

COPY



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

ACUSE DE RECIBO

A LA MANO

FECHA: 21 de diciembre de 2023

SENADO DE PUERTO RICO  
OFICINA DEL SECRETARIO  
21 DIC 2023 12:31:12

A: Hon. Pedro Pierluisi Urrutia  
Gobernador  
La Fortaleza  
San Juan, Puerto Rico

DE: Autoridad para las Alianzas Público-Privadas

ASUNTO: Auditoría de Cumplimiento para los años 2013 al 2020, en relación con el Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, suscrito entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico y Aerostar Airport Holdings, LLC.

Favor acusar recibo de la Auditoría de Cumplimiento.

SECRETARIA  
REPRESENTANTES

2023 DEC 21 12:31:12



CC: Yamil Rivera Vélez, Secretario - Senado de Puerto Rico  
Lcdo. Javier Gómez Cruz, Secretario - Cámara de Representantes

# Auditoría

Aerostar Airport Holdings, LLC  
Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín  
San Juan | Puerto Rico

Autoridad para las Alianzas Público-Privadas  
de Puerto Rico

12 de septiembre de 2023

# Tabla de Contenido

Tabla de Contenido .....	2
<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
1. Sobre Hage .....	5
2. Trasfondo del Contrato.....	6
3. Enmiendas al Contrato de Arrendamiento .....	10
4. Otras Fuentes de Obligaciones .....	11
<b>II. AUTORIDAD, ÁMBITO Y METODOLOGÍA DE LA AUDITORÍA .....</b>	<b>12</b>
1. Requerimientos para el Cierre y Obligaciones Económicas .....	12
2. Obligaciones Generales .....	12
3. Notificaciones, Informes, Auditorías e Inspecciones.....	12
4. Garantías, Remedios e Indemnizaciones .....	12
5. Obligaciones Contributivas.....	13
6. Mantenimiento de Reservas y Pago por Servicios .....	13
7. Modificaciones al Contrato de Arrendamiento.....	13
8. Autorizaciones (Permisos y Endosos, entre otros).....	13
9. Seguros .....	14
10. Estándares Operacionales y Acuerdo de Uso.....	14
11. Proyectos y Mejoras .....	14
I. ESFUERZOS .....	15
<b>III. INFORME DE CUMPLIMIENTO.....</b>	<b>18</b>
1. CUMPLIMIENTO DE REQUERIMIENTOS PARA EL CIERRE Y OBLIGACIONES ECONÓMICAS .....	18
A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento.....	18
B. Metodología de Evaluación .....	19
C. Resultados de la Auditoría.....	20
D. Resumen de la Evaluación .....	25
E. Recomendaciones.....	26
2. OBLIGACIONES GENERALES DEL ARRENDATARIO.....	26
A. Condiciones del Contrato.....	26
B. Metodología de Evaluación .....	27
C. Resultados de la Auditoría.....	27
D. Resumen de la Evaluación .....	32
E. Recomendaciones.....	33
3. NOTIFICACIONES, INFORMES, AUDITORÍAS E INSPECCIONES.....	33
A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento.....	33
B. Metodología de Evaluación .....	34
C. Resultados Auditoría.....	35
D. Resumen de la evaluación .....	50
E. Recomendaciones.....	51
4. INDEMNIZACIÓN, EVENTOS DE INCUMPLIMIENTO Y RESOLUCIÓN DE DISPUTAS.....	51
A. Condiciones del Contrato.....	51
B. Metodología de Evaluación .....	52

C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	52
D.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	57
E.	<i>Recomendaciones</i> .....	57
5.	CUMPLIMIENTO CON OBLIGACIONES CONTRIBUTIVAS.....	57
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	57
B.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	58
C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	59
D.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	62
E.	<i>Recomendaciones</i> .....	63
6.	MANTENIMIENTO DE RESERVAS DE EFECTIVO Y PAGOS POR SERVICIOS .....	63
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	63
B.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	65
C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	65
D.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	70
E.	<i>Recomendaciones</i> .....	71
7.	MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	71
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	71
B.	<i>Implementación por el Arrendatario</i> .....	72
C.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	72
D.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	73
E.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	74
F.	<i>Recomendaciones</i> .....	74
8.	AUTORIZACIONES (PERMISOS, ENDOSOS Y CERTIFICACIONES) .....	75
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	75
B.	<i>Implementación por el Arrendatario</i> .....	76
C.	<i>Metodología de la Evaluación</i> .....	76
D.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	76
E.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	100
F.	<i>Recomendaciones</i> .....	101
9.	SEGUROS.....	101
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	101
B.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	102
C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	103
D.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	114
E.	<i>Recomendaciones</i> .....	115
10.	ESTÁNDARES OPERACIONALES Y ACUERDO DE USO .....	115
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	115
B.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	116
C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	117
D.	<i>Resumen de la Evaluación - 2014</i> .....	140
E.	<i>Recomendaciones - 2014</i> .....	141
F.	<i>Resumen de la Evaluación - 2015</i> .....	160
G.	<i>Recomendaciones - 2015</i> .....	161
H.	<i>Resumen de la Evaluación – 2016</i> .....	181
I.	<i>Recomendaciones - 2016</i> .....	182
J.	<i>Resumen de la Evaluación - 2017</i> .....	202

K.	<i>Recomendaciones - 2017</i> .....	203
L.	<i>Resumen de la Evaluación - 2018</i> .....	222
M.	<i>Recomendaciones - 2018</i> .....	223
N.	<i>Resumen de la Evaluación - 2019</i> .....	240
O.	<i>Recomendaciones - 2019</i> .....	241
P.	<i>Resumen de la Evaluación - 2020</i> .....	258
Q.	<i>Recomendaciones - 2020</i> .....	258
11.	PROYECTOS Y MEJORAS CAPITALES.....	259
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	259
B.	<i>Implementación por el Arrendatario</i> .....	261
C.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	261
D.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	262
E.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	287
F.	<i>Recomendaciones</i> .....	287
11.A.	REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN .....	288
A.	<i>Condiciones del Contrato de Arrendamiento</i> .....	288
B.	<i>Metodología de Evaluación</i> .....	293
C.	<i>Resultados de la Auditoría</i> .....	293
D.	<i>Resumen de la Evaluación</i> .....	327
E.	<i>Recomendaciones</i> .....	329

# I. Introducción

Este informe de auditoría se hace en cumplimiento con el Artículo 10 (a)(vi) de la Ley Núm. 29 de 8 de junio de 2009, según enmendada (en adelante, la “Ley de APP”), que crea la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (en adelante, la “Autoridad”) y ordena a realizar una auditoría externa sobre el cumplimiento del contrato de Alianza cada cinco (5) años o antes, cuando se estime necesario, por el término del contrato. Nótese, que el cumplimiento con esta obligación fue inicialmente afectado por los eventos atmosféricos que atravesó el País, los Huracanes Irma y María en el año 2017, y luego por la Pandemia del COVID-19. Por ello, esta auditoría cubre la evaluación de cumplimiento para los años 2013 al 2020.

El objeto de este informe de auditoría es el Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, el “Aeropuerto”), suscrito el 24 de julio de 2012 (en adelante, el “Contrato”), entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (“Puertos”) y Aerostar Airport Holdings, LLC (“Aerostar” o “Arrendatario”). En síntesis, en el mismo se le concede a Aerostar el uso del Aeropuerto con la responsabilidad de operarlo, mantenerlo y realizar mejoras a este, de conformidad con ciertos estándares y los requerimientos allí establecidos. El Contrato constituye una alianza público-privada, autorizada por la Administración Federal de Aviación (“FAA”, por sus siglas en inglés), entre otras entidades gubernamentales, como un proyecto piloto, sujeto a la evaluación e inspección por dicha agencia federal, de tiempo en tiempo.

Esta auditoría también se realiza, conforme al Artículo 8 y otras disposiciones del Contrato, en las cuales se acuerda la inspección de las instalaciones y documentos relacionados a la operación del Aeropuerto para asegurar su cumplimiento. Por ejemplo, las secciones 8.2 y 8.3 del Contrato le confieren a Puertos o a cualquier autoridad gubernamental con jurisdicción competente, el derecho a inspeccionar y auditar el desempeño del Arrendatario en la operación del Aeropuerto y/o su cumplimiento con el Contrato.<sup>1</sup>

## 1. Sobre Hage

HAGE Consulting Group, PSC (“HAGE”) es una compañía local de servicios profesionales de consultoría multidisciplinaria, incorporada en el 2013. Su experiencia y peritaje incluye temas de desarrollo, manejo y supervisión de diversos programas y proyectos de infraestructura pública y privada, en todas sus fases, desde la planificación hasta la construcción o ejecución.

El equipo de HAGE que trabajó en este informe cuenta con vasta experiencia y reconocido conocimiento en temas de evaluación de cumplimiento contractual y regulatorio, alianzas público-privadas, ingeniería y permisos, entre otras áreas pertinentes. El grupo de trabajo estuvo compuesto por dos ingenieros, con más de 10 años en la profesión y con experiencia en ingeniería civil, construcción y permisos. Además, al grupo de trabajo se incorporaron abogados de más de 20 años en el campo, con experiencia específica en alianzas público-privadas, contratos gubernamentales, desarrollo y ejecución de obra pública y proyectos de construcción y evaluación de cumplimiento contractual y regulatorio.

---

<sup>1</sup> La Sección 8.3(a) del Contrato reitera el derecho de auditar el cumplimiento con el Contrato, según requerido por la Ley de APP.

## **2. Trasfondo del Contrato**

Puertos es una corporación pública e instrumentalidad gubernamental de Gobierno de Puerto Rico, creada al amparo de la Ley 125 del 7 de mayo de 1942 (según enmendada)<sup>2</sup> para, entre otras cosas, *“desarrollar y mejorar, poseer, funcionar y administrar cualquiera y todos los tipos de facilidades de transporte y servicios aéreos y marítimos, así como el establecer y administrar sistemas de transportación colectiva marítima por sí sola o en coordinación con otras entidades gubernamentales, corporativas o municipales en, para y desde el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y proporcionarle en la forma económica más amplia, los beneficios de aquéllos e impulsar por este medio el bienestar general y aumentar el comercio y la prosperidad.”*<sup>3</sup> Puertos, actualmente, administra nueve aeropuertos en Puerto Rico.

El Aeropuerto es un aeropuerto central y mediano que ofrece servicios a aerolíneas regulares y *“charters”*, para aviación general y de carga aérea. El Aeropuerto cuenta con un Certificado de Operación de Aeropuerto, emitido por la FAA, quien lo emite luego de la correspondiente evaluación de cumplimiento con las disposiciones de la Parte 139, del Título 14, del Código de Regulaciones Federales (“14 C.F.R. Parte 139”). Bajo el referido certificado, los aeropuertos están obligados a mantener ciertos estándares operacionales y de seguridad. Por tanto, su obtención y mantenimiento sirven para garantizar la seguridad de los usuarios en el transporte aéreo.

En el 2009, el gobierno central de Puerto Rico y sus principales corporaciones públicas atravesaban, y continúan atravesando, una situación fiscal precaria que limita su capacidad de financiar el desarrollo de proyectos de infraestructura críticos para atender la necesidad de proveer bienes y servicios públicos eficazmente. Varias corporaciones públicas, como Puertos, no contaban con los recursos necesarios para operar y mantener eficazmente sus activos, ni la capacidad crediticia para acceder a mecanismos de financiamiento que le permitiesen financiar mejoras para el desarrollo de nueva infraestructura y brindar el mantenimiento adecuado de la infraestructura existente.

En la búsqueda de medidas nuevas e innovadoras para la construcción y mantenimiento de infraestructura que promuevan el desarrollo económico y asistan en la provisión de servicios públicos, mientras el País estabiliza sus finanzas, el gobierno identificó el mecanismo de las alianzas público-privadas. Así fue como en junio del 2009, se promulga la Ley de APP, bajo la cual se viabiliza la alianza público-privada (en adelante, *“Alianza”*) del Aeropuerto y se crea la Autoridad, como una corporación pública del Gobierno de Puerto Rico, para que implemente la política pública del gobierno en torno a las Alianzas, con autoridad para supervisar, junto con la entidad gubernamental cuyos activos o funciones sean objeto del contrato de Alianza, el cumplimiento con los contratos que se otorguen al amparo de la Ley de APP.

Mientras tanto, el 1 de diciembre de 2009, Puertos presentó la solicitud preliminar para la inclusión del Aeropuerto en el Programa Piloto de Privatización de Aeropuertos (ahora conocido como *“Airport Investment Partnership Program”*) (“Programa Piloto de Privatización”), un programa autorizado bajo la Sección 47134, del Título 49, de Código de Estados Unidos (49 U.S.C. 47134). Esta ley autorizó a la FAA a establecer dicho programa en aeropuertos, con el objetivo de explorar la privatización como

---

<sup>2</sup> Véase 23 L.P.R.A. §§331-352

<sup>3</sup> Véase 23 L.P.R.A § 336

mecanismo para acceder a capital privado que permitan la realización de mejoras y otras obras que faciliten su desarrollo.

El 22 de diciembre de 2009, la FAA aceptó la solicitud preliminar de Puertos para el Programa Piloto de Privatización. A principios del 2011, en preparación a una potencial Alianza para el Aeropuerto, Puertos firmó un memorándum de entendimiento (“MOU”, por sus siglas en inglés) con las aerolíneas que, para ese entonces, ofrecían sus servicios en el Aeropuerto (también conocidas como, las “Aerolíneas Signatarias”). El MOU se forma, con el objetivo de establecer las condiciones básicas que le serían requeridas al operador privado del Aeropuerto, mediante un acuerdo de uso entre el operador seleccionado y las Aerolíneas Signatarias, referido como el Acuerdo de Uso del Aeropuerto-Aerolíneas (en adelante, el “Acuerdo de Uso”).

#### *Proceso de Selección del Operador Privado*

Previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato y, según lo requiere la Ley de APP, la Autoridad ordenó la realización de un estudio de deseabilidad y conveniencia para determinar si era recomendable el establecimiento de la Alianza (en adelante, el “Estudio”). El Estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza, disponiendo, en lo aquí pertinente, que un contrato de arrendamiento a largo plazo con un operador del sector privado era el método más efectivo para estructurar el establecimiento de la Alianza. El Estudio fue publicado en junio de 2010 y, a la luz de sus resultados, la Junta de Directores de la Autoridad decidió proceder con el proceso para el establecimiento de la Alianza.<sup>4</sup> Así, de conformidad con el procedimiento establecido por la Ley de APP, en mayo de 2010, la Junta de Directores de la Autoridad creó el Comité de Alianza para el proyecto de Alianza del Aeropuerto (en adelante, “Comité de Alianza”).

El 6 de julio de 2011, la Autoridad y Puertos publicaron una solicitud de cualificaciones (“RFQ”, por sus siglas en inglés), mediante la cual solicitaron declaraciones de cualificaciones (“SOQ”, por sus siglas en inglés) a entidades interesadas en participar de la Alianza para la operación del Aeropuerto. A través del RFQ, la Autoridad solicitó a los interesados que presentaran evidencia de su reputación y de sus capacidades administrativas y técnicas, así como de su experiencia en la operación de aeropuertos, incluyendo referencias específicas a la operación, desarrollo y mantenimiento de aeropuertos y la creación de nuevas rutas; seguridad; servicio al cliente, a aerolíneas y pasajeros; y experiencia trabajando con entidades gubernamentales. El RFQ, también solicitó evidencia de capacidad económica para efectuar la transacción del arrendamiento, según propuesto.

La Autoridad recibió SOQs de las siguientes entidades o consorcios:

1. Advent International Corporation;
2. AENA;
3. AGUNZA (Agencias Universales S.A.);
4. Corporación América S.A.;
5. Flughafen Zurich AG;
6. Fraport /Goldman Sachs;
7. GAA-Ferrovial/Macquarie;
8. GMR e Incheon Airport;

---

<sup>4</sup> Véase Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, *Study of Desirability and Conveniencia for Luis Muñoz Marín International Airport*, June 2010



9. Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA);
10. Highstar Capital/Grupo Aeroportuario de Sureste (ASUR);
11. General Electric y Allegheny County Airport Authority (“Puerto Rico Gateway Group”); y
12. TAV Airport Holdings.

El Comité de Alianza evaluó a las entidades y consorcios que presentaron SOQs y, conforme a los criterios estipulados en el RFQ, cualificó a las siguientes seis (6) entidades y consorcios para continuar a la etapa de solicitud de propuestas (“RFP”, por sus siglas en inglés):

1. Fraport/Goldman Sachs;
2. GAA-Ferrovial/Macquarie;
3. Highstar Capital/ASUR;
4. Puerto Rico Gateway Group;
5. Flughafen Zurich AG; y
6. GMR e Incheon Airport.

Posteriormente, el Comité de Alianza descalificó al consorcio compuesto por GMR e Incheon Airport, por su incumplimiento con los requerimientos del proceso de RFP.

El 10 de octubre de 2011, la Autoridad distribuyó el RFP a las entidades y consorcios cualificados. Como parte del proceso, se les entregó un borrador del Contrato de Alianza y se les concedió acceso a documentos e información relacionada al Aeropuerto, entre otros documentos. Después de varios meses de diligencias pertinentes, la Autoridad solicitó a las entidades y consorcios cualificados que, antes del 15 de marzo de 2012, presentaran sus propuestas preliminares. La Autoridad recibió propuestas de las siguientes entidades:

1. Highstar Capital/ASUR;
2. GAA-Ferrovial Macquarie;
3. Puerto Rico Gateway Group; y
4. Flughafen Zurich AG.

Después de la evaluación de las propuestas preliminares, el Comité de Alianza decidió continuar el proceso competitivo de selección con dos proponentes, Highstar Capital/ASUR y GAA-Ferrovial Mcquarie. A solicitud de la Autoridad, el 10 de julio de 2012, se recibieron propuestas finales de Aerostar Airport Holdings, LLC (compuesto por Highstar Capital/ASUR) (“Aerostar”) y de GAA Operating, LLC (compuesto por Ferrovial/Macquarie) (“GAA”).

Conforme a los requisitos establecidos por la Autoridad, una ronda de licitación adicional se llevaría a cabo, si las ofertas recibidas sobre la cantidad de los pagos por adelantado se diferenciaban en un 10% o menos. El requisito para una ronda adicional se cumplió y Aerostar y GAA presentaron sus propuestas finales, el 16 de julio de 2012.

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza rindió su informe (en adelante, el “Informe del Comité de Alianza”), en el cual detalló los pormenores del proceso competitivo llevado a cabo y recomendó la elección de Aerostar, exponiendo las razones de su recomendación.

Según lo requiere la Ley de APP, el Informe del Comité de Alianza y el Contrato fueron presentados a la Junta de Directores de la Autoridad y a la Junta de Directores de Puertos para su aprobación. La Junta de Directores de la Autoridad aprobó el Informe del Comité de Alianza y el Contrato el 17 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos, aprobó el Informe del Comité de Alianza y el Contrato el 18 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, el Informe del Comité de Alianza y el Contrato fue remitido al funcionario del ejecutivo, a quien el Gobernador le delegó la facultad para aprobar la Alianza, y quien aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012.

#### *Sobre Aerostar*

Aerostar es una compañía de responsabilidad limitada organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Actualmente, está compuesta por dos compañías miembros, a saber; Aeropuerto de Cancún S.A. de C.V., una compañía privada mexicana con un 60% de titularidad, y por AviAlliance Canada, Inc., una compañía privada canadiense, titular en un 40%.

