta Alianza se distinguirá por sus beneficios sociales.

El Estudio de Deseabilidad y Conveniencia[3] (disponible en www.app.gobierno.pr) concluye, entre otros, que la Alianza contempla un método de licitación en el cual el consorcio privado deberá ofrecer los servicios de diseño, construcción, financiamiento y conservación de la infraestructura a largo plazo con métricas específicas que midan su desempeño ("DBFM", por sus siglas en inglés). La Alianza propuesta podría generar un ahorro estimado de aproximadamente $4.1 millones al año.

La Alianza surge de las siguientes necesidades del DCR:

- Atender deficiencias de infraestructura;
- Necesidad de continuar el progreso hacia el pleno cumplimiento con el Caso Civil Federal 94-2080;
- Necesidad de elevar los estándares de las instalaciones de tratamiento social cumpliendo con las guías de la Asociación Americana Correccional (*American Correctional Association*, ACA, por sus siglas en inglés);
- Necesidad de continuar fortaleciendo los programas de rehabilitación y tratamiento social para la población juvenil en Puerto Rico; y
- Necesidad de atender el reto de fragmentación en el sistema correccional y lograr ahorros.

Los objetivos generales de la Alianza se pueden resumir de la siguiente manera:

- Desarrollar una nueva instalación con un programa robusto de conservación de la infraestructura a largo plazo con métricas específicas que midan desempeño;

[3] Resolución de la Junta de la Autoridad de Alianzas Publico Privadas 2011-40

- Proveer una instalación de tratamiento social que contemple sus mejores prácticas y los estándares más altos de la industria con el fin de fortalecer la rehabilitación de los jóvenes;
- Cumplir con todas las estipulaciones del caso civil federal, supra, con respecto al complejo de tratamiento social juvenil;
- Resolver las ineficiencias que surgen de la fragmentación del sistema juvenil logrando ahorros operacionales que se estiman en un promedio de $4.1 millones anuales durante el periodo de vida de la operación.

La Autoridad ha logrado avances importantes en la preparación de un proceso de licitación del proyecto Nuevo Comienzo. En términos generales, la Autoridad ya ha completado el proceso de estudio y las cualificaciones de proponentes interesados. A continuación un resumen de los consorcios ya cualificados mediante un proceso de solicitud de cualificaciones y que están listos para pasar a la próxima fase de licitación del proyecto, el cual conllevaría la invitación mediante solicitud de propuestas a esto a cuatro consorcios.

Resumen de Consorcios ya Cualificados para el Proyecto Nuevo Comienzo

Logos Consorcios	Descripción
ALIANZA RENACER	Alianza Renacer es un consorcio que se distingue por lo siguiente: • Amplia experiencia local, EEUU y global. • Ha desarrollado más de 200 facilidades y 200,000 camas. • Integrantes principales: - *Brookfield Infrastructure* - *AECOM* - *Bird Construction*
Balfour Beatty Capital, Inc.	Balfour Beatty Capital es un consorcio descrito por lo siguiente: • Amplia experiencia local, EE.UU y global. • Ha desarrollo de sobre 200 facilidades correccionales. • Integrantes principales: - *Balfour Beatty Capital* - *Heery International* - *Aireko Construction*

	NBC Yauco es un consorcio que se distingue por lo siguiente: • Amplio precedente en EE.UU. y Puerto Rico. • Participantes en el desarrollo +1,400 instituciones correccionales • Integrantes principales: - *Desarrollos Metropolitanos, LLC* - *V Architecture* - *Municipal Capital Markets Group*
	Plenary Properties Puerto Rico es un consorcio que se distingue por lo siguiente: • Amplia experiencia en Puerto Rico, EE.UU, Canadá y Australia. • Más de $600 millones en construcción de facilidades correccionales. • Integrantes principales: - *Plenary Group (Canadá)* - *Venegas Construction* - *Walsh Puerto Rico*

Actualmente, estos cuatro consorcios están listos a proceder con un proceso de solicitud de propuestas. A continuación una tabla que resume todo el trabajo completado por la Autoridad en preparación para el lanzamiento de la solicitud de propuestas de este proyecto.

Resumen de Tareas Completadas en Preparación para Licitación

Tareas	Situación
Preparación Documentos de Licitación	• Estudio de Deseabilidad y Conveniencia (completado y publicado). • Documento de RFQ- completado y publicado. • Borrador de RFP (90% completado) • Borrador de Contrato de Alianza (50% completado)
Proceso de Licitación	• RFQ -completado • Shortlist -completado
Estudio de Niveles de Clasificaciones completado	• Se contrato al Dr. Latessa, una autoridad en el tema de clasificaciones, quien ya rindió y completó el informe de clasificaciones del sistema juvenil.
Documentos Técnicos del Proyecto y	• Minimum Performance Criteria • Technical Submission Requirements

Licitación	• Furnishings, Fixtures, Equipment, Specs • Architectural Drawings • Architecture Program • Archeological Study • Environmental Evaluation • Tree Inventory • "Estudio de Flora y Fauna" • Mapa Topográfico • Fotos Aéreas del terreno • Mapas de Zonificación • Mapa FEMA FIRM • Mapa de Suelo • Mapa Geológico • Formulario de Radicación PPP 1190 • Informe sobre condiciones de suelo • Mapa catastral de Yauco • Memorial Descriptivo • REA Formulario de Evaluación Ambiental para Revisión OGPe • Facilities Management Services & Protocols i. Handback Requrements ii. Help Desk iii. Plant Services iv. Roads Grounds and Landscape v. Service Protocols vi. Utility Management
Documentos Financieros	• Revised Draft Benchmark Interest Rate and Benchmark Credit Spread Process • Financial Submission Requirements • Form of Letter of Credit • Proposal Price Form • Presentation on Payment Mechanism • Mott McDonald Revisions to the Technical Submission Requirements

Actualmente, el Comité de Alianza del proyecto Nuevo Comienzo ha decidido establecer una pausa en el proceso mientras transcurre el proceso eleccionario. Los proponentes interesados al igual que el mercado de inversión de infraestructura prefieren esperar por la culminación del proceso electoral, lo que es una alternativa prudente.

A continuación una tabla resumen sobre el calendario y los próximos pasos para el lanzamiento del proceso de licitación mediante solicitud de propuestas a los cuatro proponentes cualificados para el proyecto.

Resumen de Calendario Propuesto de Proyecto Nuevo Comienzo

Pasos	Fechas Estimadas
Estudio de Deseabilidad & Conveniencia	**Enero 2012** ***(Completado)***
Solicitud de Credenciales (RFQ)	**Marzo 2012** ***(Completado)***
Validación de Clasificaciones	*Julio 2012*
Programación de Espacio	*Julio 2012* ***Completados***
Guías de Diseño	*Julio 2012*
Redacción de Documentos de Licitación	*Octubre 2012* (***RFP 90% y Contrato 50%***) ***Avanzado***
Solicitud de Propuestas (RFP)	**Noviembre/Diciembre 2012**
Entrega de Propuestas *(4 meses)*	**Marzo/Abril 2013**
Selección del Ganador	**Abril 2013**
Cierre Comercial y Financiero	**Junio 2013**
Comienzo de Construcción	**Julio/Agosto 2013**

Proyecto Seguridad Integrada *(Cámaras y Tabletas Electrónicas)*

La Autoridad colaboró en el desarrollo, diseño e implantación de dos proyectos pilotos relacionados a tecnología de seguridad pública y que están estrechamente asociados a la lucha contra el crimen. Estos dos proyectos son: 1) instalación de cámaras de video en zonas de alta incidencia criminal y en especial en vías de rodaje donde se han registrado los eventos conocidos como "tiroteos de carro a carro", y 2) la integración de tabletas electrónicas para la utilización de oficiales de la Policía para asistir en la intervención de conductores y emitir infracciones electrónicas (eliminan las multas de transito en papel).

La descripción de cada proyecto piloto ya establecido se incluye a continuación:

Cámaras en Zonas de Altas Incidencias;

- Este proyecto establece 58 cámaras de video de vigilancia a través de 7.5 millas de la Avenida Baldorioty de Castro desde la intersección con la Avenida Monserrate hasta el Túnel de Minillas. La transmisión de video en vivo de las cámaras se reciben en un equipo de cuatro pantallas ubicadas en centro de manejo del crimen o *Real Time Crime Center* ubicado en el Cuartel General de la Policía de Puerto Rico. Las cámaras instaladas son de dos tipos: cámaras con capacidad de acercamiento a objetos (zoom) y de rotación y cámaras dedicadas únicamente a la lectura de tablillas de conducir y su detención con bases de datos especificas de lucha contra el crimen. Al presente, se han instalados 20 cámaras y 38 cámaras en proceso de instalación por fase. Eventualmente, la intención es implantar este proyecto piloto a través de todo Puerto Rico y vincularlo con los sistemas de cámaras existentes en trabajos diferentes municipales. Las cámaras cargan con funcionalidades avanzadas de análisis de video para generar alertas de incidentes de interés y para facilitar las búsquedas durante investigaciones y apoyar los agentes de investigación y fiscales en la convicción de criminales.

Sistema Electrónico de Integrado:

- El proyecto piloto de un Sistema Electrónico Integrado consiste en la implementación de 20 dispositivos móviles, iniciando en la División de Autopistas de Salinas con ya instaladas 8 tabletas. En proceso la fase de instalación 12 tabletas en la División de Autopistas de Aguadilla. Estos dispositivos son de fácil utilización y cargan conexión directa a DAVID+ y CJIS, lo que permite la identificación de conductores con record criminal, la generación de alertas de posibles amenazas, la emisión uniforme de multas de manera electrónicamente (elimina la multa en papel), grabación automática de multas en la base de datos de DAVID+, y generación de informes sobre multas emitidas.

Los objetivos de ambos proyectos son los siguientes:

- Reducir, prevenir y detectar crímenes.
- Aumentar la convicción de criminales o personas que infringen la ley.
- Proveer evidencia de alta calidad para investigaciones criminales.
- Monitorear el tránsito vehicular y mejorar la seguridad en las carreteras.

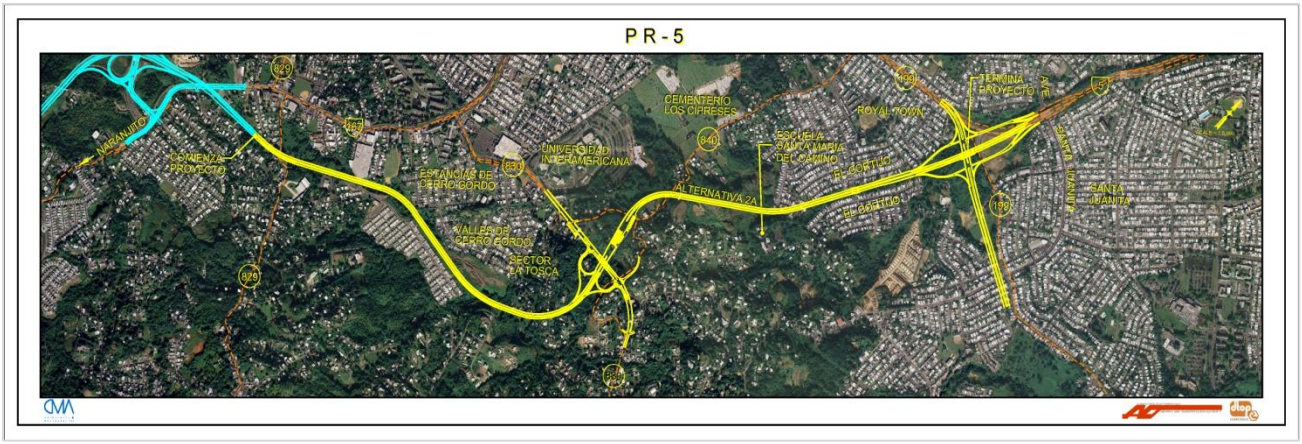
- Proveer un servicio eficiente a los conductores al momento de visitar un centro de servicios CESCO.
- Eliminar el escape de ingresos relacionados de multas de transitos emitidas a través de papel.
- Brindar mejor servicio al usuario o cliente a través de las oficinas de servicio del DTOP, entre otras.
- Promover la seguridad pública en general.

Actualmente, ambos proyectos están implantados en su modalidad de proyectos pilotos (48 cámaras a través de la Ave. Baldorioty de Castro y 20 tabletas en la División de Autopistas de la Policía de Puerto Rico en Salinas). La Autoridad tiene el propósito de participar en el desarrollo e implantación de ambos proyectos a través de todo Puerto Rico. El método de Alianza Público-Privada es uno a ser considerado para dicha implantación en el futuro.

Extensión Autopista PR-5

El proyecto consiste de una extensión de alrededor de 5.2 km que conectaría la porción de autopista existente de la PR-5 en Bayamón con el municipio de Toa Alta y Naranjito. Esta extensión conectaría de manera efectiva el puente atirantado de Naranjito con el Área Metropolitana de San Juan. El proyecto contaría con una Sección Típica de cuatro carriles de 3.65 metros, mediana de 6.0 metros y paseos laterales de 3.0 metros. La siguiente imagen presenta un mapa ilustrativo del proyecto propuesto.

Mapa Ilustrativo de la Extensión Propuesta de la Autopista PR-5



Actualmente, la Autoridad ha adelantado trabajos que permitirán el lanzamiento de este proyecto en el año calendario 2013. A continuación los trabajos completados o en proceso por parte de la Autoridad para el desarrollo del proyecto de extensión de la autopista PR-5.

Tabla Resumen de Trabajaos en Proceso o Completados

Tareas	Situación
Ambiental	• La Declaración de Impacto Ambiental Aprobada fue aprobada en el 1993 y tiene vigencia hasta agosto 2013.
Estudio de Vía	• Estudio de Alternativas de Ruta fue completado cuando inicialmente se conceptualizo el proyecto.
Estudio de Trafico	• Completado en agosto de 2012 por Steer Davies Gleeve.
Estudios de Campo Realizados	• Mensura y Topografía • Fotogrametría • Servidumbre Aproximada
Diseño Esquemático	• Secciones Típicas • Planta y Perfil

Completado	• Estructuras de Puentes • Drenajes y Utilidades Existentes • Secciones Transversales • Servidumbre Aproximada • Estimado de Costo de Construcción
Estudios Adicionales	• Estudios H/H para las Quebradas y el Río Hondo

El proyecto tiene una estimación de costo de construcción de $145 millones. Además, se estima que las adquisiciones necesarias pueden alcanzar $45 millones en su estimación más alta, lo que sería adicional al costo de construcción.

Actualmente, el Gobierno evalúa las opciones disponibles para realizar la obra: 1) mediante acuerdo con el consorcio *metropistas*, ó 2) mediante licitación abierta para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto (método "DBFMO", por sus siglas en inglés). El consorcio *metropistas* tiene conocimiento del proyecto e información básica del mismo.

ANEJOS

Anejo #1

Lista de escuelas 'Escuelas Siglo 21' en proceso de entrega o entregadas para el final del mes de octubre 2012

ESCUELAS SIGLO 21 - ESTIMACION ESCUELAS ENTREGADAS AL FINAL DE OCT-2012					
#	Municipio	Código	Programa	Nombre de Escuela	Matrícula
1	Cataño	70763	ES21	Rafael Cordero	584
2	Guaynabo	75853	ES21	Nueva Escuela Elemental Urbana	500
3	Toa Baja	71654	ES21	Basilio Milán	530
4	Hormigueros	44891	ES21	Alfredo Dorrington	435
5	Cabo Rojo	41020	ES21	Antonio Acarón Correa	311
6	Sabana Grande	45393	ES21	Blanca Malaret	551
7	Patillas	25031	ES21	Josefina Muñoz Bernier	438
8	Arroyo	24752	ES21	José Horacio Cora	335
9	Guayama	24810	ES21	Dr. Rafael López Ladrón	517
10	Río Grande	33233	ES21	Pedro Falú Orellano	904
11	Ceiba	30098	ES21	Santiago Iglesias Pantín	317
12	Fajardo	30163	ES21	Dr. Santiago Veve Calzada	499
13	Aguadilla	46664	ES21	Ester Feliciano Mendoza	649
14	Trujillo Alto	69047	ES21	Medardo Carazo	488
15	Luquillo	35618	ES21	Isidro Sánchez	748
16	Maunabo	31427	ES21	Higinio Figueroa Villegas	482
17	Morovis	12401	ES21	José R. Barreras	600
18	Camuy	10967	ES21	Ralph W. Emerson	456
19	Juana Díaz	51656	ES21	Rutherford B. Hayes	455
20	Moca	46003	ES21	Dr. Efraín Sánchez	497
21	Naranjito	71217	ES21	Mercedes Rosado	497
22	Aguas Buenas	27540	ES21	Dr. Pedro Albizu Campos	404
23	Orocovis	14357	ES21	José Rojas Cortes	638
24	Santa Isabel	53009	ES21	Manuel Martín Monserrate	660
25	Manati	12088	ES21	Fernando Callejo	618
26	Orocovis	12633	C4	Visitación Pagán	152
27	Fajardo	30197	C4	Gabino Soto	92
28	Luquillo	31302	C4	Rafael Coca	439

Anejo #1 – Continuación

Lista de escuelas 'Escuelas Siglo 21' en proceso de entrega o entregadas para el final del mes de octubre 2012