La propuesta de Aerostar consistió, entre otras cosas, en transformar y mejorar el Aeropuerto, ampliar y modernizar sus facilidades y mejorar ciertas ofertas de los concesionarios. Su propuesta incluyó una inversión total de \$1.4 billones en mejoras de capital durante el término del contrato y un plan de mejoras de capital de \$240 millones, a ejecutarse durante los primeros tres años del arrendamiento.

El 24 de julio de 2012, Puertos y Aerostar suscribieron el Contrato, mediante el cual Puertos le otorgó a Aerostar un arrendamiento exclusivo sobre el Aeropuerto, por un término de cuarenta (40) años. Siendo este un contrato de Alianza<sup>5</sup>, suscrito en virtud de la Ley de APP, el Gobierno de Puerto Rico, mediante Puertos, mantiene la titularidad de los activos y propiedad sobre el Aeropuerto, así como el derecho de auditar y monitorear el cumplimiento de Aerostar con las condiciones establecidas en el Contrato.

En el Contrato se acordó, que la fecha del cierre de la transacción sería en o antes de transcurridos 180 días, luego de la adjudicación de la solicitud de propuestas (16 de julio del 2012) (en adelante, el “Cierre”).

El 10 de septiembre de 2012, Puertos y Aerostar sometieron su solicitud final para el Programa Piloto de Privatización, de conformidad con los términos pactados en el Contrato. La solicitud final para el Programa Piloto de Privatización incluyó el Acuerdo de Uso (firmado por 12 aerolíneas, las Aerolíneas Signatarias) en virtud del cual, entre otras cosas, Aerostar se obligó a operar el Aeropuerto de acuerdo con ciertos estándares de operación (en adelante, los “Estándares Operacionales”), aprobado por Puertos. El Contrato también requiere que Aerostar desarrolle un plan de operaciones que debe ser aprobado por Puertos y las Aerolíneas Signatarias, conforme a los Estándares Operacionales, para asuntos relacionados con protección, seguridad, operaciones del campo de aviación, mantenimiento, acceso terrestre, sostenibilidad ambiental, manejo de riesgo a la vida silvestre y servicio al cliente (programas de relaciones comunitarias).

El 11 de enero de 2013, las partes acordaron una extensión a la fecha de Cierre (*Extension of Outside Closing Date*) dilatando la fecha para el 26 de febrero de ese mismo año, luego de haber sido notificados

---

<sup>5</sup> Véase 23 L.P.R.A §2601 (i)

que la aprobación de la FAA no estaría disponible antes de dicha fecha. Así las cosas, la FAA impartió su aprobación final el 25 de febrero y el Cierre, finalmente, se efectuó el 27 de febrero de 2013.

Según se dispone en las secciones 3.1 (b) y 2.1 (a) del Contrato, respectivamente, a la fecha de Cierre el Arrendatario aceptó el Aeropuerto en las condiciones en las cuales se encontraba el mismo para esa fecha (“as is”). Por su parte, Puertos recibió una compensación inicial de \$615 millones. Aparte de ello, el Contrato pactó para pagos anuales variables a Puertos, basados en un acuerdo de participación de ingresos (*revenue share*). Específicamente, según las secciones 2.1 (b) y (c) del Contrato, Puertos recibirá pagos anuales por concepto del arrendamiento de \$2,500,000 por los primeros cinco (5) años del Contrato; pagos equivalentes al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos del Aeropuerto, durante los siguientes veinticinco (25) años; y pagos equivalentes al diez por ciento (10%) del ingreso bruto del Aeropuerto, durante el periodo final de 10 años. Además de los pagos anuales por el arrendamiento, el Acuerdo de Uso requirió a Aerostar establecer el Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo del Transporte Aéreo y depositar \$6 millones en una cuenta plica (“escrow”) para premiar a las aerolíneas que incrementen sus servicios durante los primeros tres años del Acuerdo de Uso.

### **3. Enmiendas al Contrato de Arrendamiento**

Luego de su firma, las partes han suscrito varias enmiendas al Contrato. Las enmiendas fueron suscritas entre el 12 de enero de 2013 al 5 de octubre de 2015.<sup>6</sup> Se resaltan dos enmiendas significativas, las cuales se resumen a continuación:

- Enmienda del 27 de febrero de 2013  
Esta enmienda modifica el Contrato en su Sección 3.4(a) (ix) para aclarar que los convenios colectivos para los empleados del Aeropuerto no serán derogados, si estaban vigentes a la fecha del Cierre y no a la fecha del Contrato como, originalmente, leía el texto. Además, la enmienda añade disposiciones en la misma Sección para enfatizar que Puertos hará cumplir lo establecido en las Secciones 3.4(vi) (relacionada con la vigencia de convenios colectivos para los empleados del Aeropuerto) y 3.4(ix) (relacionada con la seguridad del Aeropuerto), en la medida en que ello esté bajo su control.

Además, la enmienda reemplaza el Apéndice 1 (*Schedule 1*) del Contrato, sobre la descripción legal de las instalaciones que componen el Aeropuerto.

- Enmienda del 2 de octubre de 2015  
Esta enmienda transfiere a Aerostar la responsabilidad de proveer servicios de policía, bomberos y emergencias de Puertos y dispone que Aerostar deberá asumir los costos y gastos relacionados a dichos servicios.

---

<sup>6</sup> En el Registro de la Oficina del Contralor, se encuentran registradas un total de ocho (8) enmiendas al Contrato, las cuales tienen las siguientes fechas: Enmienda “A”, 12 de enero de 2013; Enmienda “B”, 26 de febrero de 2013; Enmienda “C” y Enmienda “D”, 27 de febrero de 2013; Enmienda “E” y Enmienda “F”, 21 de marzo de 2013; Enmienda “G”, 5 de octubre de 2015.

#### **4. Otras Fuentes de Obligaciones**

Además del Contrato, existen otras fuentes de obligaciones que son medulares en la evaluación del cumplimiento con el Contrato. A continuación, algunas de estas fuentes de obligaciones adicionales.

- (i) Estándares Operacionales (*Operating Standards*), incluidos en el “*Schedule*” 12 del Contrato, que establece los parámetros que se utilizan para evaluar y medir el desempeño y cumplimiento del Arrendatario con el Contrato (en adelante, “Estándares Operacionales” o “Estándares de Operación”); los Estándares Operacionales fueron preparados por Puertos y la Autoridad, con fecha del 24 de julio del 2012.
- (ii) Acuerdo de Uso con las Aerolíneas Signatarias (*Use Agreement*), que contiene los acuerdos entre Aerostar y las Aerolíneas Signatarias para el uso de las instalaciones del Aeropuerto. El Acuerdo de Uso se firma con cada una de las aerolíneas que ofrecen servicios de transporte aéreo en el Aeropuerto;
- (iii) Certificado de Operación, emitido por la FAA el 27 de febrero de 2013, que evidencia el cumplimiento con las regulaciones federales relacionadas a la operación de aeropuertos contenidas en el 14 C.F.R. Parte 139; “*Participation of Luis Muñoz Marín International Airport, San Juan, Puerto Rico; In the Airport Privatization Pilot Program, Docket 2009-1144*” (“Determinación de la FAA”);
- (iv) Manual del Aeropuerto;
- (v) Programa de Seguridad del Aeropuerto, aprobado por la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (“TSA”, por sus siglas en inglés) aprobado, inicialmente, el 21 de febrero del 2013, posteriormente revisado y aprobado, el 21 de julio del 2017;
- (vi) Plan de Negocios Inicial (en adelante, “PNI”) de Aerostar, propuesto por el Arrendatario e incluido como el Schedule 14 del Contrato;
- (vii) Aprobación de la FAA, autorizando la participación del Aeropuerto en el Programa Piloto de Privatización (*FAA’s Record of Decision*), emitida el 25 de febrero del 2013;
- (viii) Acuerdos suscritos bajo programas de subvención de fondos federales (*grant agreements*); y
- (ix) Otras leyes y reglamentos especiales aplicables a la operación del aeropuerto.

## II. Autoridad, Ámbito y Metodología de la Auditoría

Para propósitos de facilitar la discusión y la evaluación de cumplimiento, se categorizaron las obligaciones contenidas en el Contrato y otros documentos suplementarios, conforme a las secciones que se detallan a continuación:

### 1. Requerimientos para el Cierre y Obligaciones Económicas

En este reglón, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con la Sección 2 del Contrato y con algunas secciones del Acuerdo de Uso. En la Sección 2 del Contrato se establece, en términos generales, lo que constituye la transacción con sus contraprestaciones (la concesión del arrendamiento con el pago inicial), el pago del canon anual fijo y el variable, las condiciones precedentes (condiciones que deben darse para efectuar la transacción), los términos y condiciones del Cierre, entre otros acuerdos pactados entre las partes para antes del Cierre y durante el periodo de transición.

### 2. Obligaciones Generales

Bajo este tema, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con varias obligaciones generales, incluidas en diversos artículos del Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), cumplimiento con leyes estatales y federales (Art. 11), acciones adversas (Art. 14) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras. Además, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con el reembolso de gastos a Puertos, por los esfuerzos de monitoreo que lleve a cabo, y el cumplimiento del Arrendatario con su Plan de Negocios Inicial (PNI)

### 3. Notificaciones, Informes, Auditorías e Inspecciones

En esta sección evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con la presentación de informes, reportes y notificaciones, entre otras obligaciones, contenidas en el Artículo 8 del Contrato. Específicamente, se evalúa el cumplimiento de Aerostar con la Sección 8.1 del Contrato, que requiere la presentación de los siguientes informes:

- (a) Notificaciones de emergencias;
- (b) Informes de incidentes ambientales;
- (c) Informes financieros; y
- (d) Reportes requeridos por el Acuerdo de Uso.

La evaluación del cumplimiento del Arrendatario con esta sección del Contrato incluyó la revisión y evaluación pertinente de los reportes mencionados, según su temática.

### 4. Garantías, Remedios e Indemnizaciones

En Contrato establece los procesos de notificación de reclamaciones (Art. 12) y resolución de disputas (Art. 19) y los remedios disponibles para cada parte, ante incumplimientos o reclamaciones de terceros o de parte. En atención a ello, en esta sección evaluamos el cumplimiento de las partes

con las obligaciones de notificación oportuna y los procedimientos a seguir, ante reclamaciones y disputas entre las partes.

## **5. Obligaciones Contributivas**

En esta sección discutimos el cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones contributivas a nivel estatal y municipal, de conformidad con lo establecido en la Sección 3.11 del Contrato. Al evaluar el cumplimiento con esta obligación, consideramos el cumplimiento del Arrendatario con las siguientes obligaciones de declaración y pago: impuestos sobre ingresos; contribuciones sobre la propiedad, declaración del volumen de negocios, planillas de impuesto sobre ventas y uso, patentes municipales y arbitrios de construcción, según apliquen, entre otros.

Destacamos que, en la Sección 3.11(b) del Contrato, las partes pactaron la exención del Arrendatario a ciertos impuestos, tales como: contribución sobre la propiedad inmueble del Aeropuerto y sus instalaciones (o aquellos calculados sobre su valor), el impuesto de ventas y uso sobre el pago inicial ("*Leasehold Fee*") y sobre ciertos cargos impuestos a los pasajeros (*PFCs*) y las contribuciones sobre propiedad mueble, que sean aplicables a propiedad mueble que pertenezca a Puertos, pero que sea utilizada por el Arrendatario como consecuencia de la operación del Aeropuerto.

## **6. Mantenimiento de Reservas y Pago por Servicios**

Los requerimientos sobre el mantenimiento de reservas de efectivo y el pago por utilidades y otros servicios, surgen de la Sección 3 de Contrato. La Sección 3.8 del Contrato requiere que el Arrendatario mantenga cierta cantidad de efectivo para el pago del servicio de la deuda y para asegurar la operación del Aeropuerto. De otra parte, la responsabilidad por el pago del servicio de utilidades surge de la Sección 3.12 del Contrato, que también requiere que se le presente a Puertos evidencia de dichos pagos. Finalmente, la Sección 3.17 del Contrato dispone, entre otras exigencias de reglamentación federal, que Aerostar mantenga en el Aeropuerto los servicios adecuados de policía, seguridad del perímetro y bomberos, entre otros servicios relacionados a la seguridad. Según la enmienda al Contrato, fechada 2 de octubre de 2015, se transfirió a Aerostar la responsabilidad de proveer y costear estos servicios. Además, Aerostar deberá garantizar la entrada y los espacios correspondiente para que las entidades de seguridad, como la Policía de Puerto Rico, el Cuerpo de Bomberos y los servicios de emergencia puedan ofrecer sus servicios en el Aeropuerto, en caso de ser necesarios.

## **7. Modificaciones al Contrato de Arrendamiento**

Al Artículo 5 del Contrato establece el proceso de modificaciones. El Contrato define la modificación como un cambio en la estructura, estructuras o facilidades que componen el Aeropuerto. La Sección distingue entre las Modificaciones Acordadas (Sección 5.1) y las Modificaciones Requeridas (Sección 5.2), y establece el proceso para su implementación (Sección 5.3). Por consiguiente, en esta sección indagamos si se realizaron modificaciones al amparo de este artículo y si las misma se hicieron según lo requiere el Contrato.

## **8. Autorizaciones (Permisos y Endosos, entre otros)**

La Sección 3.4(c) del Contrato, requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás Autorizaciones (según este término es definido en el Contrato) necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el

Contrato. Consistente con esto, en esta sección consideramos si el Arrendatario obtuvo y mantuvo vigentes durante todo el periodo que cubre la auditoría, todas las Autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto.

## **9. Seguros**

La Sección 13 del Contrato requiere que el Arrendatario obtenga y mantenga ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto y que estas sean emitidas por compañías calificadas como "A, VII" o mejor por *AM Best*. Según la Sección 13.1 del Contrato, las siguientes son las pólizas requeridas: (i) prácticas laborales, (ii) póliza de seguro obrero (compensación a trabajadores), (iii) responsabilidad comercial general, (iv) responsabilidad por accidentes en automóvil, (v) riesgo del constructor, (vi) responsabilidad profesional; (vii) daños a la propiedad; (viii) responsabilidad legal por contaminación; (ix) interrupción o pérdida de ingresos del negocio; (x) responsabilidad por negligencia de contratistas independientes o subcontratistas; (xi) por daños físicos o pérdida económica por ruptura de maquinaria o equipo; y (xii) responsabilidad fiduciaria.

Por consiguiente, en este reglón evaluamos si el Arrendatario tiene y mantiene los certificados de pólizas de seguro arriba mencionados, con las cubiertas correspondientes y emitidas por aseguradoras con la calificación especificada en el Contrato.

## **10. Estándares Operacionales y Acuerdo de Uso**

La Sección 6 del Contrato requiere que Aerostar opere el Aeropuerto según lo estipulado en los Estándares Operacionales, en el Acuerdo de Uso y en los otros documentos, leyes o regulaciones que reglamentan la operación de un aeropuerto público. Los Estándares Operacionales, junto con el Manual de Certificación del Aeropuerto y el Plan de Emergencias, incluyen los requerimientos operacionales mínimos con los que Aerostar debe cumplir al desarrollar su plan de operaciones. En dicho plan, se establecen los parámetros para la operación eficiente y segura del Aeropuerto. El mismo debe incluir planes para el manejo, operación y mantenimiento de las instalaciones del Aeropuerto, operaciones aeronáuticas, manejo de activos de capital, manejo de riesgos, seguridad y emergencias.

Los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario genere ciertos informes de forma periódica. Los hallazgos de estos informes deben incluirse en un informe anual, conocido como el Informe Anual del Arrendatario (*Lessee Annual Report* o "LAR", por sus siglas en inglés), que se le presenta a Puertos y a la FAA.

Para evaluar el cumplimiento del Arrendatario con los Estándares de Operacionales, se solicitaron copias de los informes y planes requeridos, se evaluó su contenido a la luz de los requerimientos aplicables y se corroboró que los mismos hubiesen sido remitidos a la autoridades competentes, tales como Puerto y la FAA.

## **11. Proyectos y Mejoras**

En esta sección evaluaremos el cumplimiento del Arrendatario con su obligación de ejecución y/o desarrollo de ciertos proyectos y mejoras capitales en el Aeropuerto. También, evaluaremos el cumplimiento específico del Arrendatario con leyes, reglamentos y mejores prácticas en la industria en la ejecución de algunos proyectos que fueron seleccionados como muestra.

La verificación del cumplimiento de Aerostar con estas obligaciones conllevó inspecciones de ingeniería, revisión de la documentación de diseño y construcción, así como entrevistas al personal de Puertos y de Aerostar, para establecer el alcance de los proyectos realizados. Las inspecciones de ingeniería ayudaron a determinar el cumplimiento general de las mejoras realizadas, mientras que las entrevistas al personal y la evaluación de los documentos oficiales de Puertos permitieron establecer las fechas en las cuales fueron realizados los proyectos.

#### **i. Esfuerzos**

Aparte de lo reseñado en la sección 11 de este informe sobre Proyectos y Mejoras y/o en otras secciones pertinentes, como parte de la metodología para la recopilación y preparación de este informe de auditoría, se remitieron siete (7) requerimientos o solicitudes formales de información a Aerostar y dos (2) a Puertos. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a dichos requerimientos y se hicieron otras solicitudes de información o de aclaración, mediante correos electrónicos o llamadas telefónicas, en seguimiento o como consecuencia de interrogantes que surgieron tras la evaluación de los documentos presentados en contestación a las solicitudes de información. Se llevaron a cabo inspecciones de campo en el Aeropuerto para la evaluación de los proyectos seleccionados como muestra y, desde septiembre del 2021, se coordinaron y sostuvieron llamadas de conferencia con el personal designado de Aerostar, cada dos semanas, para discutir los requerimientos de información y los documentos producidos en contestación a estos. Abajo, unas tablas que resumen los requerimientos de información formales y las visitas.

#### **a. Aerostar**

Tabla 1: Requerimientos de información a Aerostar

<b>Requerimientos de Información</b>	
<b>Núm. de Req.</b>	<b>Fecha de Envío</b>
1	23-Sept.-2019
2	10-Dic.-2019
3	10-Mar.-2020
4	19-Abr.-2020
5	08-Jul-2021
6	27-Oct-2021
7	22-Jul-22



Tabla 2: Visitas al Aeropuerto

Visitas al Aeropuerto		
Tema	Fecha	Comentarios
Visita Inicial	18-Dic.-2019	Aerostar informó que, para visitas e inspecciones se deberá solicitar con al menos una (1) semana de anticipación. Participantes: Varlín Vissepo (Aerostar), Zuheily Díaz (Aerostar), Agustín Rodríguez (HAGE), Itza García (HAGE) y Hargedis Román (HAGE).
Inspección Proyectos	4-Nov.-2020	Se envió email a Aerostar con la lista de proyectos a visitar.
Inspección Proyectos	9-Nov.-2020	Durante llamada telefónica Aerostar solicitó tiempo adicional para recopilar información de los proyectos y quedó cancelada la visita a los proyectos hasta nuevo aviso.
Inspección Proyectos	16-Dic.2020	Reunión y Visita a Proyectos Seleccionados. Participantes de la Reunión: Varlín Vissepo (Aerostar), Zuheily Díaz (Aerostar), Geraldine Alonso (Aerostar), Itza García (HAGE) y Hargedis Román (HAGE). Participantes de la Visita a Proyectos: Juan C. Reyes (Aerostar), Zuheily Díaz (Aerostar), Geraldine Alonso (Aerostar), Itza García (HAGE) y Hargedis Román (HAGE).
Revisión de Planos	23-Feb.-2021	Se realizó visita al AILMM para revisar los planos de construcción de proyectos del <i>Capital Enhancement Program</i> .
Proyectos de infraestructura	22-Jul.-2022	Se celebró reunión con Zuheily Díaz, Varlín Vissepó y Guillermo Gil para discutir la información necesaria para confirmar la ejecución oportuna y la inversión en los proyectos de infraestructura.

## b. Puertos

Tabla 3: Requerimientos de información a Puertos

Requerimientos de Información		
Núm. de Req.	Fecha de Envío	Comentarios
1	7-Oct.-2020	Requerimiento con información no provista por Aerostar
1	9-Oct.-2020	El Sr. William Febles solicitó documentos a las distintas dependencias de Puertos
1	11-Dic.-2020	Seguimiento a la petición #1, ya que no suministraron documentos.
1	14-Dic.-2020	El Sr. William Febles suministró cuadro telefónico de las dependencias de Puertos para que HAGE contactara directamente a los directivos para dar seguimiento a la solicitud de información.
1	25-Ene.-2021	Email dirigido a la Asistente Administrativo del Director Ejecutivo de Puertos para dar seguimiento a la Petición #1.
1	10-Feb.-2021	Llamadas de seguimiento de la petición de documentos al Lcdo. Alexander Reinoso, al Sr. Luis De Jesús y al Sr. Romel Pedraza, pero no prosperaron (no contestaron llamadas).
2	9-Sep. 2022	Correo electrónico a Tamara Torres (contratista designada por Puertos para atender los requerimientos de información) con resumen de varias peticiones anteriores pendientes de contestación.

Tabla 4: Visitas a Puertos

Visitas a Puertos	
Fecha	Comentarios
29-Ene.-2021	Reunión con el Departamento de Finanzas de Puertos (Jesús Rodríguez y Luis De Jesús). Reunión corta para discutir el propósito de la auditoría y documentos solicitados.
3-Feb.-2021	Visita a la Oficina de Aviación (Archivo Inactivo) con William Febles. Se realizó reunión breve con el Lcdo. Alexander Reinoso para solicitar ayuda con la entrega de los documentos solicitados. Participantes de HAGE de las Reuniones: Itza García y Hargedis Román.
5-Feb.-2021	Visita a Puertos. Se continuó con la evaluación de archivos en la Oficina de Aviación (Archivo Inactivo) con William Febles.

De conformidad a lo mencionado previamente, a continuación, el Informe de Auditoría (en adelante, el “informe” preparado por nuestro equipo de trabajo.

### III. Informe de Cumplimiento

En las siguientes secciones se discuten cada uno de los temas auditados conforme a las disposiciones del Contrato, según enmendado, y sus anejos. Los temas fueron determinados, luego de evaluación de los términos y condiciones del Contrato, para proveer una estructura práctica que facilite la lectura y la comprensión de los hallazgos al lector.

---

#### 1. Cumplimiento de Requerimientos para el Cierre y Obligaciones Económicas

---

##### **A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento**

Bajo este tema se consideraron las condiciones generales de la transacción, tales como las contraprestaciones económicas y otras obligaciones de las partes requeridas para el Cierre, según éstas fueron establecidas en las secciones pertinentes del Contrato y el Acuerdo de Uso.

##### *i. Obligaciones Económicas*

En torno a las obligaciones económicas, el Artículo 2 del Contrato establece la cuantía del pago inicial y la frecuencia y cantidad del canon de arrendamiento anual. A cambio de esta prestación económica, el artículo establece los derechos que Puertos, como arrendador y dueño del Aeropuerto, le concede a Aerostar durante el término del arrendamiento. Entre estos, se incluye el derecho al uso de las instalaciones que componen el Aeropuerto y otros activos, a subarrendar ciertas áreas y el derecho a establecer y cobrar el pago de tarifas, rentas, aranceles y otros ingresos relacionados al uso del Aeropuerto, sujeto a ciertas condiciones.

La Sección 2.1 del Contrato dispone que el Arrendatario efectuará los siguientes pagos a Puertos:

- **pago inicial** en efectivo por la cantidad de \$615,000,000.00, dentro de los ciento ochenta (180) días de la firma del Contrato;
- **pago anual fijo** de \$2,500,000.00 durante los primeros cinco (5) años del Contrato;
- del sexto (6to) al trigésimo (30) año del Contrato, un **pago anual variable**, equivalente al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos del Aeropuerto; y
- del año trigésimo primero (31mo) en adelante, un **pago anual variable**, equivalente al diez por ciento (10%) de los ingresos brutos del Aeropuerto.

Según lo pactado en la referida sección, para propósitos del cálculo del pago anual variable, a partir del quinto año del Contrato, se tomarían como base los ingresos reportados en el estado financiero auditado del año correspondiente.

Por otra parte, la Sección 4.9 del Acuerdo de Uso dispone que, al momento del cierre, Aerostar tenía la obligación de depositar \$6,000,000.00 en una cuenta en plica (*escrow account*) para la creación del **Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo al Transporte Aéreo**, cuyo propósito era incentivar a las Aerolíneas Signatarias a aumentar el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Este fondo se distribuiría al final de cada año a aquellas Aerolíneas Signatarias

que aumentasen su tráfico aéreo, en comparación al año fiscal 2011 y por un periodo de tres (3) años consecutivos. Al final del primer año, se desembolsarían \$3,000,000.00; al final del segundo año, \$2,000,000.00; y al final del tercer y último año, el \$1,000,000.00 restante.

De otra parte, el Artículo 7 del Contrato le permite al Arrendatario establecer, cobrar, retener y obtener el pago de las tarifas, rentas, aranceles, ingresos y cualquier otro tipo de cargo relacionado al uso u operación del Aeropuerto.

## ii. Otras Obligaciones a la Fecha de Cierre

En el Contrato se establecen otras obligaciones en beneficio de Puertos, del Arrendatario o de ambas partes, que debían cumplirse, previo al cierre o a la fecha de este, como condición a la efectividad de la transacción (*conditions precedent*). Estas se detallan en la sección 2.4 del Contrato, e incluyen obligaciones tales como: la afirmación de cada parte sobre la veracidad o efectividad de las representaciones y garantías ofrecidas, el intercambio de documentación, referente a opiniones legales, garantías de pago, acuerdos de cierre, certificaciones de cumplimiento y pólizas de seguro; entre otros documentos que se anejaron y se hicieron formar parte del Contrato.<sup>7</sup> Además, de conformidad con las leyes locales aplicables, se requirió el registro del Contrato en la Oficina del Contralor y su inscripción en el Registro de la Propiedad correspondiente, según establecido en la Sección 2.6 del Contrato.

A continuación, la evaluación de cumplimiento por el Arrendatario.

## B. Metodología de Evaluación

La evaluación de este renglón se basó en el análisis de toda la documentación provista por Aerostar y lo que pudo ser encontrado por nosotros, en fuentes oficiales en línea, tales como la página de la Oficina del Contralor de Puerto Rico. Revisamos los pagos realizados por el Arrendatario a Puertos y su cumplimiento con otras condiciones relacionadas. No obstante, destacamos que, la evaluación de los informes con datos económicos no fue una financiera.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que los pagos fueron realizados por el Arrendatario, dentro del término establecido en el Contrato y por la cantidad pactada.
- Cumplimiento Parcial  
Significa que los pagos fueron realizados por el Arrendatario, pero no dentro del término establecido en el Contrato o por la cantidad pactada.
- Incumplimiento  
Significa que los pagos no fueron realizados por el Arrendatario, de conformidad a lo establecido en el Contrato.

<sup>7</sup> Véase el Contrato en *Sharepoint 01\_Original P3 Contract and Amendments*; y sus anejos en *Sharepoint 12\_Second Request > 01\_Agreement Documents > 03\_Schedules*.

### C. Resultados de la Auditoría

A continuación, los resultados de la auditoría sobre el cumplimiento de las obligaciones del Arrendatario para con el Pago Inicial y el Canon Anual de Arrendamiento. En este caso, evaluamos el cumplimiento según el tipo de pago (inicial, fijo y variable).

#### ▪ Pago Inicial

*En Cumplimiento*

Conforme a lo requerido en la Sección 2.1(a) del Contrato, Aerostar debía realizar un pago inicial de \$615,000,000.00. Según surge de los documentos provistos, el Arrendatario realizó el pago inicial mediante transmisión electrónica, a distintas entidades en representación de Puertos, según se indicó en el Anejo “B” (“*Exhibit B: Fund Disbursement Instruction*”) de la comunicación dirigida a Aerostar por Puertos, con fecha de 27 de febrero de 2013, sobre: “*Escrowed Amounts of the Leasehold Fee*” de la Escritura de Ratificación y Conversión de Contrato de Arrendamiento a Escritura Pública, Escritura Núm. 14, con fecha de 27 de febrero de 2013, ante la Notario Arlene V. Bauzá Figueroa (en adelante, la “Escritura de Ratificación y Conversión a Escritura Pública”). De la Escritura de Ratificación y Conversión a Escritura Pública surge que Puertos instruyó a Aerostar sobre cómo realizar la distribución del pago inicial del Contrato. Mediante comunicación escrita con fecha de 10 de diciembre de 2019, solicitamos a Puertos y Aerostar que nos proveyeran copia del mencionado Anejo “B”, para poder corroborar el mismo, ya que el que está disponible en el Registro del Contralor, está en blanco. Esta información fue solicitada, pero el documento provisto es un borrador sin firmas, fechas y espacios en blanco. Por lo tanto, no pudimos constatar si el pago se distribuyó de la forma indicada. No obstante, Puertos no expresó incumplimiento o insatisfacción con la distribución del pago inicial y la documentación suministrada revela que, en efecto, se realizó el pago en su totalidad.

Las transferencias electrónicas realizadas por Aerostar suman la cantidad de \$615,000,000.00. Aerostar nos proveyó el documento titulado “*01\_Evidence of Leasehold Fee Payment (\$615,000,000)*”<sup>8</sup>, en el cual se puede observar el desglose que se ilustra en la siguiente tabla:

Tabla 5: Transacciones electrónicas realizadas por el Arrendatario para las obligaciones económicas

Fecha de transmisión	Fecha de validez	Referencia	Número de Transacción	Cantidad	Entidad
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	A.1.ii.	D05533427383	\$178,226,295.33	Banco Gubernamental de Fomento
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	A.2.	D05533436451	\$133,574,060.79	Banco Gubernamental de Fomento
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	A.3.ii.	D05533472368	\$38,233,067.63	Bank of New York Mellon
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	A.4.i.	D05533474247	\$37,476,205.81	Wells Fargo Bank, N.A.

<sup>8</sup> Véase *Sharepoint 12\_Second Request > 01\_Agreement Documents > 01\_Payments > 01\_Leasehold Fee Payment – Evidence > 01\_Evidence of Leasehold Fee Payment 12.*

Fecha de transmisión	Fecha de validez	Referencia	Número de Transacción	Cantidad	Entidad
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	A.4.ii.	D05533491257	\$25,561,224.00	Banco Gubernamental de Fomento Nota: Dice Autoridad de Puertos.
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	B.1.	D05533491266	\$15,000,000.00	Banco Gubernamental de Fomento
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	C.	D05634407315	\$5,018,448.06	Banco Gubernamental de Fomento
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	D.	D05533491285	\$750,000.00	Morrison & Forrester, LLP
25 de febrero de 2013	27 de febrero de 2013	E.	D05533491295	\$181,160,698.38	Banco Gubernamental de Fomento
<b>Total</b>				<b>\$615,000,000.00</b>	

El Arrendatario pagó la cantidad de \$615,000,000.00, mediante nueve (9) transferencias electrónicas, realizadas el 25 de febrero de 2013, con fecha de efectividad del 27 de febrero de 2013. Aunque no pudimos constatar que la asignación y sus respectivas partidas se hayan hecho, conforme a lo acordado por las partes, verificamos que las cantidades pagadas suman la cantidad pactada.

Sobre la fecha de la transacción, subrayamos que, a pesar de que la fecha de adjudicación del Contrato a Aerostar fue el **16 de julio de 2012** y que el cierre debía realizarse no más tarde del 12 de enero de 2013, el 11 de enero de 2013, las partes firmaron una carta sobre “*Extension of Outside Closing Date*”, en la cual acordaron que la fecha de cierre sería extendida por cuarenta y cinco (45) días adicionales, entiéndase, hasta el 26 de febrero de 2013, toda vez que habían sido informados de que la aprobación de la FAA no estaría disponible previo a esa fecha. La determinación de la FAA fue emitida el 25 de febrero de 2013. Por consiguiente, el 26 de febrero de 2013, las partes acordaron extender la fecha de cierre por un día adicional, para tener la oportunidad de examinar la determinación de la FAA, del 26 de febrero de 2013, y evaluar si, de alguna forma, afectaba la transacción. Finalmente, el cierre se realizó el 27 de febrero de 2013. Por lo tanto, las transferencias electrónicas fueron realizadas a tiempo.

Conforme a la evidencia suministrada, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con el Pago Inicial.

▪ **Pago Anual Fijo (2013 al 2017)**

*En Cumplimiento*

De conformidad a lo dispuesto en la Sección 2.1(b) del Contrato, cada año de informe, y para los primeros cinco (5) años, desde la firma del Contrato, se deberá realizar un pago anual fijo por la cantidad exacta de **\$2,500,000.00**, pagadero el último día del año calendario correspondiente al pago, entiéndase, el 31 de diciembre de cada año. La Sección 1 del Contrato indica que en caso de que el cierre se llevara a cabo posterior al 1 de enero del año en curso, se tomaría la fecha del cierre hasta el 31 de diciembre de ese año. Luego, cada año comenzaría a contar desde el 1 de enero al 31 de diciembre. El Contrato no dispone para que el pago sea prorrateado, excepto en caso de terminación del Contrato.

En este caso, el cierre se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013; por lo tanto, el primer año comenzó a partir de esa fecha hasta el 31 de diciembre de 2013, y así, sucesivamente, para cada año. Por tanto, el Arrendatario venía obligado a hacer pagos anuales por la suma de \$2,500,000.00, en o antes del 31 de diciembre de los años 2013 al 2017.

El Arrendatario proveyó varios documentos que evidencian el pago del canon anual fijo, mediante transferencias electrónicas.<sup>9</sup> En cuanto al primer canon anual fijo, correspondiente al año 2013, Aerostar nos proveyó un acuerdo firmado por Aerostar y por Puertos, con fecha del 9 de enero de 2104, en donde se reconoce y acepta el pago de Aerostar a Puertos, por la cantidad total de \$2,547,392.33. Según se desprende de ese acuerdo, dicho monto corresponde a la cantidad pendiente de pago, luego de la compensación de ciertas deudas (“*setoff*”) pendientes entre las partes, en pago de las deudas mutuas surgidas durante el periodo de transición y el prepago del servicio de rescate aéreo y bomberos (Sección 3.17 (c), que hizo Aerostar.<sup>10</sup>

El 10 de diciembre de 2019, le solicitamos a Puertos confirmación sobre el recibo de los pagos anuales fijos realizados por Aerostar. Además, solicitamos a Aerostar evidencia de la cancelación de los pagos, ya que, en el documento provisto algunas de las transacciones reflejaban un estatus de “pendiente”.

En la Tabla 6, se observa el desglose de los pagos anuales fijos, según reflejados en los documentos:

Tabla 6: Desglose de pagos anuales fijos desde el 2014-2017

Fecha de transmisión	Fecha de validez	Número de Transacción	Cantidad	Entidad	Comentarios
10 de enero de 2014	10 de enero de 2014	D01040933023	2,547,392.33	AP	
22 de diciembre de 2014	23 de diciembre de 2014	D35642291779	2,500,000.00	AP	Se indica en estatus: “CB Pending,” y en Sub-Status: “waiting for payment date”
15 de diciembre de 2015 (cheque)	22 de diciembre de 2015 (carta)	Cheque número 0000007184	2,500,000.00	AP	No hay evidencia de cheque cancelado.
28 de diciembre de 2016	29 de diciembre de 2016 (carta)	Cheque número 0000010509	2,500,000.00	AP	No hay evidencia de cheque cancelado.
29 de diciembre de 2017	No indica	D36172852366	2,500,000.00	AP	Se indica en estatus: “CB Pending,” y en Sub-Status: “authorized for payment”

<sup>9</sup> Véase Carpetas en el Sharepoint 12\_Second Request > 01\_Agreement Documents > 01\_Payments > 02\_Annual Payments to PRPA – Evidence (01, 02, 03 y 04); y Fifth Request>02\_Annual Authority Payment for 2013

<sup>10</sup> Véase Sharepoint 17\_Fifth Request>02\_Annual Authority Payment for 2013.

En conclusión, según se desprende de los documentos presentados, Aerostar realizó el primer pago en enero del 2014, luego de que las partes acordaran compensar deudas debidas entre sí, hasta dicha fecha y el prepago de los servicios de policía, seguridad del perímetro y bomberos, según consta de carta/acuerdo, con fecha del 9 de enero del 2014. Posteriormente, los pagos subsiguientes se efectuaron en diciembre del 2014, 2015, 2016 y 2017, según estipulado.

Conforme a la evidencia suministrada, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con el Pago del Canon Anual Fijo, para los años 2013 al 2017.

▪ **Pago Canon Anual Variable** *En Cumplimiento*

Según se establece en la Sección 2.1(c) del Contrato, del sexto (6to) año en adelante, hasta el año trigésimo (30mo), Aerostar debe realizar un pago anual variable, ascendente al cinco por ciento (5%) del bruto de los “Ingresos del Aeropuerto”. El Contrato define el término **Ingresos del Aeropuerto** (“*Airport Revenues*”) como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y cualquier otro tipo de cargos impuesto por el uso, o relacionado al aprovechamiento o uso de las instalaciones del Aeropuerto, excluyendo las subvenciones gubernamentales y los ingresos provenientes de “*Passenger Facility Charge* (“PFC”)”.<sup>11,12</sup>. Esta cantidad será pagada treinta (30) días después de la entrega del estado financiero auditado, requerido en la Sección 8.1(c)(ii) del Contrato.

El Arrendatario nos suministró evidencia de haber realizado los pagos anuales variables para los años 2018 al 2020.<sup>13</sup> Además, nos proveyó copia de los estados financieros correspondientes a dichos años.<sup>14</sup> Finalmente, y según solicitado, Aerostar nos proveyó información sobre la base para el cómputo del pago para algunos de los años auditados.

Pudimos evaluar varios documentos relacionados al pago de este canon variable para los años 2018 al 2020, tales como, los recibos de transferencias electrónicas y las hojas del cómputo realizado para determinar la cantidad del canon.<sup>16</sup> Para validar que la cantidad del monto pagado fuese la correspondiente, consideramos lo que constituyen *Ingresos del Aeropuerto* e identificamos las partidas correspondientes reflejadas en los estados financieros auditados para los años correspondientes. Específicamente, identificamos las cantidades identificadas como ingresos operacionales o facturación total (“*Total Billings*”) en los estados financieros y de dicha cantidad, computamos el 5%.