ESCUELAS SIGLO 21 - ESTIMACION ESCUELAS ENTREGADAS AL FINAL DE OCT-2012					
#	Municipio	Código	Programa	Nombre de Escuela	Matrícula
29	Las Piedras	30874	C4	José de Diego	248
30	Arecibo	10512	C4	Manuel Ruiz Gandía	716
31	Aibonito	20305	C4	Rabanal	306
32	Yabucoa	32524	C4	Marta Sánchez	143
33	Cabo Rojo	41004	C4	Carmen Vignals Rosario	297
34	Loiza	31252	C4	Jobos	222
35	Lajas	41566	C4	Rosendo Matienzo Cintrón	125
36	Camuy	11080	C4	Pedro Amador	-
37	Vega Alta	71787	C4	José D. Rosado	172
38	Lares	11932	C4	Angélica Delgado Sella	780
39	Moca	42804	C4	Juan de Dios Quiñones	369
40	Yauco	53470	C4	Ernesto Ramos Antonini	349
41	Aguada	40022	ES21	Dr. Carlos Gonzales	778
42	Yabucoa	32714	ES21	Cristóbal del Campo	351
43	Las Piedras	30973	ES21	Ramón Power & Giralt	611
44	Juncos	30759	ES21	Pedro Rivera Molina	566
45	Peñuelas	51870	ES21	Rafael Irizarry Rivera	498
46	Lares	11643	ES21	Domingo Aponte Collazo	850
47	Lajas	41582	ES21	Juan Cancio Ortiz de la Renta	500
48	Humacao	30270	ES21	Ana Roque de Duprey	667
49	Aguada	40139	C4	Anselmo Villarrubia	349
50	San Lorenzo	22327	ES21	Luis Muñoz Rivera	568
51	San Juan	61440	ES21	Trina Padilla de Sanz	462
52	Coamo	50542	ES21	Purificación Rodríguez	346
53	Villalba	53256	ES21	Francisco Zayas Santana	429
54	Guánica	50757	ES21	José Rodríguez Soto	448
55	Carolina	69930	ES21	Gilberto Concepción de Gracia	614
56	Guayanilla	57125	ES21	Asunción Rodríguez de Sala	632
57	Hatillo	11502	ES21	Timoteo Delgado	520
58	Naguabo	31617	ES21	Eugenio Brac	555
59	Bayamón	70136	ES21	Hiram Gonzalez	319
60	Maricao	41921	ES21	Raúl Ybarra	230
61	Aibonito	27559	ES21	Federico Degetau II	173
62	Florida	10827	ES21	Juan Ponce de León	569
63	Barceloneta	10702	ES21	Fernando Suria Chávez	718
				TOTAL ESTUDIANTES	***29,276***

Anejo #2

Resumen de Contrato de Alianza Autopistas PR-22 y PR-5

Issue	Term
Grantor	The Puerto Rico Highways and Transportation Authority (the "**Authority**").
Guarantor	To support certain obligations of the Authority, Government Development Bank for Puerto Rico ("**GDB**") will provide a guarantee in favor of the Concessionaire. In particular, GDB will guarantee payments payable by the Authority to the Concessionaire in the event the Concession Agreement is terminated because of: 1. any "Authority Default," such as the failure by the Authority to discharge, defease or retire any liens on the Toll Roads or Toll Road Revenues created by the Authority's pledge of revenues under its bond indentures or the Authority's failure to pay Compensation; 2. certain types of extraordinary "Adverse Actions," such as the expropriation of the Concessionaire's interest in the Concession by the PR Government; or 3. a violation by the Concessionaire (or by certain Covered Parties) of Puerto Rico's anti-corruption laws Act No. 458 of December 29, 2000, as amended ("**Act No. 458**"); Act No. 237 of August 31, 2004, as amended ("**Act No. 237**"); or Act No. 84 of June, 2002, as amended (the "**Code of Ethics**"). Before the Concessionaire may exercise its right to terminate the Concession Agreement because of such Authority Default or Adverse Action, the Authority and GDB have a significant period of time in which to cure the Authority Default or the Adverse Action. In addition, if any termination damages are payable to the Concessionaire under the Concession Agreement, the Authority has 120 days in which to raise financing for such payment.
Term	40 years from the closing date (the "**Closing**

Issue	Term
	Date"), subject to extension if the Authority elects to pay Concession Compensation to the Concessionaire by extending the term in lieu of paying Concession Compensation in cash, and the Concessionaire does not elect to receive compensation in the form of a toll escalation instead. The Closing Date is the date on which financial close occurs and the relevant funds are transferred to the Authority by the Concessionaire to consummate the granting of the Concession, which shall be no later than the first business day after the 90th day following the signing of the Concession Agreement.
Purpose	The Concession Agreement awards the Concession to finance, operate, rehabilitate and maintain the Toll Roads during the Term, subject to the terms and conditions of the Concession Agreement.
Tolling	<u>Tolls on the Main Line</u> • The Concession Agreement establishes the maximum level of tolls that the Concessionaire may charge to Main Line users. • The initial toll rates on the Main Line are fixed in the Concession Agreement at current rates until January 1, 2014. • On January 1, 2014, the Concessionaire may escalate tolls *as if* the Concessionaire had escalated the tolls on the Main Line annually from the start of the Concession at the rate of the "Index" *plus* 1.5%. • The "Index" is defined in the Concession Agreement as the "Consumer Price Index—U.S. City Average for all Urban Consumers, All Items" not seasonally adjusted as published by the U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics. • Beginning of each calendar year thereafter, the maximum tolls chargeable on the Main Line may be escalated by the Concessionaire by the Index *plus* 1.5%.

Issue	Term
	<u>Tolls on the BRT/DTLs</u> • Once the BRT/DTL Project is substantially completed by the Authority, the Concessionaire will toll the BRT/DTLs electronically on a "dynamic pricing" basis. Pursuant to the Concession Agreement, the Concessionaire will vary the tolls during each day (not more frequently than every 5 minutes) with a view to maintaining vehicle speeds of 55 miles per hour on the BRT/DTLs after entry onto the BRT/DTLs. The performance of the dynamic pricing system operated on the BRT/DTLs will be subject to regular monitoring by the Authority. • The initial minimum toll for use of the BRT/DTLs is fixed by the Concession Agreement at 50¢ and may not be escalated until January 1, 2014. On that date, the Concessionaire may escalate the minimum toll *as if* the Concessionaire had escalated the toll on the BRT/DTL annually by the rate of inflation *plus* 1.5%. Thereafter, the minimum toll for use of the BRT/DTLs will be increased annually by the rate of inflation *plus* 1.5%.
Concessionaire Rights	The Concessionaire shall have the right to finance, operate, rehabilitate and maintain the Toll Roads and receive the Toll Road Revenues.
Concession Fee	The Concessionaire will be required to make an up-front payment (the "**Concession Fee**") to be awarded the Concession. This Concession Fee payment will be due on the Closing Date. Before the Concessionaire will be required to pay the Concession Fee at the closing of the transaction, the Authority shall demonstrate through a written legal opinion from its bond counsel that: 1. upon the closing of the transaction, the pledge and lien created by the Authority's bond resolutions for the benefit of the Authority's bond holders with respect to the Toll Road Revenues and the Toll Road Assets have been discharged and satisfied; and

Issue	Term
	2. the transaction does not violate the covenants of the Authority's bond resolutions. In addition, the Authority and the Concessionaire will each need to satisfy other usual and customary "conditions precedent" before the closing can be accomplished. After the completion and handover of the BRT/DTL Project and until the end of the Concession, the Authority will receive 50% of the monthly toll revenues generated by the BRT/DTL Project. The Authority will retain the right to receive advertising revenue, utility fees, and fees from fines, charges and penalties due to tolling violations.
Deposit	On the date of execution of the Concession Agreement, the Concessionaire shall make a deposit of cash or deliver one or more Letters of Credit in an amount equivalent to 5% of the Concession Fee to be held by the Authority. (Note that on the Proposal Submission Date, Proponents are also asked to submit a Letter of Credit in the amount of $30 million.)
Casualty Loss Prior to Closing	In addition to the usual and customary circumstances in which the Authority may terminate the Concession Agreement prior to the closing, the Authority may terminate the Concession Agreement prior to the closing in the event there is a casualty loss of the Toll Roads that would permit the Concessionaire to reduce the Concession Fee to an amount that is less than 110% of the Defeasance Amount (which, for purposes of this provision only, is defined as $850 million).
Enforcement	• Delinquent Cash Tolls. The Authority will use its reasonable efforts to collect delinquent cash tolls from violators and will remit such tolls promptly to the Concessionaire if and when they are collected. • Delinquent Non-Cash. The Authority will compensate the Concessionaire monthly for

Issue	Term
	delinquent non-cash tolls that are not paid in violation of applicable law or the Concession Agreement, excluding, however, those non-cash tolls not paid (i) by exempt vehicles or (ii) as the result of (A) any defect or operating failure of the tolling system used on the Toll Roads or (B) the failure by the Concessionaire or any of its contractors to comply with any agreement for the provision of tolling services on the Toll Roads. • Payment for Benefit of Police. During the term of the Concession, in order to fund the capital investment needs of the Commonwealth Police, the Concessionaire will pay to the Authority the following amounts, adjusted annually for inflation *plus* 1.5%: (i) $450,000 within 14 days after the Closing Date and on each anniversary of the Closing Date, and (ii) an additional $450,000 on each seventh anniversary of the Closing Date. The Concessionaire will have the option to contract with the Commonwealth Police for a level of police service that is not less than the level being provided on the Toll Roads as of the Bid Date. If the Concessionaire elects to contract directly with the Commonwealth Police for not less than the minimum level of police service on the Toll Roads, the Authority will no longer have the obligation to use its reasonable efforts to cause the Commonwealth Police to provide the minimum level of police service. • Emergency Suspension of Tolls. If the Governor declares a state of emergency pursuant to the Emergency Management and Disaster Administration Act, the Authority may designate the Toll Roads a toll-free public highway to facilitate evacuations or for any other emergency purpose. In addition, the Secretary of Transportation may suspend tolls on the Toll Roads to address circumstances that create a direct and imminent danger to the safety of the users of the Toll Roads.
Capital Improvements	The Concession Agreement contemplates two different types of immediate capital