Precisa mencionar que, en los estados financieros preparados a partir del 2019, Aerostar adoptó la instrucción **FASB ASC 606**, en la cual se modifica la forma en la que se presentan los ingresos. En síntesis, bajo dicha instrucción, se hace un estimado de los ingresos anuales por el término total del Contrato. Es decir, se hace una proyección de ingresos totales (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) por la vigencia del Contrato y se prorratea dicha cantidad por los años del Contrato. Destacamos, además, que en su reporte de ingresos bajo esta instrucción, Aerostar incluye la

<sup>11</sup> El PFC es un cargo autorizado mediante legislación federal, 49 U.S.C. §40117. El Contrato define PFC como “*the Passenger facility charge as authorized under 49 U.S.C. §40117, or any predecessor or successor Law, and as approved by the FAA from time to time with respect to the LLM Airport Facility.*”

<sup>12</sup> Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, “*Airport Revenues*”.

<sup>13</sup> Véase *supra* nota 4.

<sup>14</sup> Véase Sharepoint 10\_Reports and Notifications > 02\_Financial Reports > 11\_Aerostar Airport Holdings, LLC - 2018 Financial Statements (Audited).

<sup>15</sup> Véase Sharepoint 10\_Reports and Notifications > 02\_Financial Reports > 12\_AAHS 2018 - Evidence of Submission.

<sup>16</sup> Véase Sharepoint 17\_Fifth Request > 04\_Annual Share for 2018 and 2019 w Calculations.pdf; y 18\_Sixth Request > Annual Revenue Share Payment to PRPA > 2020 Annual Authority Revenue Share Payment – Calculation Explanation.pdf.



cantidad de dinero que recobra del pago de utilidades de sus inquilinos. Por tal razón, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos (“*revenue share*”), se descuenta esta cantidad de dichos ingresos. Le solicitamos a Aerostar evidencia de dicho recobro, para validar la corrección de la deducción. Abajo, en la Tabla 7, el desglose de estos pagos con sus fechas y comentarios sobre su cómputo.

Tabla 7: Pago anual variable para los años 2018-2020

Fecha Est. Finan. Auditado	Fecha de transmisión	Núm. de Transacción	Cantidad pagada (\$) <sup>17</sup>	Ingresos Opex. (\$) (IO)	Comentarios
27 marzo 2019	28/marzo/ 2019	Cheque núm. 0000018630	6,073,597.70	122,940,399	A los IO se le dedujo \$1,468,403, <sup>18</sup> correspondiente al recobro por el pago de utilidades.
9 abril 2020	27 mayo 2020	ACH D14800878918	6,755,116.44	139,546,938	Véase Nota 3 de los Estados Financieros Auditados del 2019, a la página 12. A los IO totales se les dedujo un total de \$4.4M, correspondiente a \$1.6 MM del recobro por el pago de utilidades y \$2.8 MM, correspondiente a una porción de lo pagado por el seguro por interrupción de negocio en el 2017 por el Huracán María. El pago variable comenzó en el 2018.
30 marzo 2021	4/abril/2021	ACH D11317740530	5,552,273.01	111,708,793	Véase Nota 8 a la página 12 de los Estados Financieros Auditados del 2020, “ <i>Total Billings</i> ”. A esta cantidad también se le dedujo \$1.3 MM del recobro de pago por utilidades.

Notamos, que el estado financiero auditado del 2019 fue emitido el 9 de abril del 2019, presentado a Puertos el 29 de abril de ese mismo año. <sup>19</sup> La Sección 2.1(c) del Contrato dispone que pago del canon anual variable se efectúe dentro de los treinta días de entregado el estado financiero auditado para el año reportado. De otra parte, la Sección 8.1 (c) (ii) requiere que los estados se presenten dentro de los 120 días de finalizado el año reportado (por lo general, el año finaliza al 31 de diciembre). El Arrendatario entregó el estado financiero auditado del 2019 a Puertos mediante carta con fecha del 29 de abril del 2020 y efectuó el pago el 27 de mayo del 2020.

Conforme a la evaluación de los documentos suministrados y las estipulaciones del Contrato sobre este particular, se considera a Aerostar en Cumplimiento

<sup>17</sup> Véase Sharepoint 12\_ *Second Request* > 01\_ *Agreement Documents* > 03\_ *Annual Revenue Share Payments to PRPA – Evidence* > 01\_ *Annual Authority Revenue Share 2018.pdf*; y 18\_ *Sixth Request* > *Annual Revenue Share Payment to PRPA*

<sup>18</sup> Véase Sharepoint 10\_ *Reports and Notifications* > 02\_ *Financial Reports* > 11\_ *Aerostar Airport Holdings, LLC -2018 Financial Statements (Audited)*.pdf a la pág. 6 sección sobre *Operating Revenues*.

<sup>19</sup> Véase Sharepoint 18\_ *Sixth Request* > *Annual Revenue Share Payment to PRPA* > 1.1 *Letter to Executive Director PRPA (Audited Financial Statement 2019) (04-29-2020) with FS.pdf*

▪ ***Aportación y Desembolsos al Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo del Transporte Aéreo***

*En Cumplimiento*

De conformidad con la Sección 4.9 del Acuerdo de Uso se estipula que, al momento del cierre, el Arrendatario debió depositar en una cuenta plica (“escrow”) la suma de \$6,000,000.00 para la creación del fondo “*Puerto Rico Air Travel Promotion and Support Fund*”, con el fin de incentivar a las aerolíneas a aumentar el tráfico de pasajeros. Dicho fondo sería distribuido durante el periodo de tres años a las Aerolíneas Signatarias que fuesen elegibles tras aumentar el flujo de sus pasajeros, en comparación al año fiscal que concluyó en junio del 2011. El desembolso se haría paulatinamente de la siguiente forma: \$3,000,000.00, el primer año (1 de marzo de 2015); \$2,000,000.00, el segundo año (1 de marzo de 2016) y el \$1,000,000.00 restante, al tercer año (27 de febrero de 2017).

Del estado financiero auditado provisto por Aerostar para el 2013-2014, se pudo constatar el depósito de los \$6,000,000.00 en la cuenta plica. Asimismo, de los estados financieros auditados para el 2015, 2016 y 2017, se identifican mediante las notas correspondientes a los estados financieros los desembolsos de \$3M el 1 de marzo del 2015, \$2M el 26 de febrero del 2016, y \$1M el 21 de febrero del 2017.

En vista de lo anterior, se considera a Aerostar en Cumplimiento con el depósito y desembolsos relacionados con el Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo del Transporte Aéreo.

▪ ***Registro e Inscripción del Contrato en el Registro de la Propiedad***

*En Cumplimiento*

Según antes indicado, la Sección 2.6 del Contrato impuso a las partes la obligación de preparar y suscribir aquellos documentos que fuesen necesarios para que el Arrendatario pudiese inscribir el Contrato en el Registro de la Propiedad. Además, según lo exige la Ley 18 del 1975, Ley de Registro de Contratos, las partes acordaron registrar el Contrato en la Oficina del Contralor de Puerto Rico.

Realizamos una búsqueda en el portal electrónico de Consulta del Registro de Contratos de la Oficina del Contralor, y allí identificamos el contrato número 2013-000012-D, el cual corresponde a la Escritura de Ratificación y Conversión a Escritura Pública. Por consiguiente, las partes registraron el Contrato en la Oficina del Contralor, según acordado y de conformidad con la ley.

Por otra parte, para que un contrato de arrendamiento pueda ser inscrito en el Registro de la Propiedad, es necesario convertirlo a escritura pública. Le solicitamos a Aerostar evidencia de presentación en el Registro de la Propiedad de la Escritura de Ratificación y Conversión a Escritura Pública. Aerostar proveyó el recibo de presentación en el Registro de la Propiedad de Carolina I, con fecha de presentación del 27 de febrero de 2013, entrada núm. 930, asiento núm. 1423 y diario núm. 350.

Por tanto, consideramos que Aerostar y Puertos están *en Cumplimiento* con esta obligación.

**D. Resumen de la Evaluación**

Aerostar ha cumplido con los pagos que debe realizar a Puertos, tanto en cantidad como en fecha.

Criterio	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pago Inicial	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Pago Anual Fijo	C	C	C	C	C	C	C	C
Pago Anual Variable	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	C	C	C
Fondo para Promoción Transporte Aéreo	C	C	C	C	N/A	N/A	N/A	N/A
Inscripción del Contrato	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Resumen</b>	<b>C:17 • CP:0 • I:0 • Total: 17</b>							
<i>Legenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica</i>								

### **E. Recomendaciones**

Según se desprende de la discusión sobre el cómputo del pago anual variable, aunque la fórmula para computarlo es sencilla, la base de los ingresos que se utilizan para el cálculo no lo es. Por tal razón, se recomienda al Arrendatario que en la comunicación en la que se remiten los pagos variables, explique brevemente el análisis realizado para computar el mismo, incluyendo la base del cómputo y la referencia de dicha base en los correspondientes estados financieros auditados.

## **2. Obligaciones Generales del Arrendatario**

### **A. Condiciones del Contrato**

Bajo este tema, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con varias obligaciones generales, incluidas en diversos artículos del Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), cumplimiento con leyes estatales y federales (Art. 11), acciones adversas (Art. 14) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras. Además, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con el reembolso de gastos a Puertos, por los esfuerzos de monitoreo que lleve a cabo, y el cumplimiento del Arrendatario con su Plan de Negocios Inicial (PNI).

En lo pertinente al Artículo 11 del Contrato, evaluamos, entre otras, el cumplimiento con leyes relacionadas al discrimen y el acoso sexual, ya que el cumplimiento con otras leyes especiales y reglamentos está contemplado en otras secciones de este Informe.

En lo pertinente al cumplimiento del Arrendatario con su PNI, evaluamos lo concerniente a su estructura organizacional, la adquisición de servicios y productos locales (y, por ende, su

cumplimiento con la sección 11.5 del Contrato, sobre la Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña) y el cumplimiento de sus compromisos con la comunidad, en temas de educación y cultura, entre otros.

Finalmente, evaluamos el cumplimiento de las partes en lo que respecta a Acciones Adversas (“*Adverse Actions*”), según este término es definido en la Sección 14 del Contrato. En dicha sección se protege al Arrendatario de acciones adversas por parte de Puertos, o de alguna otra entidad gubernamental del Gobierno de Puerto Rico y le concede ciertos remedios, sujeto a las condiciones allí dispuestas.

## **B. Metodología de Evaluación**

La evaluación de este renglón del Contrato se basó en el análisis de toda la documentación provista. Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- *En Cumplimiento*

Significa que la obligación fue realizada dentro del término, si alguno, y según establecida en el Contrato.

- *Cumplimiento Parcial*

Significa que la obligación, en esencia, fue cumplida, pero se identificó alguna desviación menor, ya sea de tiempo o forma.

- *Incumplimiento*

Significa que la obligación no fue cumplida, de conformidad con lo establecido en el Contrato.

## **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la auditoría sobre las Obligaciones Generales. En este caso, las mismas fueron agrupadas para propósitos de evaluación y presentación del Informe, pero evaluamos su cumplimiento de forma individual.

- **Reembolso de Gastos de Monitoreo**

**En Cumplimiento**

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

Puertos nos proveyó copias de todas las facturas remitidas a Aerostar por gestiones de servicios profesionales de consultoría, inspecciones y visitas al Aeropuerto, que datan de mayo del 2014 hasta marzo del 2022. Identificamos un total de 85 facturas remitidas desde el 2014 hasta el 2020. La suma de dichas facturas asciende a, aproximadamente, \$800,300.00. Notamos que no se presentaron facturas emitidas en año 2013. Sin embargo, identificamos una factura con fecha del 22 de enero del 2016, que identifica servicios prestados durante el mes de diciembre de 2013.

Por su parte, Aerostar nos facilitó copia de las facturas remitidas por Puertos para el reembolso de gastos incurridos en monitoreos de cumplimiento y la evidencia de su pago<sup>20</sup>. Abajo, una tabla que resume los gastos facturados por Puertos y pagados por Aerostar en lo concerniente a los esfuerzos de monitoreo durante el periodo bajo evaluación.

Tabla 9: Resumen de gastos incurridos por Puertos en el Monitoreo de Cumplimiento

Año	Reembolsado por Aerostar
2014	\$93,961.18
2015	\$132,185.00
2016	\$78,500.00
2017	\$65,000.00
2018	\$193,330.80
2019	\$187,661.00
2020	\$77,114.75
<b>Total</b>	<b>\$827,752.73</b>

De la información provista por ambas partes, surge que Puertos ha coordinado esfuerzos para monitorear el cumplimiento de Aerostar con el Contrato y que Aerostar ha reembolsado los gastos por las gestiones de monitoreo comisionadas por Puertos. Por consiguiente, se considera que las partes están en *cumplimiento* con esta obligación.

#### ▪ **Cumplimiento con Leyes**

#### ***En Cumplimiento***

En esta sección, evaluamos el cumplimiento de Aerostar con ciertas disposiciones del Artículo 11 del Contrato, sobre cumplimiento con las leyes aplicables.

En torno al cumplimiento con leyes aplicables, la Sección 11.1 del Contrato, exige que el Arrendatario cumpla con todas las leyes y reglamentos, vigentes o que puedan promulgarse en el futuro, que le apliquen a la entidad, a la operación de las instalaciones que componen el Aeropuerto, o aquellas aplicables a su cumplimiento con el Contrato. Dicha sección ordena el cumplimiento con las leyes y reglamentos federales y locales, concernientes a la ética, al discrimen, el hostigamiento sexual y la Ley Americana sobre Discapacidades (*Americans with Disabilities Act*, mejor conocida como, “ley ADA”), entre otras. Se estipula que el incumplimiento con algunas de estas leyes podría conllevar la cancelación del Contrato.

<sup>20</sup> Véase *Sharepoint 19\_Seventh Request >09\_Pagos Monitoreo PRPA*.

La Sección 11.3 (c) del Contrato dispone, que Aerostar debe establecer e implementar una política sobre la prohibición de conducta constitutiva de hostigamiento sexual, con una advertencia expresa sobre las consecuencias de incurrir en dichas actuaciones, la cual deberá notificar a sus empleados.

Por su parte, la Sección 11.5 del Contrato, le requiere a Aerostar cumplir con la Ley Núm. 14-2004, según enmendada, sobre la adquisición de bienes y servicios producidos en Puerto Rico.

En cuanto asuntos de índole ética, la Sección 11.6 del Contrato, sobre la integridad en el cumplimiento de los deberes que se espera del Arrendatario, se incluyen provisiones sobre conflicto de intereses, deberes de confidencialidad, parámetros de conducta ética, en cuanto a regalos o beneficios pecuniarios y notificación, en caso de violación a las disposiciones de la sección, entre otros.

La Sección 11.8 del Contrato, también exige que las disposiciones aquí mencionadas, de la Sección 11 y la Sección 9.3 (obligaciones contributivas) del Contrato, sean incluidas como cláusulas en los contratos que suscriba Aerostar con sus suplidores y contratistas.

Por su parte, la Sección 11.13 del Contrato, ordena el establecimiento de programas que apoyen a los Negocios de Empresas en Desventaja (“DBE”, por sus siglas en inglés); especialmente, para los concesionarios en el Aeropuerto, en la medida que el Arrendatario reciba asistencia financiera federal de parte del Departamento de Transportación de los Estados Unidos, de conformidad con el título 49 U.S.C. secciones 47101 y siguientes.

Para evaluar el cumplimiento con las disposiciones antes citadas, le solicitamos a Aerostar copia de su política sobre acoso sexual y discriminación y la evidencia de notificación de dichas políticas a sus empleados, y copia de su programa DBE. Además, solicitamos y evaluamos una muestra de los contratos de Aerostar con algunos de sus subcontratistas y suplidores, suscritos durante los años objeto de esta auditoría para determinar cumplimiento con las Secciones 11.3 (e) y 11.8 del Contrato, que requieren que Aerostar incluya en sus subcontratos cláusulas en contra de actuaciones discriminatorias y en contra del acoso sexual.

#### Política de Hostigamiento Sexual

En contestación a nuestra solicitud, Aerostar proveyó copia de su política de hostigamiento sexual, incluida en su manual de empleados (con vigencia que cubre todo el periodo bajo evaluación), muestra de hojas de asistencia de adiestramientos sobre hostigamiento sexual y muestras de acuses de recibo del manual de empleados.<sup>21</sup> En consideración a la información provista, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

#### Disadvantaged Business Enterprise Program (DBE)

Para demostrar cumplimiento con esta obligación, el Arrendatario proveyó copia de un: *DBE Uniform Report* para el año 2013<sup>22</sup> y copias de sus programas DBEs, para los años 2014-2016<sup>23</sup>, 2016 -2019<sup>24</sup> y para 2020-2022.<sup>25</sup> Además, suplió un listado de los concesionarios participantes del programa durante

<sup>21</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > Política de Hostigamiento Sexual.

<sup>22</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_115 > DBE Uniform Report Fiscal Year 2013.pdf.

<sup>23</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_115 > DBE Program Fiscal Year 2014-2016.pdf.

<sup>24</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_115 > DBE Program Fiscal Year 2016-2019.pdf.

<sup>25</sup> Véase Sharepoint 18\_Sixth Request > DBE – ACDBE Programs > 49 CFR Part 26 AEROSTAR (DBE PROGRAM) 2020-2022.pdf.

los años 2013 al 2020. En consecuencia, se considera al Arrendatario en cumplimiento con esta obligación.

Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña

Sobre el cumplimiento de Aerostar con la Ley 14-2004, según enmendada, Ley para la Inversión en la Industria Puertorriqueña, le solicitamos al Arrendatario un listado de sus suplidores locales o que le suplan productos elaborados en Puerto Rico, o evidencia de preferencia a estos suplidores, en sus trámites de subasta. En contestación a nuestra solicitud de información, el Arrendatario produjo un listado de sus suplidores locales de servicios y bienes que contiene 19 suplidores.<sup>26</sup> En consecuencia, se considera en cumplimiento con esta obligación.

Cláusulas pertinentes en subcontratos

Finalmente, pudimos evaluar la muestra de contratos solicitada y constatar que se incluyen cláusulas sobre cumplimiento con leyes y reglamentos aplicables, pago de contribuciones, ley ADA, discrimen y acoso sexual, en cumplimiento con las secciones 11.3 (e) y 11.8 del Contrato.<sup>27</sup> Por ende, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación legal.

▪ **Cumplimiento con PNI** **No hay datos suficientes para corroborar cumplimiento**

En lo concerniente al cumplimiento de Aerostar con su PNI, advertimos que la obligación surge de la Sección 3.2(e) del Contrato, que también dispone que cualquier modificación que se le realice a este documento, debe estar conforme con lo dispuesto en la Sección 5.1 del Contrato (sobre modificaciones). Solo tuvimos acceso a la copia del PNI que forma parte de Contrato en el Anejo 14 (“Schedule” 14).

En síntesis, en el PNI, Aerostar esboza el esquema de su plan de transición y expone, a grandes rasgos, su proposición para transformar y mejorar el Aeropuerto, ampliar y modernizar las instalaciones y mejorar ciertas ofertas para los concesionarios. Además, en este comunica su compromiso de realizar esfuerzos enfocados en promover la educación y la cultura en la comunidad.

Para demostrar cumplimiento, Aerostar presentó un informe de cumplimiento con su PNI, con fecha del 5 de febrero de 2021.<sup>28</sup> En este, expuso su desempeño y logros en las siguientes áreas: mejoras capitales, ofrecimiento comercial, tráfico y satisfacción de pasajeros, reconocimientos ante la FAA y su involucramiento con la comunidad.

No obstante, destacamos que el PNI no ha sido enmendado o actualizado desde su creación. Tampoco surge que hayan establecidos métricas de desempeño en torno a éste.

▪ **Acciones Adversas** **En Cumplimiento**

Las Secciones 14 y 15 del Contrato, disponen lo pertinente a determinadas acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada, cuando ocurre este tipo de evento. La Sección 14.1 del Contrato, define lo que constituye una Acción Adversa como, la acción o acciones de Puertos o cualquier entidad gubernamental llevada a cabo durante el término del Contrato, cuyo efecto recae, principalmente, sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y tiene un impacto adverso y significativo sobre el valor en el mercado

<sup>26</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 07\_Listado de Suplidores Locales.pdf.

<sup>27</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 10\_Muestra de Contratos 2013-2020 (Sección 11.3(e) y 11.8 Lease Agreement).

<sup>28</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req. 88 >AAH Compliance with Initial Business Plan (02-05-2021).pdf.

de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto, según lo dispone el Contrato. Se excluyen de la definición, otras acciones con posibles efectos adversos, entre estas, acciones tomadas en respuesta a una acción u omisión del Arrendatario, que sea ilegal, o que constituya una falta de ejecución o la ejecución de una acción que esté permitida en el Contrato, entre otras.

Bajo las disposiciones de este artículo, Aerostar tiene la obligación de remitir a Puertos una notificación preliminar de Acción Adversa (referida en el Contrato como “*AA-Preliminary Notice*”) dentro del término de 90 días, a partir de la fecha en la que advino en conocimiento de los hechos que constituyen la Acción Adversa. Luego de esto, dentro del término de 180 días de remitida la notificación preliminar, Aerostar tiene la obligación de remitirle a Puertos otra notificación (referida como “*AA-Notice*”), en la que exponga los detalles de su reclamación, los efectos materiales y adversos sobre el valor en el mercado del interés del Arrendatario y su determinación, en cuanto al remedio que elige ejercer.

Puertos podrá optar por remediar una Acción Adversa, dando notificación sobre esta intención en el término de treinta (30) días del recibo del “*AA-Notice*”. De así hacerlo, tendrá un término de 180 días para remediar.

Según se comunicó en el Informe de Cumplimiento del 2013 al 2015 emitido por la Autoridad, el 12 de mayo del 2016, el 9 de marzo de 2015, Aerostar le remitió a Puertos un “*AA-Preliminary Notice*”, advirtiéndole sobre la ocurrencia de una alegada Acción Adversa, según el Artículo 14 del Contrato.<sup>29</sup> Específicamente, Aerostar informó la ocurrencia de una Acción Adversa, como consecuencia de la promulgación de la Ley Núm. 206 del 2014, que enmendó la Sección 3020.06 del Código de Rentas de Puerto Rico del 2011. Esta enmienda requiere que cierta tarifa cobrada por el manejo de combustible de aviación se le pague a Puertos, en vez de a Aerostar, como ocurría antes de la enmienda. Posteriormente, el 7 de abril de 2015, Aerostar le envió a Puertos la notificación de Acción Adversa (“*AA-Notice*”), reclamando una compensación de más de \$138 millones, aduciendo que la aprobación de la Ley Núm. 206 de 2014, le impide el cobro de ingresos por cargos al combustible de avión.<sup>30</sup>

Esta acción generó dos litigios: el primero una sentencia declaratoria presentada por Total Petroleum Puerto Rico Corp. contra Puertos y el segundo, una acción civil de Puertos contra Aerostar. Ambos litigios fueron consolidados por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan (TPI).

Posteriormente, el TPI dictó sentencia, en la que resolvió que Aerostar era la parte autorizada a cobrar los cargos por el combustible. Ambas partes apelaron. El Tribunal de Apelaciones determinó que el derecho a cobrar el cargo fue transferido a Aerostar, pero, a diferencia del TPI, declaró la ley inconstitucional. Puertos acudió al Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo también determinó que Puertos cedió a Aerostar el cobro del derecho del cargo por combustible. En cuanto a la ley, determinó que era constitucional. En esencia, dispuso que el estatuto no afectó el Contrato entre las partes. Con su aprobación, los importadores le pagarán a Aerostar por el combustible a utilizarse en las facilidades del Aeropuerto; respecto a los demás aeropuertos bajo la administración de Puertos, los importadores le remitirán el pago a Puertos.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Véase Sharepoint 10\_Reports and Notifications > 04 Notifications of Adverse Actions > Anejo BB Informe de Cumplimiento 2013-2015.pdf.

<sup>30</sup> Véase Sharepoint 10\_Reports and Notifications > 04 Notifications of Adverse Actions > Anejo CC Informe de Cumplimiento 2013-2015.pdf.

<sup>31</sup> Véase *Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de los Puertos de Puerto Rico*, 2022 T.S.P.R. 89 (2022).



A la fecha de este informe, no se ha advertido ni producido documento sobre alguna otra notificación de acción adversa. No obstante, en consideración a la notificación de acción adversa, remitida en el 2015, consideramos que el Arrendatario actuó en *cumplimiento* con las disposiciones del Contrato sobre el particular.

▪ **Restricciones a la transferencia**

*Se proveyó Certificación*

De conformidad a lo establecido en el Artículo 17 del Contrato, tanto el Arrendatario como Puertos, tienen una serie de restricciones para la transferencia de sus intereses sobre el Contrato y la transacción. En el caso de Aerostar, las transferencias que no cumplan con lo dispuesto en la Sección 17.1 del Contrato, están prohibidas y serán declaradas nulas *ab initio*. Puertos podría intervenir en la transacción, si se entiende que la propuesta transferencia se realizará con una persona que no esté capacitada para cumplir con las obligaciones del Contrato, o no tiene la experiencia o solidez económica. Todos los cambios de control en Aerostar, deben ser informados a las agencias reguladoras federales y locales y deben ser aprobados por Puertos y por las agencias pertinentes, según lo dispuesto en la Sección 8.2 del Acuerdo de Uso. Por su parte, Puertos puede transferir su interés en el Aeropuerto, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 17.4 del Contrato.

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

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

En reunión celebrada en diciembre de 2019, los directivos de Aerostar indicaron que habían tenido una venta de capital e informaron sobre la presentación de una serie de documentos sobre la transacción, para que la misma fuera aprobada por la FAA. Aerostar no proveyó la información o documentación relacionada con esta transacción. Por lo tanto, a falta de información, le solicitamos que certificaran que durante el periodo bajo evaluación no hubo transferencia de intereses en violación al Artículo 17 del Contrato.<sup>32</sup> Aerostar proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, Aerostar no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.<sup>33</sup>

## **D. Resumen de la Evaluación**

A continuación, el resumen de la evaluación sobre obligaciones generales.

Tabla 10: Resumen de la Evaluación para las Obligaciones Generales

<sup>32</sup> Véase *Sharepoint 21\_Requests for Certification > 2022\_09\_13 Solicitud de Certificación Art 17 Aerostar.pdf*.

<sup>33</sup> Véase *Sharepoint 21\_Requests for Certification > Restrictions on Transfer Certificate (Article 17 on Lease Agreement) (10-03-2022).pdf*.

Criterio	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Reembolso por gastos de monitoreo	C	C	C	C	C	C	C	C
Cumplimiento con Leyes y Reglamentos								
-Políticas de hostigamiento y discrimen	C	C	C	C	C	C	C	C
-Programa DBE	C	C	C	C	C	C	C	C
-Cláusulas sobre discrimen/hostigamiento	C	C	C	C	C	C	C	C
Cumplimiento con PNI	No hay datos suficientes para corroborar cumplimiento							
Acciones Adversas	N/A	N/A	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Restricciones de Transferencia	N/A							
<b>Resumen</b>	<b>C:33 • CP:0 • ND:1 • Total: 34</b>							
<b>Legenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/D = No hay datos suficientes para corroborar cumplimiento • N/A= No Aplica								

### E. Recomendaciones

Nuestra única recomendación va dirigida al Plan de Negocios del Arrendatario. El mismo debe ser actualizado regularmente e incluir las métricas de ejecución que el plan inicial indica que se establecerían para delinear procesos y guías de capacitación. Es decir, recomendamos enmiendas periódicas al plan de negocios de manera tal que el mismo refleje las metas y objetivos logrados y las condiciones a la fecha de la enmienda. Sugerimos la inclusión de métricas u objetivos concretos y medibles para que se pueda evaluar su cumplimiento de forma objetiva.

## 3. Notificaciones, Informes, Auditorías e Inspecciones

### A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento

En esta sección evaluamos el cumplimiento de las partes con el envío de notificaciones, informes, auditorías o inspecciones. La Sección 8 del Contrato le requiere al Arrendatario la presentación de ciertos informes, auditorías, inspecciones y notificaciones a Puertos. Los informes requeridos por la Sección 8.1 del Contrato son:

- a) Notificaciones de emergencias;
- b) Informes de incidentes ambientales;

- c) Informes financieros; y
- d) Reportes requeridos por el Acuerdo de Uso.

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

## **B. Metodología de Evaluación**

Para la evaluación de los documentos en referencia se utilizarán los siguientes renglones: preparación de los informes y su presentación, auditorías, inspecciones y notificaciones a Puertos en el tiempo o término establecido en el Contrato.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- *En Cumplimiento*  
Significa que los informes, auditorías, inspecciones y notificaciones fueron provistos por Aerostar en cumplimiento con las disposiciones contractuales, en lo que respecta al tiempo de presentación y su contenido. En lo concerniente a las notificaciones que deben remitirse en determinado término, significa que las mismas fueron remitidas en el tiempo establecido para ello y su contenido cumple con los requisitos contractuales, legales o regulatorios, de estos ser aplicables.
- *Cumplimiento Parcial*  
Significa que los informes, auditorías, inspecciones y notificaciones no fueron suministrados por Aerostar en su debido tiempo y/o que su contenido no cumple con todos los requisitos establecidos en el Contrato. En lo concerniente a las notificaciones que deben remitirse en determinado término, significa que las mismas fueron remitidas dentro de un tiempo razonable luego del término establecido. La razonabilidad se evaluó en atención al tipo de notificación, al evaluar si el término de la notificación constituye un factor determinante en consideración a las consecuencias o daños que el retraso podría ocasionar (p. ej. notificaciones de emergencias).
- *Incumplimiento*  
Significa que los informes, auditorías, inspecciones y notificaciones no fueron realizados y/o no fueron entregados a Puertos y/o no cumplen con los requisitos establecidos en el Contrato. En lo concerniente a las notificaciones que deben remitirse en determinado término, en consideración a las consecuencias que el retraso ocasionaría, significa que las mismas no fueron remitidas dentro del término establecido o en un término irrazonablemente mayor al establecido. La razonabilidad se evaluó en atención al tipo de notificación, al evaluar si el término de la notificación constituye un factor determinante en consideración a las consecuencias o daños que el retraso podría ocasionar (p. ej. notificaciones de emergencias).

### C. Resultados Auditoría

A continuación, los resultados de la evaluación de cumplimiento dividida por tipo de notificación.

#### **Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos**

Las Secciones 8.1 (a), 3.14 y 11.1 del Contrato, establecen la obligación del Arrendatario de notificar sobre incidentes significativos, reclamaciones o incumplimientos en las siguientes instancias y tiempo:

- ✓ Notificar a Puertos con prontitud de toda emergencia significativa (material) cuando advenga en conocimiento de esta;
- ✓ Notificar accidentes significativos o incidentes en el campo de aviación (“Airfield”) que ocurran en las instalaciones del Aeropuerto, en un periodo de 24 horas de advenir en conocimiento;
- ✓ Notificar con prontitud a la otra parte cuando se advenga en conocimiento de que se está en incumplimiento con el Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales y el Acuerdo de Uso, entre otras obligaciones contractuales);
- ✓ Notificar con prontitud a la otra parte cuando se tenga conocimiento de una reclamación, procedimiento o disputa (incluyendo las laborales) significativa (material) o de litigios;
- ✓ Notificar a Puertos, dentro del término de siete (7) días, de haber recibido notificación de una Autoridad Gubernamental<sup>34</sup> de que el Arrendatario pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

El Contrato no define lo que significa “con prontitud” en términos de cantidad de tiempo. Por ello, al evaluar cumplimiento, lo haremos tomando en consideración la totalidad de las circunstancias del evento que exige la notificación y las consecuencias que el retraso en la notificación podría provocar.

▪ Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones o Incumplimiento – años 2013-2014

*Incumplimiento*

Para esta categoría, el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, por no haberse suscitado emergencias significativas materiales, ni accidentes significativos o incidentes de aviación en el “Airfield” o en las instalaciones del Aeropuerto.

No obstante, en el *Informe Anual de Cumplimiento del Contrato de Arrendamiento, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín 2013-2015*<sup>35</sup>, emitido por la Autoridad el 12 de mayo de 2016 (en adelante, el “Informe de Cumplimiento Anual 2013-2015”), surge que durante el periodo del 2013 al 2015, TSA le notificó a Aerostar sobre varias Acciones de Fiscalización (*Enforcement Action*, en adelante, “EA”) por alegadas violaciones a sus regulaciones. La notificación de Aerostar a Puertos sobre los EAs, se hizo mediante carta con fecha del 22 de febrero de 2016. En la siguiente Tabla se detallan las alegadas violaciones, según citadas en la carta de Aerostar a Puertos del 2016.

<sup>34</sup> El Contrato define “Governmental Authority” como “the Commonwealth or any municipality, political subdivision, instrumentality, agency or public corporation of or in the Commonwealth and any federal, state, commonwealth, county, local (including all municipalities, municipal authorities and districts) or foreign government, department, court, commission, board, bureau, agency or instrumentality or other regulatory, judicial, administrative, governmental or quasi-governmental authority.”

<sup>35</sup> Véase, página en línea <http://www.p3.pr.gov/assets/2016-05-12-compliance-report-spanish-only.pdf>

Tabla 11. Notificación de EAs de la TSA, según carta de Aerostar a Puertos de febrero de 2016

Núm. Caso	Fecha de EAs	Resumen de la alegada violación	Determinación de TSA
2013SJU0055	9 oct 2013	<i>"Failure to comply with perimeter fence signs and perimeter clear zones"</i>	No se le impuso multa a Aerostar porque demostraron la instalación de los letreros y que se mantuvieron las zonas libres.
2014SJU0052	27 mayo 2014	<i>"On February 20 and April 6, 2014 failure to respond to alarm at door C2016. On May 7, 2014 failure to respond to alarm at door C116."</i>	Se le rebajó la penalidad civil de \$11,000 a \$1,000.
2014SJU0077	20 agosto 2014	<i>"Failure to respond to alarm at door C1116."</i>	Se desestimaron los cargos, a favor de Aerostar.
2014SJU0103	27 octubre 2014	<i>"While participating on a VIPR discovered unattended tools inside a construction at the sterile area"</i>	Se le impuso penalidad civil a el concesionario El "Market" luego que Aerostar demostrara cumplimiento con los requerimientos regulatorios.
2014SJU00107	24 octubre 2014	<i>"Airport tenant Pazo's employees working on a construction site did not provide escorts as instructed by Aerostar and applicable regulations."</i>	Todas las violaciones fueron desestimadas a favor de Aerostar, luego de evidenciar cumplimiento con todos los requerimientos regulatorios.
2015SJU0049	5 mayo 2015	<i>"TSI inspector alleges gaining Access through the vehicle gate #1"</i>	Mediante notificación del 22 de octubre de 2015, TSA propuso una penalidad de \$11,000, que luego fue reducida a \$3,500, en consideración a los esfuerzos de corrección y mitigación. <sup>36</sup>
2015SJU0040	18 mayo 2015	<i>"Failure to ensure signs are posted at entry points from secured to sterile, in this case a pet elevator."</i>	Mediante notificación del 13 de enero de 2016, TSA propuso una penalidad de \$37,500 que luego fue reducida a \$13,000 en consideración a los esfuerzos de corrección y mitigación.

Conforme a la Sección 11.1 del Contrato, estas notificaciones de TSA sobre los EAs, debieron notificarse a Puertos dentro de los siete (7) días de haber sido notificadas a Aerostar, por estas exponer posibles violaciones de ley o reglamentos aplicables.

De la información provista por las partes, no surge que los referidos EAs hubiesen sido notificados a Puertos antes de la carta de febrero de 2016, aun cuando las alegadas violaciones surgieron años antes. Reiteramos que la Sección 11.1 del Contrato ordena la notificación de posibles infracciones de ley o reglamentos, dentro de los siete (7) días del conocimiento sobre las mismas. Los EAs, sin duda, constituyen alegaciones sobre posibles infracciones a reglamentos que debieron notificarse a Puertos, dentro del término estipulado en el Contrato.

<sup>36</sup> Véase *Sharepoint 19\_Seventh Request>08\_Resolutions of TSA Cases 2015SJU0040 and 2015SJU0049.pdf*

De otra parte, de las siguientes comunicaciones dirigidas a la Autoridad surge que:

- el Arrendatario informó que, en su comunicación con fecha del 27 de agosto de 2014, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes para los periodos de agosto a diciembre de 2013 y enero a junio de 2014
- el Arrendatario informó que, en su comunicación con fecha del 5 de marzo de 2016, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes para los años 2014 y 2015.

Las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes para el año 2014, se incluyeron en el Apéndice I (*SJU Alerts*) del Informe Anual del Arrendatario, para el año 2014 (*Lessee Annual Report o LAR*)<sup>37</sup> Dichas notificaciones, según su título, son alertas de incidentes y sus cancelaciones. De nuestra evaluación sobre las mismas, no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó constituyeran incidentes de emergencia, mayor que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En consideración a lo antes expuesto, se considera a Aerostar *en Incumplimiento* con esta categoría de notificaciones para el año 2014, ya que de la documentación evaluada surge que hubo cinco incidentes notificados por agencias reguladoras, como TSA, en el 2013 y el 2014, que no fueron notificados hasta el 2016, cuando debieron notificarse en el término de siete (7) días que dispone la sección 11.1 del Contrato.

▪ Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones o Incumplimiento - año 2015 Incumplimiento

Para esta categoría, el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones porque no se suscitaron emergencias significativas, ni accidentes significativos o incidentes de aviación en el “*Airfield*” o en las instalaciones del Aeropuerto.

No obstante, según surge de la carta de Aerostar a Puertos, de febrero del 2016, arriba citada, TSA notificó EAs a Aerostar sobre alegadas infracciones a sus regulaciones por dos (2) incidentes ocurridos en mayo del 2015.

De la información provista, no surge que dichos incidentes o los EAs que remitiera TSA, hubiesen sido notificados a Puertos dentro del término que ordena la Sección 11.1 del Contrato. Por tanto, Aerostar incumplió con su obligación de notificar dentro del término de siete (7) días sobre estas acciones de alegadas infracciones a los reglamentos de TSA. Notificó a más de ocho meses después de las notificaciones de EAs.

De otra parte, en el Informe Anual de Cumplimiento para los años 2013-2015, preparado por la Autoridad, surge que el Arrendatario informó que, en su comunicación con fecha del 5 de marzo de 2016, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes para los años 2014 y 2015.

<sup>37</sup> Véase Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 01\_2014 Lessee Annual Report (LAR). Este es uno de los informes anuales que requieren los Estándares Operacionales.

Las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes correspondientes al año 2015, fueron incluidas en el Apéndice “H” (*SJU Alerts*) del Informe Anual del Arrendatario 2015 v. 2014 (LAR 2015 v. 2014)<sup>38</sup>. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultaran en incidentes de emergencia mayor que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

Por lo antes expuesto, se considera a Aerostar en *Incumplimiento* con esta obligación para el año 2015.

- *Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones o Incumplimiento- año 2016* *En Cumplimiento*

Para esta categoría el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, debido a que no se suscitaron emergencias significativas materiales, accidentes significativos ni incidentes de aviación en el “*Airfield*” o en las instalaciones del Aeropuerto.