Issue	Term
	improvements: Retained Capital Improvements and Accelerated Safety Upgrades. Each type of capital improvement is listed in the schedules to the Concession Agreement. • **Retained Capital Improvements** are those capital improvements and operational deliverables for which the Authority will remain responsible after the Toll Roads have been concessioned, including the BRT/DTL or "Metro Urbano" project. The Authority agrees to substantially complete the BRT/DTL Project by August 31, 2013. In the event that the Authority does not substantially complete the BRT/DTL by August 31, 2013, the Concessionaire is entitled to liquidated damages set at ten thousand dollars ($10,000.00) per day, provided that the deadline will be extended to account for any delays caused by the negligence or misconduct of the Concessionaire, breach of the Concession Agreement by the Concessionaire, or force majeure. • **Accelerated Safety Upgrades** are those capital improvements for which the Concessionaire will become responsible, at its own expense, once the roads have been concessioned. The Accelerated Safety Upgrades must be completed in accordance with an accelerated calendar. Failure by the Concessionaire to complete these Accelerated Safety Upgrades on time will result in pre-defined liquidated damages payable to the Authority. These upgrades will ensure that a significant amount of cosmetic and structural improvements will be undertaken on the Toll Roads in the early years of the Concession.
Modifications	Each of the Concessionaire and the Authority may request Modifications. A Modification may include: (i) a change in the services, obligations or work to be performed by, or rights of, the Concessionaire with respect to the Toll Roads from those provided for in the Concession Agreement, (ii) changing the dimensions, character, quantity, quality, description, location or position of any part of the Toll Roads or the Toll Road Operations or making

Issue	Term
	other changes to the Toll Roads or the Toll Road Operations, (iii) implementing the acquisition of additional land or buildings for the Concession, or (iv) implementing any change to the Tolling Limitations Regardless of which party requests the Modification, the Concessionaire must present the scope of work and projected outcome of such Modification. If the parties cannot agree on the modification, then the Authority shall have the right to make such Modification a Required Modification and require the Concessionaire to make such Modification, provided that the Authority (i) can prove the financial strength to pay for the cost of the Modification and any Concession Compensation resulting from such Modification, (ii) has obtained all authorizations necessary to procure the Required Modification, and (iii) has agreed with the Concessionaire to the terms of the Required Modification, including the amount of the Concession Compensation payable to the Concessionaire for delivering the Required Modification.
Operating Standards	The Operating Standards are detailed in the schedules to the Concession Agreement and refer to the standards, specifications, policies, procedures and processes that apply to the operation, maintenance, rehabilitation and tolling of, and capital improvements to, the Toll Roads. The Operating Standards detail the operating requirements set forth by the Authority and expected of the Concessionaire during the term of the Concession. Operating Standards may be modified by the Concessionaire or the Authority, subject to conditions.
Employees	The Concessionaire will use its best efforts to interview all Authority Employees (i.e., those who currently work at either PR-22 or PR-5) who apply to the Concessionaire for employment and shall offer employment to

Issue	Term
	such Authority Employees (to commence following the Closing Date) who meet the Concessionaire's stated requirements for employment; provided, however, that the Concessionaire shall have no obligation to offer employment to any such Authority Employee. With respect to any Authority Employee hired by the Concessionaire who, on the Closing Date, has ten (10) years or more of accumulated service under the Commonwealth Employee Retirement System (the "**Commonwealth Retirement System**") and elects to continue participating in the Commonwealth Retirement System (each such Authority Employee, a "**Qualified Employee**"), the Concessionaire agrees to make the employer contributions that government employers are required to make pursuant to Sections 2-116, 3-105 and 4-113 of Act No. 447, approved by the Legislative Assembly of Puerto Rico on May 15, 1951, as amended, that would become due and payable after the Closing Date for all Qualified Employees hired by the Concessionaire.
Insurance	The Concessionaire bears risk of loss during the Term. The Concessionaire must maintain or cause to be maintained, at its own expense, insurance of the types standard for this type of transaction for the Term of the Concession Agreement, including Commercial General Liability, Business Automobile Liability, Workers Compensation, Professional Liability, Pollution Legal Liability, Directors' and Officers' Liability, Employment Practices Liability, Fiduciary Liability, Owners' Contractors Protective Liability, Builders Risk, Property, Business Interruption and Boiler and Machinery. The values of the policies must be adjusted for inflation every five years.
Restrictions on Transfer	The Concessionaire may only transfer ownership and/or permits a Change in Control of the Concession if (i) the Authority has approved the transfer, (ii) the transferee signs a new agreement with the Authority, and (iii) the

Issue	Term
	Concession Mortgagee approves of the transfer, and (iv) there is no continuing Concessionaire Default. Any such approval from the Authority may only be withheld if: • the sale, transfer or transaction would violate law or is prohibited by law; • the sale, transfer or transaction would cause the Authority to incur a tax obligation (unless indemnified by the Concessionaire or Transferee); • the transferee would not be able to comply with the Concession Agreement or relevant laws; or • the transferee is not deemed capable of performing the obligations and covenants of the Concession Agreement. The transferee's ability to perform such obligations shall be based on their financial strength, integrity, experience, background and reputation of the transferee or the operator that the transferee proposes to engage. Transfers include Changes in Control of the Concessionaire or the Operator, where control is defined as 50% ownership or more of voting control or economic interest of the Concessionaire or the Operator, excluding such transfers as moving ownership/control interests to affiliates or through trusts.
Condition of the Asset	The Authority bears all risk of loss until Closing Date. The Authority covenants that, from the Effective Date until the closing of the transaction, it will cooperate with the Concessionaire and operate and maintain the Toll Roads, including retaining the appropriate insurance policies.
Termination for Default	The Authority, subject to cure periods, may terminate the Concession Agreement for defaults by the Concessionaire. Defaults include: (i) failure to perform or observe any material obligation, covenant, term or

Issue	Term
	agreement of the Concession Agreement or any resolution of a dispute, (ii) any persistent failure to comply with the Operating Standards in a prescribed period of time, (iii) transfer of any of the Concessionaire Interest control or ownership without necessary approvals, (iv) written statement by the Concessionaire admitting its inability to pay its debts, (vi) bankruptcy, (vi) the execution of any lien against the Toll Roads resulting from an Encumbrance and (vii) failure to comply with Operating Standards that creates (a) material danger to safety of Toll Roads operations or (b) impairment to Toll Roads. The lenders shall have the right to cure a Concessionaire Default for a period of 60 days beyond any cure period given to the Concessionaire by the Authority. In the event that the Authority terminates the Concession Agreement as a result of Concessionaire Default, the Authority shall agree to enter a New Agreement with the lenders on the same terms as originally provided. The Concessionaire, subject to cure periods, may terminate the Concession Agreement for defaults by the Authority. Defaults include: (i) failure to perform or observe any material obligation, covenant, term or agreement of the Concession Agreement or any resolution of a dispute, (ii) transfer of any of the Authority interest in the Toll Roads in violation of the Concession Agreement and (iii) the execution of any lien against the Toll Roads resulting from an Encumbrance. If the Concessionaire elects to terminate the Concession Agreement as a result of Authority Default, the Concessionaire is entitled to Termination Damages ("**AD-Termination Damages**"). Such compensation is equal to the sum of the Toll Road Concession Value, any reasonable and documented out-of-pocket costs and expenses incurred as a result of the termination, and Concession Compensation for the time running from date of such Authority

Issue	Term
	Default until the Termination Date *less* any insurance proceeds received by the Concessionaire or that would have been payable to the Concessionaire but for its failure to comply with the relevant insurance policies. "**Toll Road Concession Value**" is defined as the fair market value of the Concessionaire Interest as determined by a written appraisal from a third-party independent appraiser. Each of the Authority and the Concessionaire shall pay 50% of the costs of the appraisal.
Termination for Act No. 458 Crime or Public Integrity Crime	Act No. 458 requires the automatic rescission of a contract if the contracting party or any of the covered natural persons is convicted or enters a guilty plea in respect to any of the crimes listed in Act No. 458 ("**Act No. 458 Crime**"). Also, Act No. 237 and the Code of Ethics require termination of the Concession Agreement if the Concessionaire is convicted of a Public Integrity Crime that is not an Act No. 458 Crime. A "**Public Integrity Crime**" is a crime listed in Act No. 237 or the Code of Ethics. In accordance with the Secretary of Justice Opinion constituting Legal Inquiry No. 11-176-A: • The Concession Agreement shall automatically be rescinded by operation of Act No. 458 if the Concessionaire or any subsidiary or *alter ego* thereof is convicted or enters a guilty plea in respect of any Act No. 458 Crime, or if any other Covered Party is convicted or enters a guilty plea in respect of any Act No. 458 Crime while in the employ of the Concessionaire. A "**Covered Party**" includes the Concessionaire's president, any of its vice presidents or directors, executive director or member of a board of officials or board of directors (or any person that holds a position with the Concessionaire equivalent to any of the foregoing). • The Concession Agreement shall terminate as required by Act No. 237 or the Code of Ethics, if the Concessionaire is convicted of