Consistente con años anteriores, en el Apéndice “H” (“*SJU Alerts*”) del Informe Anual del Arrendatario para el año 2016<sup>39</sup>, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes correspondientes. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó constituyeran incidentes de emergencia mayor, que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

A tales efectos, para el periodo bajo evaluación se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría de notificaciones para el 2016.

- *Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones o Incumplimiento - año 2017* *En Cumplimiento*

Para esta categoría el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, debido a que no se suscitaron emergencias significativas materiales, accidentes significativos ni incidentes de aviación en el “*Airfield*” o en las instalaciones del Aeropuerto.

Consistente con años anteriores, en el Apéndice “H” (“*SJU Alerts*”) del Informe Anual del Arrendatario 2017 v. 2016<sup>40</sup>, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes correspondientes. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultaran en incidentes de emergencia mayor, que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

A tales efectos, para el periodo bajo evaluación se considera al Arrendatario en *Cumplimiento* para esta categoría de notificaciones para el 2017.

<sup>38</sup> Véase *Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 05\_2015 v. 2014 Lessee Annual Report (LAR)*.

<sup>39</sup> Véase *Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 08\_2016 v. 2015 Lessee Annual Report (LAR)*

<sup>40</sup> Véase *Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 11\_2017 v. 2016 Lessee Annual Report (LAR)*

▪ Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones  
o Incumplimiento - año 2018 *Cumplimiento Parcial*

Para esta categoría, el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones debido a que no se suscitaron emergencias significativas materiales, accidentes significativos ni incidentes de aviación en el “Airfield” o en las instalaciones del Aeropuerto.

No obstante, identificamos entre los documentos provistos por el Arrendatario una comunicación de Aerostar a Puertos, con fecha del 16 de febrero de 2018, sobre carta de investigación remitida por la FAA, Caso Núm. 2018SO800027.<sup>41</sup> De esta misiva surge que, el 6 de febrero de 2018, la FAA le notificó a Aerostar sobre un incidente ocurrido el 9 de enero de 2018 en torno a una desviación vehicular en la que un vehículo entró sin autorización a la pista de rodaje. La notificación advirtió que la desviación podría constituir una violación a la reglamentación federal de aviación (14 C.F.R. Parte 139).

Por tratarse de una posible violación a un reglamento aplicable, notificada por la FAA, una entidad gubernamental, Aerostar debió notificarle a Puertos en el término de siete (7) días de haber sido notificado. No obstante, la notificación a Puertos tiene fecha del 16 de febrero de 2018. Es decir, 10 días luego de que Aerostar fue notificada por la FAA sobre la posible violación. Por lo tanto, Aerostar incumplió con su deber de notificar sobre posibles violaciones a leyes o reglamentos, dentro del término acordado. Destacamos que, el 16 de marzo de 2018, la FAA le notificó a Aerostar sobre el cierre de la investigación por determinarse que no se constituyó la violación inicialmente informada.

Además, consistente con años anteriores, en el Apéndice “F” (*SJU Alerts*) del Informe Anual del Arrendatario 2018 v 2017<sup>42</sup>, se incluyeron las Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes correspondientes al año 2018. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales FAA alertó resultaran en incidentes de emergencia significativa que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta categoría de notificación para el año 2018, porque, aunque cumplió con su obligación de notificar, lo hizo de forma tardía.

▪ Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones  
o Incumplimiento - año 2019 *Cumplimiento Parcial*

Para esta categoría, identificamos una comunicación de Aerostar a Puertos, con fecha del 21 de enero del 2020, sobre dos cartas de investigación remitidas por la FAA.<sup>43</sup> Pertinente al 2019, en esta carta se incluyó copia de la carta de la FAA a Aerostar del 23 de diciembre de 2019, sobre la investigación de un incidente ocurrido el 22 de diciembre de ese mismo año que implicaba la desviación de un peatón hacia un área restringida y, advirtiendo que el incidente podría constituir una violación a 14 C.F.R. Parte 139 (Caso Núm. 2020SO800028). Según comunicación de la FAA

<sup>41</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_88>FAA Notices>2018>Notification Letter to PRPA - EIR File No. 2018SO800027 (02-16-18).pdf*

<sup>42</sup> Véase *Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 14\_2018 v. 2017 Lessee Annual Report (LAR)*

<sup>43</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request> Req\_88 > FAA Notices>2019>Notification Letter to PRPA-LOI 2020SO800028 and LOI 2020SO80034(01-21-2020)-signed.pdf*



del 11 marzo de 2020, esta investigación fue cerrada por la agencia, luego de concluir que no se estableció violación a la reglamentación federal.

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

Además, del Informe Anual del Arrendatario para el 2019 v. 2018<sup>44</sup>, en la sección sobre el reporte de desempeño operacional en el “Airfield”, se hace referencia a cinco (5) incidentes de incursiones no autorizadas, cuyo detalle se incluye en el Anejo “B” de dicho informe. Según el anejo, todos los incidentes fueron notificados a Puertos por correo certificado. Abajo la relación de las referidas notificaciones, según citadas en el informe.

1. TSA Case No. 2019SJU0084
  - a. TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.
  - b. TSA Letter of Correction sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7547 on August 16, 2019 and received on August 23, 2019.
2. TSA Case No. 2019SJU0087
  - a. TSA Letter of Correction sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.
3. TSA Case No. 2019SJU0089
  - a. TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8173 on July 15, 2019 and received on July 22, 2019.
  - b. TSA Warning Notice sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7547 on August 16, 2019 and received on August 23, 2019.
4. TSA Case No. 2019SJU0093
  - a. TSA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7017-0190-0000-1085-8210 on July 18, 2019 and received on July 23, 2019.
  - b. TSA Warning Notice sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7646 on September 25, 2019 and received on September 30, 2019.
5. FAA Case No. 2020SO800028<sup>45</sup>
  - a. FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7837 on January 21, 2020 and received on January 27, 2020.”

De estas notificaciones, no tuvimos acceso a las cartas remitidas por TSA. Por consiguiente, no pudimos evaluar su fecha exacta y si las mismas advertían de posibles violaciones a reglamentos o leyes aplicables, o si relatan otro tipo de incidente reportable bajo la categoría en evaluación. Por ende, no podemos determinar si, tras su recibo, Aerostar notificó las mismas a Puertos, oportunamente, conforme al Contrato.

<sup>44</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_45>LAR 2019 v. 2018 Lessee Annual Report (LAR).pdf*

<sup>45</sup> Véase discusión en los párrafos que anteceden sobre el Caso Núm. 2020SO800028.

Por otra parte, y consistente con años anteriores, del Informe Anual del Arrendatario para el 2019 v. 2018, se incluyeron en el Anejo "J" ("SJU Alerts") las Notificaciones de Alertas y Cancelación correspondientes al año 2019. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultaran en incidentes de emergencia, mayor que activaran el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta categoría de notificación para el año 2019, porque aunque notificó sobre el incidente ocurrido en diciembre del 2019, lo hizo casi un mes después del incidente. Además, el Arrendatario no proveyó copia de las comunicaciones remitidas por la FAA sobre los otros cuatro (4) incidentes de incursiones ni de las notificaciones a Puertos sobre estos, alegando a esos efectos que los documentos incluían información confidencial ("Sensitive Security Information"). Por tal razón, no pudimos corroborar el cumplimiento con las notificaciones para estos otros incidentes.

▪ Notificaciones de Emergencias, Reclamaciones  
o Incumplimiento - año 2020

Cumplimiento Parcial

Hacemos referencia a la misiva de Aerostar a Puertos con fecha del 21 de enero del 2020, arriba citada, sobre dos cartas de investigación remitidas por la FAA a Aerostar. Pertinente al 2020, en dicha misiva se incluyó copia de la notificación de investigación enviada por la FAA a Aerostar el 15 de enero del 2020 (Caso Núm. 2020SO800034) sobre un incidente ocurrido en esa misma fecha, donde un peatón accedió a una vía de rodaje ("taxiway") sin autorización y, advirtiendo que el incidente podría constituir una violación a la reglamentación federal de aviación (14 CFR Parte 139).

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

En el Informe Anual del Arrendatario para el 2020 v. 2019,<sup>46</sup> sección sobre desempeño operacional en el "Airfield", bajo la métrica de incursiones por vehículos o peatones, se hace referencia al Anejo "B", el cual incluye un listado de alegadas notificaciones a Puertos sobre dichos incidentes. Abajo la relación de las notificaciones, según citadas en el susodicho Anejo "B".

1. "FAA Case No. 2020SO800034"<sup>47</sup>
  - a. FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-7837 on January 21, 2020 and received on January 27, 2020.
2. FAA Case No. 2020SO800083
  - a. FAA Letter of Investigation sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-8087 on July 31, 2020 and received on August 7, 2020.
  - b. FAA Closing of Investigation Letter sent to PRPA via certified mail 7018-0360-0001-7727-8599 on March 1, 2021.

<sup>46</sup> Véase *Sharepoint18\_Sixth Request>Lessee Annual Report (LAR)>2020 v.2019 Lessee Annual Report v1.pdf*

<sup>47</sup> Véase discusión en los párrafos que anteceden sobre el Caso Núm. 2020SO800034.

### 3. FAA Case No. 2021SO800008

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

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

Por otra parte, y consistente con años anteriores, en el Informe Anual del Arrendatario para el 2020 v. 2019, se incluyeron en el Anejo “J” (“*SJU Alerts*”) las Notificaciones de Alertas y Cancelación correspondientes al año 2020. De las mismas no surge que los incidentes sobre los cuales se alertó resultarían en incidentes de emergencia mayor, que activarían el requerimiento de notificación oportuna a Puertos.

De acuerdo con los documentos suministrados, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta categoría de notificación para el año 2020, ya que, aunque se notificaron los incidentes, se notificaron de forma tardía y con una demora significativa.

### **Notificación e Informes de Incidentes Ambientales**

Según la Sección 8.1(b) del Contrato, denominado “*Environmental Incident Management and Notifications*”, el Arrendatario deberá:

- luego de advenir en conocimiento, informar prontamente a Puertos, caso a caso, de la descarga, vertido o derrame (accidental o de otro tipo) de cualquier cantidad reportable (según este término sea definido en la ley ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas<sup>48</sup> y la ubicación en donde ocurrió el incidente, la hora, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y las medidas correctivas llevadas a cabo o las que se llevarán a cabo.
- Si el incidente ambiental fue inicialmente comunicado verbalmente, deberá notificarse por escrito prontamente luego de que el Arrendatario advenga en conocimiento sobre el mismo.

#### ▪ Incidentes Ambientales - 2013

N/A

Para esta categoría el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales reportables, conforme al Contrato o las leyes ambientales.

<sup>48</sup> El Contrato define Sustancias Peligrosas como sigue: “*Hazardous Substance*” means, but is not limited to, any solid, semi-solid, sludge, liquid, gas, odor, heat, sound, vibration, radiation or other substance or emission which is a contaminant, pollutant, dangerous substance, toxic or otherwise regulated substance, hazardous waste, subject waste, hazardous material or hazardous substance which is or becomes regulated by applicable Environmental Laws or which is classified as hazardous or toxic under applicable Environmental Laws (including lead-based paint, gasoline, diesel fuel or other petroleum hydrocarbons, polychlorinated biphenyls, asbestos and urea formaldehyde foam insulation)”.

Por tanto, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento para esta categoría de notificación para el año 2014.

▪ *Incidentes Ambientales - 2014* *N/A*

Para esta categoría el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales reportables, conforme al Contrato o las leyes ambientales. Para corroborar dicha información, se revisó el Informe Anual del Arrendatario para el 2014. En este no se identifican incidentes ambientales significativos o reportables.

A tales efectos, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento para esta categoría de notificación para el año 2014.

▪ *Incidentes Ambientales - 2015* *N/A*

Para esta categoría, el Arrendatario indicó que no hubo notificaciones, debido a que no suscitaron incidencias ambientales reportables, conforme al Contrato o las leyes ambientales aplicable. Para corroborar dicha información, se revisó el Informe Anual del Arrendatario para el 2015 v. 2014, del cual tampoco surgen incidentes ambientales que debían informarse.

Por tanto, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento para esta categoría de notificación para el año 2015.

▪ *Incidentes Ambientales - 2016* *N/A*

Para esta categoría, el Arrendatario indica que no hubo notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales que hubiesen tenido que reportarse, conforme al Contrato o las leyes ambientales aplicable. Para corroborar dicha información, se revisó el Informe Anual del Arrendatario para el 2016 v. 2015, del cual tampoco surgen incidencias ambientales significativas.

Por tanto, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento para esta categoría de notificación para el año 2016.

▪ *Incidentes Ambientales - 2017* *En Cumplimiento*

Mediante comunicación del 24 de marzo de 2017, Aerostar le informó a Puertos sobre un derrame de combustible en el Aeropuerto ocurrido el 17 de marzo de ese mismo año.<sup>49</sup> La comunicación incluyó una minuta del gerente de Servicios Ambientales y del Terminal de Aerostar que detalla los pormenores del incidente, tales como: fecha, hora, lugar, cómo ocurrió, cantidad aproximada del derrame y las acciones tomadas para atender el incidente. Además, la minuta incluye el relato de la notificación del incidente a las agencias pertinentes [Junta de Calidad Ambiental ("JCA"), Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, al Centro de Respuestas Nacional ("NRC", por sus siglas en inglés) y la Agencia Federal de Protección Ambiental (EPA)], así como las inspecciones realizadas y fotos

<sup>49</sup> Véase *Sharepoint 10\_ Reports and Notifications > 01 Environmental Incident Management and Modifications Report > Carta Omar Marrero 03-24-17 (Pazos Jet A Spill) with Report.*

de la zona impactada. De esta minuta también se desprende que se llamó a la gerente ambiental de Puertos, para informar sobre las acciones tomadas.

De lo anterior surge que, Aerostar cumplió con su obligación de notificar sobre el incidente ambiental e informar sobre los detalles de este, conforme a la sección 8.1(b) del Contrato. Sin embargo, no se proveyó información o copia de las comunicaciones remitidas a las agencias notificadas e involucradas en el manejo del incidente. Tampoco se suministraron comunicaciones de parte de estas a Aerostar (por ejemplo, hallazgos de las inspecciones o cierre del incidente).

Notamos, además, que en el Informe Anual del Arrendatario para el 2017 v. 2016, no se incluyó este incidente.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento en cuanto a la categoría de notificación para el año 2017, con los señalamientos antes descritos en torno al manejo del incidente

▪ *Incidentes Ambientales - 2018* *N/A*

Para esta categoría, el Arrendatario indica que no hay notificaciones, debido a que no se suscitaron incidencias ambientales que hubiesen requerido notificación e informe, conforme al Contrato y las leyes ambientales aplicables. Para corroborar dicha información, se revisó el Informe Anual del Arrendatario para el 2018 v. 2017, del cual tampoco surge algún incidente ambiental para el año reportado.

Por tanto, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento, para esta categoría de notificación para el año 2018.

▪ *Incidentes Ambientales - 2019* *N/A*

El Arrendatario no suministró documentos o información correspondiente a incidente ambientales para este año. Al parecer, no se suscitaron incidentes ambientales significativos durante este año que hubiesen requerido de notificación e informe, según el Contrato o las leyes ambientales aplicable. Para corroborar esto, evaluamos el Informe Anual del Arrendatario del 2019 v. 2018, del cual tampoco surge algún incidente ambiental para el año reportado.

Por tanto, no hay información que pueda ser evaluada para cumplimiento para esta categoría de notificación para el año 2019.

▪ *Incidentes Ambientales - 2020* *Cumplimiento Parcial*

De la información provista por el Arrendatario, surge que Aerostar le notificó a Puertos el 4 de marzo de 2020 sobre el derrame de combustible de avión (aproximadamente 70 galones), ocurrido el 29 de febrero de ese mismo año. Aerostar incluyó en su notificación un informe o minuta con los pormenores del incidente, que incluye la siguiente información: cómo ocurrió el derrame, cantidad aproximada, lugar, hora, foto del área afectada y las acciones tomadas para contenerlo. El informe

concluye que el derrame no ocasionó impacto ambiental y que cerca del derrame no hay drenajes de aguas de escorrentías, desagües o áreas verdes.

A pesar de que la cantidad del derrame de combustible fue mayor al derrame ocurrido en el 2017, durante el periodo de la auditoría no se produjo copia de la notificación que debió remitirse a la DRNA o al NRC como ocurrió con el incidente del 2017. Sin embargo, transcurrido el periodo para la entrega de los documentos requeridos para esta auditoría, Aerostar entregó copia de una notificación remitida mediante correo electrónico al Sr. Ángel Rodríguez del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales que versa sobre el incidente y las acciones tomadas por el Arrendatario para atender el derrame.<sup>50</sup> Sin embargo, de este documento, por sí solo, no se puede verificar que se haya remitido la notificación a la agencia. No se produjo ningún otro documento para constatar el envío de la notificación; por ejemplo, respuesta de la agencia sobre la notificación o un acuse de recibo.

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

### **Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)**

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, el Arrendatario deberá entregar a Puertos, hasta la fecha de terminación de Contrato y a su costo, los siguientes informes financieros:

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

#### ▪ Informes Financieros – 2013-2014

En Cumplimiento

---

<sup>50</sup> Véase *Sharepoint*

El Arrendatario presentó copia de los estados financieros auditados por la firma Pricewaterhouse Cooper ("PwC") para los años 2013 y 2014 y evidencia de su envío a Puertos.<sup>51</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para los años 2013 y 2014,

▪ *Informes Financieros - 2015* *En Cumplimiento*

El Arrendatario presentó copia de los estados financieros auditados por la firma PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>52</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2015.

▪ *Informes Financieros - 2016* *En Cumplimiento*

El Arrendatario presentó copia de los estados financieros auditados por la firma PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>53</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2016.

▪ *Informes Financieros - 2017* *En Cumplimiento*

El Arrendatario proporcionó copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>54</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2017.

▪ *Informes Financieros - 2018* *En Cumplimiento*

El Arrendatario proporcionó copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>55</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2018.

▪ *Informes Financieros - 2019* *En Cumplimiento*

El Arrendatario suministró copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>56</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2019.

▪ *Informes Financieros - 2020* *En Cumplimiento*

<sup>51</sup> Véase Sharepoint 10\_ Reports and Notifications > 02\_Financial Reports.

<sup>52</sup> Id.

<sup>53</sup> Id.

<sup>54</sup> Id.

<sup>55</sup> Id.

<sup>56</sup> Véase Sharepoint 18\_Sixth Request>Reports and Notifications > Financial Reports

El Arrendatario suministró copia de los estados financieros auditados por PwC y evidencia de su envío a Puertos.<sup>57</sup> Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento para esta categoría para el año 2019.

### **Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso**

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

Lo que sigue, son los reportes que las Aerolíneas deben entregarle a Aerostar, según el Acuerdo de Uso y que, por consiguiente, Aerostar tiene el deber de entregarle copia a Puertos.

- Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea debe presentar lo siguiente:
  - Cada año (“*Term Year*”), dentro de los 90 días antes de iniciar ese año, un Reporte Anual con la siguiente información: (i) total del *peso bruto máximo permisible para despegue* (*Maximum allowable gross takeoff weight*, “*MAGTOW*”, por sus siglas en inglés) de los aviones que la Aerolínea Signataria o sus afiliadas aterrizarán en el Aeropuerto ese año; (ii) el número y *MAGTOW* de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iii) el número de “*Deplaned Passengers*”<sup>58</sup> y “*Endplaned Passengers*”<sup>59</sup> de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iv) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.
  - Mensualmente, dentro de los 20 días después de terminar ese mes, un Reporte Mensual de las operaciones reales de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas, certificado y firmado por un representante autorizado de la Aerolínea Signataria con la siguiente información: (i) el número y *MAGTOW* de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (ii) el número de “*Deplaned Passengers*” y “*Endplaned Passengers*” de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; y (iii) cualquier otra información requerida por el Arrendatario para determinar o calcular los pagos y contribuciones de las Aerolíneas Signataria según el Acuerdo de Uso.
- La Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia o relacionado a la ejecución de la Aerolínea Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que haya provocado daño corporal, personal o a la propiedad.

<sup>57</sup> Id.

<sup>58</sup> Véase sección 1.1 del Acuerdo de Uso, “**Deplaned Passengers**” means all terminating and all incoming on-line transfer and off-line transfer revenue passengers arriving at the Airport.

<sup>59</sup> Véase sección 1.1 del Acuerdo de Uso, “**Enplaned Passengers**” means all originating and all outgoing on-line transfer and off-line transfer revenue passengers departing from the Airport.



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

A continuación, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con la entrega o envío de los informes y notificaciones requeridos por el Acuerdo de Uso, los cuales resumimos de la siguiente forma:

1. Reporte Anual de MAGTOW
2. Reporte Mensual de MAGTOW
3. Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
4. Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

En respuesta a la solicitud que le hicimos al Arrendatario sobre esta obligación, el Arrendatario contestó lo siguiente:

Sobre el Reporte Anual MAGTOW: *“De nuestra lectura de la sección 5.1(a) del Airport Use Agreement entendemos que no se desprende que haya un requerimiento de envío de la información a la Autoridad de los Puertos.”*

Sobre el Reporte Mensual MAGTOW: *“De nuestra lectura de la sección 5.1(b) del Airport Use Agreement entendemos que no se desprende que haya un requerimiento de envío de la información a la Autoridad de los Puertos. No obstante, en marzo del 2014, la Autoridad nos solicitó compartir con éstos la información mensual sometida por las aerolíneas, por lo que desde ese mes y año compartimos con ellos dicha información.”* Por tanto, proveyeron información a partir de marzo del 2014.

Sobre las notificaciones legales de incidente relacionados con las Aerolíneas Signatarias: *“De nuestra lectura de la sección 7.2 del Airport Use Agreement entendemos que no se desprende que haya un requerimiento de envío de la información a la Autoridad de los Puertos.”*

Advertimos sin embargo que la obligación de remitir los informes o notificaciones relacionadas a las Aerolíneas no emana del Acuerdo de Uso, sino que surge de la Sección 8.1 (d) del Contrato, el cual citamos a continuación:

*“(d) Reports Required by the Use Agreement. **Promptly upon receipt thereof, and in any event within five Business Days of the receipt thereof, the Lessee shall provide the Authority with copies of all reports required to be delivered to the Lessee by the Airlines in accordance with the Use Agreement including traffic forecasts, traffic results and environmental reports.**”* (Énfasis nuestro)

El Arrendatario no le remitió a Puertos ninguno de los reportes o informes requeridos, bajo el Acuerdo Uso. De otra parte, el Arrendatario tampoco proveyó notificación de incidente legal o ambiental notificado por las Aerolíneas, aduciendo que no se suscitó ningún incidente reportable durante este periodo.

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

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2014 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de marzo a diciembre del 2014.<sup>60</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas, aduciendo que no se suscitó ningún incidente reportable durante este periodo.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación para el año bajo evaluación por no haber presentado evidencia del envío del Reporte Anual del MAGTOW a Puertos.

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2015 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2015.<sup>61</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas, aduciendo que no se suscitó ningún incidente reportable durante este periodo.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación para el año bajo evaluación por no haber presentado evidencia del envío del Reporte Anual del MAGTOW a Puertos.

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2016 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2016.<sup>62</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.

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

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2017 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a

<sup>60</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2014 > Airlines Self Reports – Evidence of Submission to PRPA (March – December 2014).pdf

<sup>61</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2015

<sup>62</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2016

diciembre del 2017.<sup>63</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.

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

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2018 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2018.<sup>64</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.

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

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2019 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas, para los meses de enero a diciembre del 2019.<sup>65</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.

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

- Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso - 2020 *Cumplimiento Parcial*  
Para este año, el Arrendatario proveyó correos electrónicos que hacen referencia al envío a Puertos de reportes mensuales de operación remitidos por las Aerolíneas para los meses de enero a diciembre del 2020.<sup>66</sup> Sin embargo, no proveyó copia o evidencia del envío a Puertos del Reporte Anual MAGTOW. Tampoco proveyó notificaciones de incidentes legales o ambientales reportados por las Aerolíneas.

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

#### **D. Resumen de la evaluación**

La Tabla a continuación muestra el resumen de la evaluación de los requerimientos sobre Informes y Notificaciones.

<sup>63</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2017

<sup>64</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2018

<sup>65</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2019

<sup>66</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 11\_Airlines Monthly Self Reports (Section 5.1(b) AUA) – Evidence of Submission to PRPA > 2020

Tabla 12: Resumen de la Evaluación de los Informes y Notificaciones

Tipo Notificación	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Emergencias y/o Incumplimientos leyes y reg.	I	I	I	C	C	CP	CP	CP
Incidentes Ambientales	N/A	N/A	N/A	N/A	CP	N/A	N/A	CP
Informes Financieros	C	C	C	C	C	C	C	C
Reportes Acuerdo de Uso	I	I	CP	CP	CP	CP	CP	CP
Resumen	C: 10		CP: 11	I: 5	Total: 26			
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica								

#### E. Recomendaciones

Nuestra recomendación va dirigida a las notificaciones que remita el Arrendatario a Puertos o a otras agencias que deben ser notificadas de ciertos incidentes. Se le recomienda al Arrendatario que al remitir notificaciones procure acuses de recibo u otra forma de constatar de que la otra parte recibió la notificación.

## 4. Indemnización, Eventos de Incumplimiento y Resolución de Disputas

#### A. Condiciones del Contrato

El Contrato establece los procesos de notificación de reclamaciones (Art. 12) y resolución de disputas (Art. 19) y los remedios disponibles para cada parte, ante incumplimientos o reclamaciones de terceros o de parte. Estas disposiciones establecen obligaciones de notificación oportuna y los procedimientos a seguir ante reclamaciones y disputas entre las partes. A continuación, una breve descripción de las disposiciones contractuales que evaluamos en esta sección.

El Artículo 12 del Contrato, atiende lo referente a los derechos de indemnización de las partes por: (i) reclamaciones de terceros y (ii) por incumplimientos de las partes con disposiciones contractuales. Aquí se establecen los requisitos de notificación previa, entre otros requisitos necesarios para reclamar el remedio de indemnización allí establecido.

Por su parte, en el Artículo 16 del Contrato, se elabora en torno a lo que constituye un evento de incumplimiento por cada parte y los remedios que tiene una parte ante el incumplimiento de la otra.

Finalmente, discutimos el procedimiento de resolución de disputas, contenido en el Artículo 19 del Contrato, que se impone como condición previa antes de que cualquiera de las partes pueda acudir al tribunal para instar la acción civil correspondiente por controversias atinentes al Contrato.

A continuación, evaluamos el cumplimiento de las partes con estas disposiciones.

## **B. Metodología de Evaluación**

La evaluación de estos artículos del Contrato se basó en el análisis de la información y documentación provista.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que se cumplió con la obligación dentro del término y manera establecida en el Contrato.
- Cumplimiento Parcial  
Significa que la obligación fue realizada, pero no dentro del término o de la manera establecida en el Contrato.
- Incumplimiento  
Significa que no se cumplió con la obligación de conformidad a lo establecido en el Contrato.

## **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, se presentan los resultados de la auditoría sobre los reclamos de Indemnización, Eventos de Incumplimiento y Resolución de Disputas.

### **▪ Indemnización por Reclamaciones de Terceros o de Parte**

**Aerostar  
Puertos**

**No Aplica  
En Cumplimiento**

Según lo antes expuesto, el Artículo 12 dispone lo relacionado a la indemnización de cada parte ante reclamaciones presentadas por terceros. La sección 12.1 establece lo atinente a la indemnización por reclamaciones de terceros. En esta se establecen los acuerdos de las partes para la defensa y asistencia en estas reclamaciones y los respectivos procesos de notificación para accionar el derecho y los acuerdos de indemnización. Específicamente, se dispone que, para poder reclamar el derecho a la indemnización, la parte afectada, una vez reciba notificación del inicio o reclamo de una reclamación de tercero, deberá notificar a la otra parte con premura, pero no más tarde de transcurridos treinta (30) días del recibo de la notificación. La notificación deberá describir la reclamación del tercero y, en la medida que sea posible, identificar la cantidad estimada en daños o pérdidas a la que estaría sujeto. Por su parte, la sección 12.2 establece los acuerdos de indemnización frente al incumplimiento de las partes con obligaciones, representaciones y garantías que surgen del Contrato y su requisito de notificación previa. En el caso de la indemnización de Puertos, ante una reclamación de Aerostar, se estipula que Aerostar

no podrá reclamar indemnización a Puertos, a menos que la cuantía de la reclamación ascienda a más de \$250,000.00 y que la suma de todos los daños sufridos o incurridos por el Arrendatario, no exceda de \$5,000,000.00, entre otras limitaciones.

Para evaluar el cumplimiento con esta obligación, le solicitamos a las partes que identificaran y proveyeran información y copia de notificaciones remitidas y recibidas, entre las partes, en solicitud de indemnización por reclamaciones de terceros o por reclamación de incumplimiento de la otra parte con obligaciones, garantías y representaciones del Contrato. A continuación, evaluamos el cumplimiento con esta obligación:

### **Aerostar**

En contestación a nuestra solicitud, Aerostar identificó la reclamación judicial incoada en el caso Desarrolladora J.A., Inc. v. Aerostar Airport Holdings, LLC v. Autoridad de los Puertos de Puerto Rico y otros, Civil Núm. KCD2015-1876 (en adelante, el “Caso de la Desarrolladora”). Esta es una demanda en cobro de dinero que incoó la Desarrolladora J.A., Inc. contra Aerostar, en cobro por el pago de unos trabajos de reconstrucción sobre una vía de rodaje en el Aeropuerto. Aerostar contestó la demanda e instó una reconvención (contra demanda) en la que alegó que no tenía la obligación de pago porque la Desarrolladora había incumplido con sus obligaciones. Aerostar también incoó una demanda contra tercero que incluyó a varias entidades, entre estas, a Puertos. En su reclamación contra Puertos, alegó que Puertos incumplió con su obligación de supervisión y desarrollo del proyecto de reconstrucción como dueña de esta y arrendadora del Aeropuerto. Aerostar, argumentó también que Puertos había incumplido con su deber de arrendar el Aeropuerto, libre de vicios de construcción. Puertos solicitó la desestimación de la demanda contra terceros incoada en su contra. El Tribunal de Primera Instancia la declaró con lugar y el Tribunal de Apelaciones sostuvo la determinación del Tribunal de Primera Instancia, luego de que Aerostar apelara.

Sobre esta reclamación judicial incoada por Aerostar, destacamos que el Artículo 19 del Contrato establece un proceso de resolución de disputas, cuyo cumplimiento es requerido, previo a acudir al Tribunal en solicitud de algún remedio. Notamos que, de la información provista, no surge que Aerostar haya utilizado los recursos y remedios que provee el Artículo 19, antes de acudir el tribunal. Le solicitamos confirmación a Puertos sobre este particular, pero a la fecha no hemos obtenido su respuesta.

El Arrendatario también proveyó otras notificaciones remitidas por Puertos a Aerostar, en reclamo de indemnización por reclamaciones de tercero. Abajo un resumen de estas reclamaciones por año.

Tabla 13: Reclamaciones de Terceros por Año

Fecha notificación a Aerostar	Fecha notificación del 3ro.	Naturaleza de la Reclamación	Resolución
17 dic. 2014	3 dic. 2014	Alegada caída, ocurrida el 6 de diciembre de 2013, en el Terminal “D”. <sup>67</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.

<sup>67</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2013 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf.

1 abril 2016	4 marzo 2016	Alegado accidente de caída de persona, ocurrido el 21 de marzo de 2014, en el Terminal "B". <sup>68</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.
6 abril 2016	28 marzo 2016	<i>Francisco Reyes Martínez v. Autoridad de los Puertos</i> , Demanda y Emplazamiento, por alegado accidente ocurrido el 28 de marzo de 2015. <sup>69</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.
12 mayo 2016	2 mayo 2016	<i>Clotilde San Miguel v. AAG American Airlines Group y otros</i> - Demanda y Emplazamiento, por alegado accidente ocurrido el 18 de mayo de 2015. <sup>70</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.
17 mayo 2016	10 mayo 2016	<i>María Guerra Santana v. Autoridad de los Puertos y otros</i> – Reclamación Extrajudicial por alegado accidente ocurrido el 18 de marzo de 2016. <sup>71</sup>	Cerrado. Se pagó indemnización.
19 abril 2017	21 marzo 2017	Notificación de posible demanda por alegado accidente de caída, ocurrido el 8 de enero de 2017. <sup>72</sup>	Desestimado con Perjuicio por prescripción. No se pagó indemnización.
8 mayo 2017	28 abril 2017	<i>Awilda González v. Aerostar Airport Holdings</i> . Los hechos se relacionan a la reclamación de la Sra. González sobre la calidad del aire en el Terminal "A". <sup>73</sup>	Pendiente de resolución.
15 mayo 2017	3 mayo 2017	<i>Dwayne Morales v. Autoridad de los Puertos y otros</i> – Reclamación Extrajudicial por accidente ocurrido el 14 de marzo de 2017. <sup>74</sup>	Cerrado. Se pagó indemnización.
8 junio 2017	26 mayo 2017	<i>Juanita Pérez Orench v. Autoridad de los Puertos y otros</i> - Demanda y Emplazamiento, por reclamo sobre la calidad del aire en la oficina administrativa de TSA. <sup>75</sup>	Pendiente de resolución.
29 mayo 2018	3 mayo 2018	Sr. Rodríguez Félix – Reclamación Extrajudicial por accidente ocurrido el 6 de diciembre de 2017. <sup>76</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.
29 mayo 2018	17 mayo 2018	<i>Bernardina Díaz v. E.L.A PR y otros</i> – Reclamación Extrajudicial por accidente ocurrido el 3 de mayo de 2018. <sup>77</sup>	Cerrado. Se pagó indemnización.

<sup>68</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2014 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 6.

<sup>69</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2015 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 1.

<sup>70</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2015 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 9.

<sup>71</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2016 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf.

<sup>72</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2017 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf.

<sup>73</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2014 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 1.

<sup>74</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2017 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 5.

<sup>75</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2015 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 15.

<sup>76</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2017 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 9.

<sup>77</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2018 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf.

8 agosto 2018	18 julio 2018	Milagros Rivera v. Autoridad de los Puertos y otros – Demanda y Emplazamiento, por alegado accidente ocurrido el 30 de junio de 2017. <sup>78</sup>	Desistido con Perjuicio. No se pagó indemnización.
24 enero 2020	15 enero 2020	Miguel Torres Rondón - Reclamación Extrajudicial por alegado accidente ocurrido el 15 de diciembre de 2019. <sup>79</sup>	Cerrado. No se pagó indemnización.

De las notificaciones y sus fechas, surge que Puertos notificó a Aerostar dentro del término dispuesto en el Contrato para solicitar el remedio de indemnización y que el Arrendatario atendió los reclamos de los terceros.

#### ▪ **Incumplimientos y Remedios**

**No Aplica**

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

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

Ante eventos de incumplimiento, cada parte deberá proveer la notificación correspondiente y conceder el término aplicable (según el evento de incumplimiento) y las alternativas disponibles (entre estas, planes de remediación) para remediar el incumplimiento, antes de proceder con la notificación de terminación del Contrato. Además, las partes podrán solicitar otros remedios que tengan disponibles bajo ley o en equidad, tales como la ejecución específica y daños, entre otros.

<sup>78</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2017 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf, a la pág. 13.

<sup>79</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 18\_Article 12 (Notifications) > 2019 -Notificaciones Aut. de los Puertos a AAH.pdf.



Para evaluar cumplimiento con esta obligación, se solicitó a las partes que proveyeran copia de las notificaciones sobre incumplimientos enviadas al amparo de este artículo. Aerostar contestó que no había remitido ni recibido notificaciones al amparo de este artículo. Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar, y no se emitieron comentarios.

▪ ***Resolución de Disputas***

***No Aplica***

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 19 del Contrato, cualquier disputa que surja entre las partes y que esté relacionada con el Contrato, deberá ser atendida mediante el procedimiento de resolución de disputas allí establecido, que incluye, en este orden, el procedimiento informal de resolución de disputas, la mediación y el arbitraje, como condición previa a la presentación de una acción judicial.

Inicialmente, se deberá tratar de resolver la disputa de forma informal, de conformidad con la sección 19.2 del Contrato. Allí, se dispone que las disputas deberán ser referidas a las personas designadas por cada parte para esta gestión. Estas personas designadas deberán negociar de buena fe y reunirse cuantas veces sea necesario para tratar de resolver la disputa. Se dispuso, además, que todas las conversaciones habidas durante este procedimiento son confidenciales y se entenderán como compromisos o negociaciones y no serán admisibles en evidencia en un procedimiento ulterior, sin el consentimiento de ambas partes.

Transcurridos treinta (30) días de que la notificación de disputa fuese referida a las partes designadas para intentar resolverla, las personas designadas no pueden llegar a un acuerdo, deberán referir la disputa a un mediador. El mediador deberá ser un abogado admitido a la práctica en Puerto Rico o un ingeniero independiente, si es un asunto de ingeniería o técnico. Si las partes no pueden ponerse de acuerdo en la selección del mediador, en un término de 30 días, deberán solicitar a la Asociación Americana de Arbitraje (“AAA”, por sus siglas en inglés) para que designe el mediador.

Finalmente, si mediante el proceso informal y la mediación aun no pueden resolver la disputa, la misma deberá ser adjudicada mediante el proceso de arbitraje, de conformidad con las Reglas Comerciales de Arbitraje de la AAA y las disposiciones de la sección 19.4 del Contrato.

En el caso de que las partes no logren resolver la disputa, transcurridos 90 días de haberse referido la misma al proceso de arbitraje, cualquiera de las partes podrá instar la acción civil correspondiente, ante un tribunal de Puerto Rico, de conformidad con las reglas aplicables de procedimiento civil.

Para evaluar cumplimiento con este artículo, se le solicitó información y copia de cualquier notificación de disputas o proceso de mediación o arbitraje que se haya instado al amparo de este artículo. Específicamente, se solicitó de ambas partes información y copia de notificaciones de disputas remitidas o recibidas, al amparo del Artículo 19 del Contrato. Se solicitó, además, que, si se había referido alguna disputa a los procesos del Artículo 19, que proveyeran información sobre los hechos y el artículo del Contrato, cuyo incumplimiento se alega, fecha de inicio del proceso, su progreso o estatus y resolución, de ser aplicable.

**Aerostar**

Mediante correo electrónico del 27 de julio del 2022, Aerostar contestó que no había recibido o remitido ninguna notificación para la resolución de disputas.

### Puertos

No emitió comentarios sobre este requerimiento.