Issue	Term
	a Public Integrity Crime that is not an Act No. 458 Crime. If the Concession Agreement is rescinded or terminated during the Term for an Act No. 458 Crime or a Public Integrity Crime committed *not in connection with the procurement of the Concession Agreement*, then the Authority shall be obligated to pay to the Concessionaire: • an amount equal to the lesser of (i) the Toll Road Concession Value and (ii) the Unamortized Concession Fee, in each case calculated as of the End Date (the "**PIC-Termination Damages**"); or • if the amount of the PIC-Termination Damages is less than or equal to the sum of the Concession Mortgage Debt and any related Breakage Costs as of the End Date, then the Authority shall enter into a New Agreement with the Concession Mortgagee (or its designee or nominee), and the Authority shall be released from any obligation to pay PIC-Termination Damages or any other compensation to the Concessionaire in connection with such rescission or termination. If, however, the Concession Agreement is rescinded during the Term for an Act No. 458 Crime committed *in connection with the procurement of the Concession Agreement*, then the Authority shall enter into a New Agreement with the Concession Mortgagee (or its designee or nominee), and the Concessionaire shall not be entitled to receive any PIC-Termination Damages or other compensation of any form or amount from the Authority in connection with such rescission. In the event the Authority is required to enter into any New Agreement with the Concession Mortgagee, the Authority may elect, at its sole option, by notice to the Concessionaire at any time prior to the execution and delivery of such New Agreement, to pay to the Concessionaire a sum equal to the Concession Mortgage Debt

Issue	Term
	and any related Breakage Costs, and upon such notice the Authority shall be: • released from the obligation to enter into such New Agreement; and • obligated to pay such sum to the Concessionaire in cash. If this Agreement is rescinded or terminated during the Term in relation to Act No. 458, Act No. 237 or the Code of Ethics, then the Authority shall recover from the Concessionaire all of the Authority's out-of-pocket expenses and Financing Costs, if any, arising in connection therewith, together with any Re-Tender Costs relating to any Re-Tender of the Toll Roads following such rescission or termination.
Competing Highway	The Concessionaire is entitled to receive compensation from the Authority if there is placed in service a "Competing Highway." In the Concession Agreement, "**Competing Highway**" is defined narrowly as "any newly-constructed Comparable Highway which is built by or on behalf of the Commonwealth during the Term, of which highway at least 15 continuous miles are within 5 miles of the centerline of PR-22." In addition, PR-2 shall be considered a Competing Highway, but only if and to the extent that any continuous segment of 5 or more miles of PR-2 between (i) the intersection of PR-2 with PR-20 and (ii) kilometer 82.8 (located at the intersection of PR-2 with PR-22 in Hatillo) is expanded or improved so that such segment becomes a Comparable Highway. In the Concession Agreement, "**Comparable Highway**" means a divided controlled-access interstate-grade highway having two or more lanes in each direction without traffic signals and with interchanges, interstate-grade bridges or a combination or portion thereof.
Adverse Action	An Adverse Action shall occur if the Authority or any Governmental Authority in Puerto Rico

Issue	Term
	takes any action during the Term (including enacting any legislation or promulgating any law) and the effect of such action is reasonably expected to be principally borne by the Concessionaire, private operators of toll roads in Puerto Rico or "Contratantes" (as such term is defined under the P3 Act), and to have a material impact on the fair market value of the Concession. The following, however, shall not be considered an Adverse Action: • any increase in taxes not directed solely at the Toll Roads, the Concessionaire, other private operators of toll roads in Puerto Rico or the users of the Toll Roads; • the exercise of law enforcement, subpoena or investigatory powers; • the development, maintenance, modification or construction of any new or existing mode of transportation (including without limitation any Competing Highway, managed lanes or HOV lanes) even if such development, maintenance, modification or construction results in the reduction of Toll Revenues or the number of vehicles using the Toll Roads; and • any increase in taxes for which the Concessionaire is not responsible pursuant to the Concession Agreement. The Concessionaire is entitled to receive Concession Compensation for any losses and reductions in revenue that result from any Adverse Action. Such compensation is termed "**AA-Compensation**" and is computed and paid in the same manner as Concession Compensation is for Compensation Events that are not Adverse Actions. The Concessionaire is only permitted to terminate the Concession Agreement as a result of an Adverse Action that constitutes an expropriation, sequestration or requisition of all or a material part of the Toll Roads, Toll Road

Issue	Term
	Assets, Toll Road Revenues or the Concessionaire Interest or that materially impedes the Concessionaire's ability to perform its obligations continuously for at least 90 days. If the Concessionaire has elected termination, the Authority has the right to remedy the Adverse Action within 180 days following the date of receipt of an Adverse Action Notice from the Concessionaire or, if an Adverse Action Dispute Notice has been given, within 180 days following the final decision; in either case, within such longer period as may be agreed to by the Concessionaire. If the Concessionaire terminates the Agreement for an Adverse Action, then the Concessionaire will be entitled to receive from the Authority the sum of the Toll Road Concession Value, any reasonable and documented out-of-pocket costs and expenses incurred as a result of the termination, and Concession Compensation for the time running from the date of such Adverse Action until the Termination Date, *less* any insurance proceeds received by the Concessionaire or that would have been payable to the Concessionaire but for its failure to comply with the relevant insurance policies. Such compensation is termed "**AA-Termination Damages**." Note that after the AA-Termination Damages become payable following the Authority's 180-day opportunity to cure, the Authority will have up to an additional 120 days to pay the AA-Termination Damages if the Authority reasonably determines that such additional period is necessary to obtain the financing or approvals required for such payment.
Certain Delay Events	If Force Majeure or any other Delay Event occurs that has the effect of: • causing physical damage or destruction to the Toll Roads that results in the Toll Roads being substantially unavailable; or • the suspension of toll collection on the Toll Roads or any material portion thereof, and

Issue	Term
	in either case, such effect continues for a period of longer than 90 days and has a material adverse affect on the value of the concession, then such Delay Event will be a Compensation Event. In this event, however, the Concessionaire will only be entitled to toll or term compensation (as defined below in "Compensation Events").
Compensation Events	The Authority shall provide to the Concessionaire the compensation needed to restore the Concessionaire to the same after-tax economic position that the Concessionaire would have been in had the following events not occurred: • material impairment, losses or reduced Toll Road revenues resulting from the Authority's entrance on the Toll Roads (i) to design, construct, repair or maintain any existing or future roads, streets or highways (including the Authority Capital Improvement Projects) or any utilities, (ii) to remediate any hazardous substances, or (iii) to do any other act or thing that the Authority may be obliged to do by law; • the Concessionaire's compliance with a Required Modification; • the Concessionaire's compliance with a change in Operating Standards pursuant to an Authority directive; • failure by the Authority to preserve the Concessionaire's exemption from (i) real property tax relating to the Toll Roads and (ii) sales and use tax assessed on the tolls charged on the Toll Roads; • the occurrence of any Authority Default; • the Authority's failure to (i) restore Toll Roads following pre-closing casualty loss or (ii) compensate the Concessionaire for its costs to restore the Toll Roads (net of insurance and certain Concession Fee adjustments); • the Authority's cancellation of any Mandatory Capital Improvement that,

Issue	Term
	among other things, would have a material adverse effect on the Concessionaire; • the Authority's material interference with Toll Road Operations or material failure to comply with Project Interface Plan or Operating Standards in relation to any Authority Capital Improvement Project; • the occurrence of an Adverse Action; • the placement in service of a Competing Highway to the extent there is a decrease in net income suffered by the Concessionaire solely as a result thereof; • any change in the interoperability requirements of the electronic toll collection system used on the toll roads operated by the Authority that is required by the Authority and with which the Concessionaire must comply and that does not constitute an Open Standard Change (i.e., a change that is consistent with established standards for a system of electronic toll collection in effect in other jurisdictions within the United States and at least three major tolling service providers would be capable of satisfying); and • the certain Delay Events described under the heading "Certain Delay Events" above. Concession Compensation is always meant to be net of insurance proceeds that are received or should be received under the required insurance under the Concession Agreement. Compensation Events can be compensated, at the Authority's election, generally either (i) in cash or (ii) through an extension of the Term or an increase in tolls (referred to as "**toll or term**"). If the Authority elects toll or term, the Authority may further elect whether toll or term will be the method of compensation unless the Concessionaire itself specifies a preference between toll or term within 14 days after the Authority's election. The Authority's use of toll or term as compensation

Issue	Term
	will not be permitted, however, if (i) the Authority has previously compensated the Concessionaire with toll or term cumulatively up to an aggregated $25 million (adjusted annually for inflation plus 1.5%) for the Term of the Concession (note that the use of this $25 million is limited to $10 million during the first five years of the Concession and to $1 million each year thereafter), or (ii) the Compensation Event is a Required Modification or a casualty loss that occurs prior to the closing. In addition, without regard to the foregoing limitations, in no event will the Concessionaire ever be entitled to Concession Compensation for a Delay Event in the form of cash, but instead shall be required to accept toll or term.
Taxes	Per the P3 Act, the following taxes will need to be paid by the Concessionaire: • depending on type of legal vehicle utilized, the Concessionaire has the option to pay either of the following income tax rates: (i) 20% on net income (applicable only if organized as a special partnership) or (ii) 10% on net income and 10% on dividends; and • 0.5% Municipal License Tax applied against gross Toll Revenues. The Concessionaire will be subject to all taxes duly imposed by the Commonwealth or its municipalities, except in accordance with the P3 Act and for (i) any real property taxes imposed or measured by the value of the Toll Roads or (ii) sales or use tax with respect to the tolls charged on the Toll Roads by any governmental authority of the Commonwealth.
Arbitration	Either the Concessionaire or the Authority may initiate binding arbitration in accordance with the Concession Agreement in the event of disputes concerning any commercial, technical or engineering terms of a Required Modification or any other technical or engineering matters arising under the

Issue	Term
	Concession Agreement. In addition, the GDB as Guarantor may dispute, and initiate binding arbitration with respect to, the occurrence of any Compensation Event or any Adverse Action (or the amount of Concession Compensation or AA-Compensation related to such Compensation Event or Adverse Action) claimed by the Concessionaire.
Governing Law	The Concession Agreement is governed by and interpreted in accordance with the laws in force in the Commonwealth of Puerto Rico.
Electronic Toll Collection Services	The Authority has contracted with TransCore for electronic toll collection services (**"ETC Services"**) on all the toll roads in the Commonwealth, including PR-22 and PR-5 (the "**TransCore Contract**"). To avoid costly termination of the TransCore Contract in connection with the concession of PR-22 and PR-5, the Concession Agreement provides that the Authority will maintain the TransCore Contract in place for the benefit of the Concessionaire as it relates to PR-22 and PR-5 until the contract's expiration or termination, subject to certain obligations of the Concessionaire. Referred to as the "ETC Service Terms," the terms and conditions that govern contracting for ETC Services on the Toll Roads include the following: • The Authority will continue to pay to TransCore a per-transaction fee for the ETC Services on a monthly basis, provided that the Concessionaire shall reimburse the Authority in arrears for such payments as they relate to PR-22 and PR-5. • The Authority will notify the Concessionaire of any breaches of the TransCore Contract by TransCore as they relate to PR-22 and PR-5, and will take reasonable actions as directed by the Concessionaire to enforce the Authority's rights under the TransCore Contract in relation to such breaches; provided that the Concessionaire will indemnify the Authority for costs and losses

Issue	Term
	relating to such actions. • The Concessionaire has approval rights with respect to any material consent, notice, approval or change order given by the Authority under the TransCore Contract that affects PR-22 and PR-5. If the Concessionaire approves the notice to proceed under Change Order 23 (which would significantly increase electronic toll collection on the Toll Roads), then the Authority will reduce the per-transaction cost reimbursable by the Concessionaire to the Authority during term of the TransCore Contract from 18¢ to 15¢. Such reduction would become effective upon the later of (i) the substantial completion of work required by Change Order 23 that relates to the Toll Roads and (ii) December 31, 2012. • The Authority shall remit to the Concessionaire amounts received from TransCore as damages under the TransCore Contract, but only to the extent related to PR-22 and PR-5 (the Concessionaire will likewise indemnify the Authority for any amounts the Authority is required to pay to TransCore as damages due to the Concessionaire's actions). • The Authority may neither assign nor consent to the assignment of the TransCore Contract nor extend, amend or replace the TransCore Contract until June 30, 2015, at which time the Authority shall conduct a competitive procurement, in consultation with the Concessionaire, for a new contract for ETC Services on all toll roads in the Commonwealth, which will be subject to substantially the same terms and conditions as between the Authority and Concessionaire as applied to the current TransCore Contract. • TransCore will provide weekly traffic reports, which will be the basis of the revenue-sharing mechanism and the calculation of delinquent non-cash tolls.

Anejo #3

Resumen de Contrato de Alianza Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin

Issue	Term
Grantor	The Puerto Rico Ports Authority (the "**Authority**").
Term	40 years from the closing date (the "**Closing Date**"), subject to extension if the Authority elects to pay Leasehold Compensation to the Lessee by extending the term in lieu of paying Leasehold Compensation in cash. The Closing Date is the date on which financial close occurs and the relevant funds are transferred to the Authority by the Lessee to consummate the granting of the Lease, which will be no earlier than 90 days following the signing of the Lease Agreement and no later than 180 days after the Bid Date (the "**Outside Closing Date**").
Purpose	The Lease Agreement awards the right to operate, manage, maintain, develop and rehabilitate the Luis Muñoz Marín International Airport ("**LMM**") during the Term, subject to the terms and conditions of the Lease Agreement.
Use of Airport	The Lease Agreement states that a primary purpose and essential consideration of the Agreement is to promote, facilitate, aid and enhance commerce, tourism and economic development for Puerto Rico. The Lease Agreement further recognizes the role of LMM as the primary point of access in Puerto Rico with respect to economic activity, tourism and transportation.
Airline and Other Charges	The Use Agreement establishes the maximum level of fees that the Lessee may charge to Airlines at LMM. The Lessee may charge fees to other airport concessionaires, including food and beverage providers, retailers and ground transportation providers.
Lessee Rights	The Lessee will have the right to operate, manage, maintain, develop and rehabilitate LMM and receive revenues from airlines and other airport users.
Leasehold Fee	The Lessee will be required to make an up-front payment (the "**Leasehold Fee**") to be awarded the Lease. This Leasehold Fee payment will be due on the Closing Date. Before the Lessee will be required to pay the Leasehold Fee at the closing of the transaction, the Authority will have retired any debt payable from or secured by LMM

Issue	Term
	assets or revenues. In addition, the Authority and the Lessee will each need to satisfy other usual and customary "conditions precedent" before the closing can be accomplished.
Deposit	On the date of execution of the Lease Agreement, the Lessee will make a deposit of cash or deliver one or more Letters of Credit in an amount equivalent to 5% of the Leasehold Fee to be held by the Authority.
Annual Authority Payment	For the first five full Reporting Years, the Lessee shall make an annual payment to the Authority of $2,500,000.
Annual Authority Revenue Share	For the sixth full Reporting Year through and including the thirtieth full Reporting Year, the Lessee shall pay to the Authority, in cash, an amount equal to 5% of the gross Airport Revenues earned in such Reporting Year. For the thirty-first full Reporting Year and each succeeding Reporting Year, the Lessee shall pay to the Authority, in cash, an amount equal to 10% of the gross Airport Revenues earned in such Reporting Year.
Police and Fire Services	The Authority will ensure that LMM is serviced adequately by police and fire services consistent with the TSA-approved Airport Security Program. The Lessee will be required to provide, at the Lessee's cost, all other security functions necessary for compliance with the TSA-approved Airport Security Program, including interior auxiliary security and access control functions. The Lessee will reimburse the Authority for the costs of the services provided by the Authority, for which the parties will set an annual budget. The budget for the first year is set in the Lease Agreement as $2,800,000. If the parties are unable to agree upon a budget in any future year, the budget for that year will equal the prior year's budget adjusted for inflation. The Authority will be required to use its Reasonable Efforts (as defined in the Lease Agreement) to seek available reimbursement for such police, fire and emergency services costs from the TSA or other appropriate Governmental Authorities. The Lessee will be obligated to provide reasonable assistance to the Authority in seeking and administering any such reimbursement programs.
Reimbursement of Monitoring Costs	The Lessee is required to reimburse the Authority for certain costs to monitor the Lessee's compliance with the Agreement, up to $250,000 per year (subject to annual inflation adjustment).

Issue	Term
Capital Improvements	The Lessee is obligated to perform certain identified "General Accelerated Upgrades", the capital improvements required by the Use Agreement (including certain mandated capital improvements at the beginning of the Term) and the capital improvements required in accordance with the Operating Standards. With respect to capital improvements for which the Lessee intended to receive reimbursement (i.e., PFC, AIP or airline charges), but for which the Lessee has not received reimbursement as of the expiration of the Term, the Authority shall pay the Lessee the amount of such reimbursements not yet received by the Lessee. Projects commenced in the final 10 years of the Term must be approved by the Authority to be eligible for reimbursement, unless they are Government-Mandated Capital Projects under the Use Agreement or approved by the Airlines under the Use Agreement. This provision only applies with respect to the expiration of the Term and not any earlier termination of the Agreement.
Modifications	Each of the Lessee and the Authority may request Modifications. A Modification may include: (i) a change in the services, obligations or work to be performed by, or rights of, the Lessee with respect to LMM from those provided for in the Lease Agreement, (ii) changes in the dimensions, character, quantity, quality, description, location or position of any part of the LMM Airport Facility or operations or other changes to the LMM Airport Facility or operations or (iii) the acquisition of additional land or buildings. Regardless of which party requests the Modification, the Lessee must present the scope of work and projected outcome of such Modification. Certain Modifications that do not impose additional obligations on the Authority, require new lands or result in revenues allowed by a change in law, do not require approval by the Authority. Other Modifications require an agreement between the Lessee and the Authority. In the latter case, if the parties cannot agree on the modification, then the Authority will have the right to make such Modification a "**Required Modification**" and require the Lessee to make such Modification, provided that (i) the Authority has obtained the consent of the GDB, (ii) the Authority has provided to the Lessee evidence reasonably satisfactory to the Lessee of the Authority's ability to finance such Required Modification and, if the Lessee has requested the Authority to advance funds necessary to implement the Required Modification,

Issue	Term
	the Lessee has received such funds from the Authority, (iii) the Lessee has obtained all authorizations and the Authority has acquired all additional lands required to begin work on the Required Modification and the Lessee has no reason to believe that other required Authorizations that cannot be obtained until a later date will not be obtained when needed and, and (iv) the Authority has agreed with the Lessee to the terms of the Required Modification, including the amount of the Leasehold Compensation payable to the Lessee for delivering the Required Modification.
Operating Standards	The Operating Standards are detailed in the schedules to the Lease Agreement and the Use Agreement and refer to the standards, specifications, policies, procedures and processes that apply to the operation, maintenance and rehabilitation of, and capital improvements to, LMM. The Operating Standards detail the operating requirements set forth by the FAA and the Authority and are expected of the Lessee during the term of the Lease. The Authority may require certain changes to conform with requirements of law and best practices at comparable airports. The Operating Standards also may be modified by the Lessee or the Authority, subject to conditions.
Employees	The Lessee will use its reasonable efforts to interview all Authority Employees (i.e., those who currently work at LMM) who apply to the Lessee for employment and will offer employment to such Authority Employees (to commence following the Closing Date) who meet the Lessee's stated requirements for employment; provided, however, that the Lessee will have no obligation to offer employment to any such Authority Employee. With respect to any Authority Employee hired by the Lessee who, on the Closing Date, has 10 years or more of accumulated service under the Commonwealth Employee Retirement System such system (each such Authority Employee, a "**Qualified Employee**"), the Lessee agrees to make the employer contributions that government employers are required to make pursuant to Sections 2-116, 3-105 and 4-113 of Act No. 447, approved by the Legislative Assembly of Puerto Rico on May 15, 1951, as amended, that would become due and payable after the Closing Date for all Qualified Employees hired by the Lessee.
Puerto Rico Air National Guard	As of the Closing, the Puerto Rico Air National Guard facilities are excluded from the transaction. Upon satisfaction of certain conditions, the Lessee will have

Issue	Term
	option/negotiation rights concerning such areas.
Hotel Property and Cargo Facilities	The Authority will remain responsible for the Hotel Property and Cargo Facility and the ongoing litigation, although the properties are included in the Lease. If the litigation is resolved, the Lessee will have option/negotiation rights concerning the use of such areas.
Insurance	The Lessee bears risk of loss during the Term. The Lessee must maintain or cause to be maintained, at its own expense, insurance of the types standard for this type of transaction for the Term of the Lease Agreement, including Commercial General Liability, Business Automobile Liability, Workers Compensation, Professional Liability, Pollution Legal Liability, Builders Risk and Property (including business interruption coverage). The values of the policies must be adjusted for inflation every five years.
Restrictions on Transfer	The Lessee may only transfer ownership and/or permit a Change in Control of the Lease if (i) the Authority, FAA, and TSA have each approved the transfer, (ii) the transferee signs a new agreement with the Authority and assumes the obligations of the Use Agreement, (iii) the Leasehold Mortgagee approves of the transfer and (iv) there is no continuing Lessee Default. Any such approval from the Authority may only be withheld if the sale, transfer or transaction would violate law or is prohibited by law or if the transferee is not deemed capable of performing the obligations and covenants of the Lease Agreement. The transferee's ability to perform such obligations will be based on their financial strength, integrity, experience, background and reputation of the transferee. Transfers include Changes in Control of the Lessee, where control is defined as more than 50% ownership, voting control or economic interest of the Lessee, excluding such transfers as moving ownership/control interests to affiliates or through trusts.
Condition of the Asset	The Authority bears all risk of loss until Closing Date. The Authority covenants that, from the Effective Date until the closing of the transaction, it will cooperate with the Lessee and operate and maintain the LMM Airport Facility, including retaining the appropriate insurance policies.
Termination for Default	The Authority, subject to cure periods, may terminate the

Issue	Term
	Lease Agreement for defaults by the Lessee. Defaults include: (i) failure to perform or observe any material obligation, covenant, term or agreement of the Lease Agreement or any resolution of a dispute, (ii) any persistent failure to comply with the Operating Standards in a prescribed period of time, (iii) transfer of any of the Lessee Interest control or ownership without necessary approvals, (iv) written statement by the Lessee admitting its inability to pay its debts, (v) bankruptcy, (vi) the execution of any lien against the LMM Airport Facility resulting from an Encumbrance and (vii) failure to comply with Operating Standards that creates (a) material danger to safety of LMM operations or (b) impairment to the LMM Airport Facility. The lenders will have the right to cure a Lessee Default for a period of 180 days beyond any cure period given to the Lessee by the Authority. In the event that the Authority terminates the Lease Agreement as a result of Lessee Default, the Authority will agree to enter a New Agreement with the lenders on the same terms as originally provided. The Lessee, subject to cure periods, may terminate the Lease Agreement for defaults by the Authority. Defaults include: (i) failure to perform or observe any material obligation, covenant, term or agreement of the Lease Agreement or any resolution of a dispute, (ii) transfer of any of the Authority interest in the LMM Airport Facility in violation of the Lease Agreement and (iii) the execution of any lien against the LMM Airport Facility resulting from an Encumbrance. If the Lessee elects to terminate the Lease Agreement as a result of Authority Default, the Lessee is entitled to Termination Damages ("**AD-Termination Damages**"). Such compensation is equal to the sum of the LMM Airport Facility Leasehold Value, any reasonable and documented out-of-pocket costs and expenses incurred as a result of the termination, and Leasehold Compensation for the time running from date of such Authority Default until the Termination Date, *less* any insurance proceeds received by the Lessee or that would have been payable to the Lessee but for its failure to comply with the relevant insurance policies. "**LMM Airport Facility Leasehold Value**" is defined as the greater of (i) fair market value of the Lessee Interest as determined by a written appraisal from a third-party independent appraiser (each of the Authority and the Lessee will pay 50% of the costs of the appraisal) or (ii) the Lessee's outstanding debt and breakage costs.

Issue	Term
	However, with respect to a termination within the first five years for an Authority Default or an Adverse Action or after the first five years for an Authority Default where the Authority has failed to make a payment greater than five times the amount of the most-recent Annual Authority Payment or Annual Authority Revenue Share, the LMM Airport Facility Leasehold Value is equal to the greater of (i) the Lessee's outstanding debt and breakage costs and (ii) the sum of (A) the Leasehold Fee, (B) all Annual Authority Payments, (C) any amounts paid by the Lessee in respect of the PRANG Facilities, the Hotel or Cargo Facilities and (D) certain capital expenditures made by the Lessee.
Termination for Act No. 458 Crime or Public Integrity Crime	Act No. 458 requires the automatic rescission of a contract if the contracting party or any of the covered natural persons is convicted or enters a guilty plea in respect to any of the crimes listed in Act No. 458 ("**Act No. 458 Crime**"). Also, Act No. 237 and the Code of Ethics require termination of the Lease Agreement if the Lessee is convicted of a Public Integrity Crime that is not an Act No. 458 Crime. A "**Public Integrity Crime**" is a crime listed in Act No. 237 or the Code of Ethics. In accordance with the Secretary of Justice Opinion constituting Legal Inquiry No. 11-176-A: • The Lease Agreement will automatically be rescinded by operation of Act No. 458 if the Lessee or any subsidiary or *alter ego* thereof is convicted or enters a guilty plea in respect of any Act No. 458 Crime, or if any other Covered Party is convicted or enters a guilty plea in respect of any Act No. 458 Crime while in the employ of the Lessee. A "**Covered Party**" includes the Lessee's president, any of its vice presidents or directors, executive director or member of a board of officials or board of directors (or any person that holds a position with the Lessee equivalent to any of the foregoing). • The Lease Agreement will terminate as required by Act No. 237 or the Code of Ethics, if the Lessee is convicted of a Public Integrity Crime that is not an Act No. 458 Crime. If the Lease Agreement is rescinded or terminated during the Term for an Act No. 458 Crime or a Public Integrity Crime committed *not in connection with the procurement of the Lease Agreement*, then the Authority is obligated

Issue	Term
	to pay to the Lessee: • an amount equal to the lesser of (i) the LMM Airport Facility Leasehold Value and (ii) the Unamortized Leasehold Fee, in each case calculated as of the End Date (the "**PIC-Termination Damages**"); or • if the amount of the PIC-Termination Damages is less than or equal to the sum of the Leasehold Mortgage Debt and any related Breakage Costs as of the End Date, then the Authority will enter into a New Agreement with the Leasehold Mortgagee (or its designee or nominee), and the Authority will be released from any obligation to pay PIC-Termination Damages or any other compensation to the Lessee in connection with such rescission or termination. If, however, the Lease Agreement is rescinded during the Term for an Act No. 458 Crime committed *in connection with the procurement of the Lease Agreement*, then the Authority will enter into a New Agreement with the Leasehold Mortgagee (or its designee or nominee), and the Lessee will not be entitled to receive any PIC-Termination Damages or other compensation of any form or amount from the Authority in connection with such rescission. In the event the Authority is required to enter into any New Agreement with the Leasehold Mortgagee, the Authority may elect, at its sole option, by notice to the Lessee at any time prior to the execution and delivery of such New Agreement, to pay to the Lessee a sum equal to the Leasehold Mortgage Debt and any related Breakage Costs, and upon such notice the Authority will be: • released from the obligation to enter into such New Agreement; and • obligated to pay such sum to the Lessee in cash. If this Agreement is rescinded or terminated during the Term in relation to Act No. 458, Act No. 237 or the Code of Ethics, then the Authority will recover from the Lessee all of the Authority's out-of-pocket expenses and Financing Costs, if any, arising in connection therewith, together with any Re-Tender Costs relating to any Re-Tender of the LMM Airport Facility following such rescission or termination.

Issue	Term
Adverse Action	An Adverse Action will occur if the Authority or any Governmental Authority in Puerto Rico takes any action during the Term (including enacting any legislation or promulgating any law) and the effect of such action is reasonably expected to be principally borne by the Lessee, private operators of Comparable Public Airports or "Contratantes" (as such term is defined under the P3 Act), and to have a material impact on the fair market value of the Lease. The following, however, will not be considered an Adverse Action: • any increase in taxes of general application; • the exercise of law enforcement, subpoena or investigatory powers; and • the development, maintenance, modification or construction of any existing mode of transportation, even if such development, maintenance, modification or construction results in the reduction of airport revenues or the number of vehicles using LMM. The Lessee is entitled to receive Leasehold Compensation for any losses and reductions in revenue that result from any Adverse Action. Such compensation is termed "**AA-Compensation**" and is computed and paid in the same manner as Leasehold Compensation is for Compensation Events that are not Adverse Actions. The Lessee is only permitted to terminate the Lease Agreement as a result of an Adverse Action that constitutes an expropriation, sequestration or requisition of all or a material part of the LMM Airport Facility, the LMM Airport Facility Assets, the LMM Airport Facility Contracts (to the extent assigned to the Lessee or to the extent the Lessee is entitled to receive the benefit thereof in accordance with the Lease Agreement), the Use Agreement, or the Lessee Interest or that materially impedes the Lessee's ability to perform its obligations continuously for at least 90 days. If the Lessee has elected termination, the Authority has the right to remedy the Adverse Action within 180 days following the date of receipt of an Adverse Action Notice from the Lessee or, if an Adverse Action Dispute Notice has been given, within 180 days following the final decision; in either case, within such longer period as may be agreed to by the Lessee. If the Lessee terminates the Agreement for an Adverse Action, then the Lessee will be entitled to receive from the Authority the sum of the LMM Airport

Issue	Term
	Facility Leasehold Value, any reasonable and documented out-of-pocket costs and expenses incurred as a result of the termination, and Leasehold Compensation for the time running from the date of such Adverse Action until the Termination Date, *less* any insurance proceeds received by the Lessee or that would have been payable to the Lessee but for its failure to comply with the relevant insurance policies. Such compensation is termed "**AA-Termination Damages**." Note that after the AA-Termination Damages become payable following the Authority's 180-day opportunity to cure, the Authority will have up to an additional 120 days to pay the AA-Termination Damages if the Authority reasonably determines that such additional period is necessary to obtain the financing or approvals required for such payment.
Certain Delay Events	If Force Majeure or any other Delay Event occurs that has the effect of: • causing physical damage or destruction to the LMM Airport Facility that results in LMM being substantially unavailable; or • the suspension of fee collection at LMM or any material portion thereof, and in either case, such effect continues for a period of longer than 120 days and has a material adverse effect on the fair market value of the Lessee Interest, then such Delay Event will be a Compensation Event. In this event, however, the Lessee will only be entitled to term compensation (as defined below in "Compensation Events").
Compensation Events	The Authority will provide to the Lessee the compensation needed to restore the Lessee to the same after-tax economic position that the Lessee would have been in had the following events not occurred: • material impairment, losses or reduced LMM revenues resulting from the Authority's entrance on the LMM Airport Facility to design, construct, repair or maintain the LMM Airport Facility or any utilities or to do any other act or thing that the Authority may be obliged to do by law; • the Lessee's compliance with a Required Modification; • the Lessee's compliance with a change in Operating

Issue	Term
	Standards at the direction of the Authority; • the occurrence of certain other aviation service activities described under the heading "Other Aviation Services" above; • the occurrence of an Adverse Action; and • the certain Delay Events described under the heading "Certain Delay Events" above. Leasehold Compensation is always meant to be net of insurance proceeds that are received or should be received under the required insurance under the Lease Agreement. Compensation Events can be compensated, at the Authority's election, generally either (i) in cash or (ii) through an extension of the Term. The Authority's election to extend the Term as compensation will not be permitted, however, if (i) the Authority has previously compensated the Lessee with term extensions cumulatively up to an aggregated $25 million for the Term of the Lease, up to $10 million in the first five years of the Lease or up to $1 million in any year after the fifth year of the Lease (each of the foregoing amounts to be adjusted for inflation) or (ii) the Compensation Event is a Required Modification or a casualty loss that occurs prior to the closing. In addition, without regard to the foregoing limitations, in no event will the Lessee ever be entitled to Leasehold Compensation for a Delay Event in the form of cash, but instead will be required to accept term extensions.
Other Aviation Services	The Lessee will be entitled to Leasehold Compensation to the extent that the Authority or any other Governmental Authority established under the Laws of the Commonwealth or any other Person that is authorized by the Authority or any other Governmental Authority established under the Laws of the Commonwealth (including under any concession, lease or other similar arrangement) obtains an airport operating certificate under 14 C.F.R. Part 139 (or any successor regulation) that would authorize scheduled passenger commercial service at any airport located within the Commonwealth that did not as of the Date of this Agreement have such a 14 C.F.R. Part 139 Certificate (whether or not such airport existed as of the Date of this Agreement) (a) prior to the 20th anniversary of the Date of this Agreement at any airport located within the jurisdiction of the

Issue	Term
	municipality of Ceiba or (b) prior to the 15th anniversary of the Date of this Agreement at any airport located in the Commonwealth outside the jurisdiction of the municipality of Ceiba. Any such Leasehold Compensation shall be provided only to the extent that the Lessee reasonably demonstrates a decrease in net income as a result of such commercial scheduled passenger service subsequent to the issuance of the Part 139 operating certificate. Scheduled passenger commercial service is defined to include services offered or operated by a U.S. or foreign air carrier that constitute a "scheduled operation" or a "public charter" as such terms are defined by 14 C.F.R. Sections 110.2 and 380.2 or in the relevant foreign equivalent regulations. No Leasehold Compensation shall be required in respect of commercial aviation services to the extent that such services (i) represent an expansion of scheduled operations as defined by 14 C.F.R. Section 110.2 at an airport that has a Part 139 certificate as of the date of this Agreement or (ii) consist of cargo aviation services. Any such Leasehold Compensation required shall be paid by the Authority from revenues that do not include revenues from any airport other than the LMM Airport Facility.
Taxes	Per the P3 Act, the following taxes will need to be paid by the Lessee: • depending on type of legal vehicle utilized, the Lessee has the option to pay either of the following income tax rates: (i) 20% on net income (applicable only if organized as a special partnership or limited liability company electing partnership treatment under the Internal Revenue Code for a New Puerto Rico) or (ii) 10% on net income and 10% on dividends if the Lessee is organized as a corporation or limited liability company not electing partnership treatment under the Internal Revenue Code for a New Puerto Rico; and • 0.5% Municipal License Tax applied against gross LMM Airport Facility revenues. The Lessee will also be subject to all other taxes duly imposed by the Commonwealth or its municipalities. such as: (i) any real property taxes imposed or measured by the value of the real property owned by the Lessee, (ii) municipal construction excise taxes and (iii) Commonwealth and municipal sales or use taxes with respect to taxable items acquired by the Lessee.

Issue	Term
	The Lessee will not be subject to any real property tax imposed on or measured by the value of the LMM Airport Facility that is imposed by the Authority or any other governmental authority of the Commonwealth or (ii) any personal property tax on personal property owned by the Authority and used by the Lessee exclusively in the LMM Airport Facility or in the operations conducted therein that is imposed by the Authority or any governmental authority of the Commonwealth.
Arbitration	The Parties agree to use certain dispute resolution, consisting of informal discussions, non-binding mediation, binding arbitration, and technical arbitration, to resolve their disputes before filing action in court.
Governing Law	The Lease Agreement is governed by and interpreted in accordance with the laws in force in the Commonwealth of Puerto Rico.