## **D. Resumen de la Evaluación**

Tabla 14: Resumen de la Evaluación sobre eventos de Indemnización, Incumplimientos y Resolución de Disputas

<b>Criterio</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Indemnización por Reclamación de Terceros: <b>Aerostar</b>	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Indemnización por Reclamación de Terceros: <b>Puertos</b>	N/A	C	C	C	C	C	C	C
Incumplimientos	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Resolución de Disputas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Resumen</b>	<b>C: 7 (Puertos) • CP: 0 • I:0 • N/A: 24 • Total: 7</b>							
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica								

## **E. Recomendaciones**

No tenemos recomendaciones para esta sección.

# **5. Cumplimiento con Obligaciones Contributivas**

## **A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento**

Según estipulado en la Sección 2.8 del Contrato, para fines contributivos federales, el arrendamiento será tratado como la adquisición de un intangible, según la Sección 197(d) del Código de Rentas Internas de Estados Unidos. De otra parte, según la Sección 2.9 del Contrato y, para fines de tratamiento contributivo local, el arrendamiento se considera como la adquisición de un activo intangible consistente en un arrendamiento exclusivo y contrato de Alianza, amortizable según las disposiciones de la sección 1033.07(a)(1)(D), del Nuevo Código de Rentas Internas de Puerto Rico.

En cuanto a impuestos, la Sección 3.11(a) del Contrato requiere que el Arrendatario pague, a su vencimiento, todos los impuestos (municipales, estatales y federales)<sup>80</sup> que le sean aplicables, según sus operaciones, y que recaude los impuestos de otras personas o entidades por el uso u ocupación del Aeropuerto o sus instalaciones, cuando sea requerido. En consideración a lo anterior, al evaluar el cumplimiento con esta obligación, consideramos el cumplimiento del Arrendatario con las siguientes obligaciones de declaración y pago: impuestos sobre ingresos; contribuciones sobre la propiedad, declaración del volumen de negocios, planillas de impuesto sobre ventas y uso, patentes municipales y arbitrios de construcción, según apliquen, entre otros.

Finalmente, en la Sección 3.11(b) del Contrato, las partes pactaron la exención del Arrendatario a ciertos impuestos, tales como: contribución sobre la propiedad inmueble del Aeropuerto y sus instalaciones (o aquellos calculados sobre su valor), el impuesto de ventas y uso sobre el pago inicial (“*Leasehold Fee*”) y los PFCs y las contribuciones sobre propiedad mueble, que sean aplicables a propiedad mueble que pertenezca a Puertos, pero que sea utilizada por el Arrendatario, como consecuencia de su operación del Aeropuerto.

## **B. Metodología de Evaluación**

Para evaluar el cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones contributivas, se consideró lo siguiente, para los años cubiertos en este informe:

- i. **contribución sobre ingresos:** copia o evidencia de presentación de planilla de contribución sobre ingresos;
- ii. **patente municipal:** copia o evidencia de pago de patente municipal y de presentación de declaración de volumen del negocio;
- iii. **arbitrios sobre construcción:** evidencia del pago correspondiente de los arbitrios para los proyectos seleccionados como muestra;
- iv. **contribución sobre la propiedad mueble:** copia o evidencia de presentación de las planillas correspondientes, certificaciones negativas de deuda emitidas por el CRIM; y
- v. **contribución sobre venta y uso:** copia o evidencia de radicación de planillas y Registro de Comerciante.

Sobre las Planillas de Contribución sobre Ingresos y las Patentes Municipales (Declaración de Volumen de Negocios), se revisarían las copias ponchadas de todas las planillas o evidencia de radicación electrónica o por correo certificado, según aplique, para cada uno de los años cubiertos en la auditoría. De esta manera, se podría corroborar la constancia de la radicación ante el Departamento de Hacienda o el Municipio, la existencia de deuda, notificaciones de reparo, error matemático o deficiencia, o gestiones de cobro realizadas por el Departamento de Hacienda o el Municipio, según sea el caso. Por su parte, en el caso de los arbitrios municipales de construcción, se revisaría la evidencia de su pago para una muestra seleccionadas de proyectos de construcción

<sup>80</sup> Refiérase a la definición de “Tax” en el Artículo 1 del Contrato, la cual incluye “... any federal, Commonwealth, State, municipal, local or foreign income, gross receipts, license, payroll, employment, excise, severance, stamp, occupation, premium, windfall profits, environmental, customs duties, permit fees, capital stock, franchise, profits, withholding, social security, unemployment, disability, real property, personal property, parking, sales, use, transfer, registration, value added, alternative or add-on minimum, estimated or other tax, levy, impost, duty, fee, withholding or similar imposition of any kind payable, levied, collected, withheld or assessed at any time, including any interest, surcharge, penalty or addition thereto, whether disputed or not.”

o mejoras que lo exijan; si existe deuda, o se han notificado deficiencias, o se han realizado gestiones de cobro.

En cuanto a las contribuciones sobre la propiedad, se revisaría copia ponchada de planillas de contribución sobre la propiedad mueble, o evidencia de radicación electrónica, o por correo certificado, según aplique, y la documentación y el cumplimiento con exención de contribuciones sobre la propiedad mueble e inmueble y el Certificado de Deuda del CRIM por todos los conceptos.

Para el caso de los Impuestos sobre Venta y Uso (en adelante, “IVU”), se propuso revisar certificaciones de deuda y de radicación de planillas de IVU, las planillas presentadas; así como cualquier exención o relevo de IVU, emitido por el Departamento de Hacienda, de ser aplicable.

Por consiguiente, se le solicitó a Aerostar la documentación arriba indicada para evaluar el cumplimiento con sus obligaciones contributivas, a nivel municipal y estatal.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- *En Cumplimiento*  
Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, se ha determinado que el Arrendatario rindió los informes o declaraciones correspondientes y que las contribuciones fueron pagadas a tiempo y cumplen con las disposiciones del Contrato.
- *Cumplimiento Parcial*  
Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, se ha determinado que, aunque las contribuciones fueron pagadas, su pago pudo haber sido tardío, por la cantidad incorrecta o que, de alguna otra forma, el pago o la obligación contributiva no fue satisfecha, cabalmente, con lo establecido en el Contrato.
- *Incumplimiento*  
Significa, que no se pagaron las contribuciones, según requeridas por el Contrato.

### **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la auditoría sobre el cumplimiento con las obligaciones contributivas arriba descritas.

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b><u>Planillas de Contribución Sobre Ingresos</u></b></li> </ul>  | <b><u>En Cumplimiento</u></b> |
| <p>La planilla de contribución sobre ingresos debe ser sometida al Departamento de Hacienda, no más tarde del día quince (15) del cuarto mes siguiente al cierre del año contributivo, excepto que dicho periodo sea extendido por el Departamento de Hacienda.</p> |                               |

El Arrendatario proveyó copia ponchada y/o evidencia de radicación de sus planillas de contribución sobre ingresos de corporación, para los años objeto de esta auditoría, 2013-2020.<sup>81</sup> Además, mediante

<sup>81</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request> Req\_122; 18\_Sixth Request>Payment of Taxes.

Certificaciones de Deuda, emitidas por el Departamento de Hacienda, se corroboró que el Arrendatario no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación.

Por lo tanto, consideramos al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación contributiva, en torno a la presentación de planillas sobre ingresos sobre la corporación y/o el pago de deudas, con el Departamento de Hacienda.

▪ **Patente Municipal** **En Cumplimiento**

Hasta agosto del 2020, la obligación sobre el pago de la patente municipal emanaba de la Ley Núm. 113 del 10 de julio de 1974 (Ley “113-1974”), según enmendada, conocida como la *Ley de Patentes Municipales*, hoy derogada por la Ley Núm. 107 del 2020, conocida como el *Código Municipal de Puerto Rico*. Considerando que el periodo de evaluación de este informe es desde el 2013 al 2020, la evaluación de cumplimiento por parte del Arrendatario se hizo según las disposiciones de la Ley 113-1974.

Según la referida Ley 113-1974, las entidades o industrias que ofrecen sus servicios u operan dentro de los lindes territoriales de determinado municipio, tienen la obligación de remitir, a dicho municipio, una Declaración sobre Volumen de Negocios, que constituye la base sobre la cual se computa la cantidad del impuesto de la patente municipal a pagar. La emisión de la patente municipal por el municipio es evidencia del cumplimiento del comercio o industria con su obligación contributiva municipal, bajo esta ley. Debido a que el Aeropuerto está sito en el Municipio de Carolina, el Arrendatario tiene la obligación de presentar, anualmente, Declaración del Volumen de Negocios y pagar la patente municipal en este municipio.

El Arrendatario proveyó copia de sus Declaraciones del Volumen de Negocio para los años 2013 al 2020.<sup>82</sup> Asimismo, el Arrendatario presentó su Patente Municipal para los años 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019 y 2019-2020. Destacamos que, según la sección 7 de la Ley 113-1974, la patente impuesta será computada por la persona sujeta a la patente, tomando como base el volumen de negocios realizado durante su año de contabilidad terminado dentro del año calendario inmediatamente anterior. Es decir que, la patente 2014-2015 se computa y paga, según la declaración de volumen de negocios del año calendario 2013.

Conforme a lo anterior, se considera al Arrendatario en cumplimiento con esta obligación contributiva municipal.

▪ **Arbitrios Municipales de Construcción** **En Cumplimiento**

Hasta agosto del 2020, la obligación de pagar impuestos o arbitrios municipales por construcción de obra o mejora surgía de la Ley Núm. 81 del 30 de agosto de 1991, según enmendada, conocida como la *Ley de Municipios Autónomos* (derogada por el Código Municipal Ley 107-2020), que autorizó a los municipios a imponer esta contribución por medio de una ordenanza municipal. La ley autoriza la imposición y cobro de la contribución sobre el derecho de llevar a cabo una actividad de construcción y/o una obra de construcción, dentro de los límites territoriales del municipio.<sup>83</sup>

En el caso del Municipio de Carolina, la Ordenanza 09, Serie 2005-2006-23 (“Ordenanza”), regula lo relacionado a los arbitrios de construcción.

<sup>82</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_123*; y *18\_Sixth Request>Payment of Taxes>Planillas*.

<sup>83</sup> Véase Art. 1.003 (cc) de la Ley Núm. 81 del 1991, según enmendada, Ley de Municipios Autónomos.

Para evaluar el cumplimiento con esta obligación, utilizamos la muestra de proyectos seleccionados para el análisis de cumplimiento, que se discute más adelante, en la sección de Proyectos y Mejoras de este informe. Los siguientes fueron los proyectos seleccionados que, a su vez, fueron objeto de inspección ocular en 2020 como parte de los esfuerzos de esta auditoría:

1. Terminal “A” y Terminal “B,” del “*Capacity Enhancement Plan*” (Delta and US Airways)
2. “*Repair existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*”
3. “*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*”
4. “*Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility*”
5. “*Runway 10-28*”

En respuesta a esta solicitud de información, cursada para el análisis de esta obligación<sup>84</sup>, el Arrendatario indicó que el primer y cuarto proyecto, según se identifican arriba, son, en su mayoría, parte del “*Capacity Enhancement Program*”, cuya ejecución es subsidiada con fondos provenientes del PFC y que, por ello, están exentos del pago de contribuciones, como los arbitrios de construcción, en virtud de la reglamentación federal. No obstante, el Arrendatario suministró copia de los cheques emitidos en pago de los arbitrios de construcción por la porción de estos proyectos que no estaba exenta. Además, ofreció evidencia de pago de arbitrio de construcción para el proyecto número 3, “*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*” y para el proyecto número 5, “*Runway 10-28*”. Para el proyecto número 2, “*Repair existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*”, el Arrendatario indicó que los arbitrios no aplicaban, porque los trabajos realizados para estos proyectos fueron trabajos menores de mantenimiento. Pudimos constatar que, en efecto, dichos trabajos son de mantenimiento y no envuelven una actividad de construcción que esté sujeta al arbitrio. El análisis detallado de cumplimiento con obligaciones atinentes al desarrollo de estos proyectos se discute en la sección once de este informe, titulada “Proyectos y Mejoras.”

Conforme a lo anterior, y según se desprende de la muestra evaluada, consideramos al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación contributiva de pago de arbitrios de construcción.

▪ ***Planilla de Contribuciones sobre Propiedad Mueble*** ***En Cumplimiento***

La facultad para imponer y cobrar contribuciones sobre la propiedad mueble en Puerto Rico fue delegada a una entidad municipal independiente de las demás agencias de gobierno, conocida como el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (el “CRIM”), por virtud de la Ley Núm. 83 del 1991, conocida como la *Ley de Contribución Municipal sobre la Propiedad*, derogada por el Código Municipal de Puerto Rico, en el 2020. El CRIM ofrece servicios fiscales a los municipios y tiene la responsabilidad de tasar, recaudar y distribuirle a los municipios los fondos públicos provenientes de la contribución sobre la propiedad.

Según se indicó antes, de conformidad con la Sección 3.11(b) del Contrato, Aerostar está exento del pago de arbitrios sobre la propiedad inmueble del Aeropuerto y sus instalaciones. Por tal razón, se le solicitó evidencia de pago de contribuciones sobre su propiedad mueble. A tales efectos, el Arrendatario presentó certificaciones sobre la presentación de planillas de contribución sobre propiedad mueble y de “no deuda”. Las certificaciones, con fecha del 6 de noviembre del 2019 y 10 de noviembre de 2021,

<sup>84</sup> Véase *Sharepoint 15\_Request>Req\_124>Arbitrios Municipales de Construcción (02-05-2021).pdf*

evidencian que Aerostar presentó las planillas de contribución sobre propiedad mueble, para los años 2014 al 2020.<sup>85</sup> También pudimos ver copia de las planillas de contribución sobre la propiedad mueble del Arrendatario, para los años 2013 y 2019.<sup>86</sup>

Además, presentó estados de cuenta con fecha del 6 de noviembre de 2019 y 10 de octubre del 2021, relacionado al nivel de la boletería en el Terminal “D”, que no refleja deuda.<sup>87</sup>

Conforme a lo anterior, consideramos al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación contributiva sobre la propiedad mueble.

▪ **Pago de Impuesto sobre Venta y Uso** **En Cumplimiento**

La sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico, excluye de la definición de *Servicios Tributables*, para propósitos del Impuesto sobre Venta y Uso (en adelante, “IVU”), los servicios ofrecidos por el Gobierno de Puerto Rico. El término “Gobierno de Puerto Rico”, según definido por el Código de Rentas Internas, “incluira a personas que actúen u operen en o a nombre de este.” Consistente con ello, en el “*Closing Agreement*”, suscrito entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, en diciembre del 2012 como consecuencia del Contrato, se reiteró que el Arrendatario no estaría sujeto al pago de IVU por los cargos que recaude, como resultado del Contrato. Además, en dicho acuerdo también se dispuso que el pago inicial y los pagos anuales por el Arrendamiento, también estarían exentos del pago de IVU.

A tono con lo anterior, el Arrendatario suministró copia de una Certificación de Exención y Relevo Total del Cobro del IVU, como agente del Gobierno de Puerto Rico, que le fue emitida el 1 de octubre del 2015.<sup>88</sup> También nos facilitó copia de dos certificaciones de radicación de planillas, emitidas por el Área de Rentas Internas del Departamento de Hacienda, las cuales confirman que el Arrendatario ha cumplido con la obligación de radicación de las planillas mensuales de impuestos sobre ventas y uso y/o planilla mensual de impuesto sobre importaciones, una con fecha de 29 de mayo de 2019, y otra, con fecha del 3 de noviembre del 2021.<sup>89</sup> Aerostar también proveyó certificaciones de “No Deuda” al 29 de mayo de 2019 y al 17 de noviembre del 2021. Finalmente, el Arrendatario también nos entregó copia de las planillas mensuales sobre el pago de IVU para los años 2013 al 2020.<sup>90</sup>

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación contributiva, en torno al pago de Impuestos sobre Venta y Uso, entiéndase IVU.

## **D. Resumen de la Evaluación**

En la Tabla 15 se presenta el resumen de nuestra evaluación de cumplimiento del Arrendatario con sus obligaciones contributivas.

<sup>85</sup> Véase *Sharepoint 04\_Payment of Taxes>08\_AAH Certificación de Radicación de Planillas sobre la Propiedad Mueble CRIM (11-06-19) (VENCE 02-04-20).pdf*; *8\_Sixth Request > Payment of Taxes> Certifications>AAH Certificación de Radicación de Planillas sobre la Propiedad Mueble CRIM (11-10-2021) (VENCE 02-10-2022).pdf*

<sup>86</sup> Véase *Sharepoint 17\_Fifth Request<13\_Property Tax Return 2013 and 2019.pdf*

<sup>87</sup> Véase *Sharepoint 04\_Payment of Taxes<09\_AAH Certificación de Deuda por Todos los Conceptos CRIM (11-06-19) (VENCE 02-04-20).pdf*; y *18\_Sixth Request>Payment of Taxes>Certifications>AAH Estado de Cuenta CRIM (10-12-2021) (Vence 01-12-2022).pdf*

<sup>88</sup> Véase *Sharepoint 04\_Payment of Taxes>Exemption Evidence>01\_AAH Certificate of Exemption and Total Waiver.pdf*

<sup>89</sup> Véase *Sharepoint 04\_Payment of Taxes>11\_AAH Certificación de Radicación de Planillas IVU.pdf* y *18\_Sixth Request>Payment of Taxes>Certifications>AAH Certificación de Radicación de Planillas de IVU (11-03-2021).pdf*

<sup>90</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_126 and 18\_Sixth Request> Payment of Taxes> Planillas > 2020 Planillas IVU.pdf*

Tabla 15: Resumen de la Evaluación de Obligaciones Contributivas

Criterio	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Planillas de Contribución Sobre Ingresos	C	C	C	C	C	C	C
Patente/Declaraciones de Volumen de Negocios	C	C	C	C	C	C	C
Arbitrios Municipales de Construcción (muestra)	C	C	C	C	C	C	C
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	C	C	C	C	C	C
Impuesto Sobre Venta y Uso	C	C	C	C	C	C	C
<b>Resumen</b>	<b>C:35 • CP:0 Total=35</b>						
<p><b>Legenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial •</p> <p>I = Incumplimiento • N/A = No Aplica</p>							

### E. Recomendaciones

No tenemos recomendaciones para esta sección.

---

## 6. Mantenimiento de Reservas de Efectivo y Pagos por Servicios

---

### A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento

En esta parte del Informe, discutimos obligaciones impuestas al Arrendatario que emanan de la Sección 3 de Contrato. Específicamente, de la Sección 3.8 sobre el mantenimiento de reservas de efectivo, la Sección 3.12 sobre el pago por los servicios de agua, electricidad y otras utilidades y de la Sección 3.17 sobre el pago de servicios de seguridad y atención de emergencias.

En cuanto al mantenimiento de reservas de efectivo, la Sección 3.8 exige que el Arrendatario mantenga en todo momento durante el término del Contrato reservas de efectivo cuya cantidad, como mínimo, sea equivalente a:

- a) la cantidad pendiente de pago de la hipoteca del arrendamiento sobre Aeropuerto para el año en curso (sobre el servicio de la deuda); y



- b) el 25% de los gastos operacionales proyectados para el Aeropuerto en dicho año.

Las reservas no podrán ser satisfechas por cuentas, cuyos ingresos sean el producto del recaudo de los PFCs. Deberán ser satisfechas con efectivo, su equivalente o inversiones elegibles (según este término es definido en el Contrato) del Arrendatario. Para asegurar el cumplimiento con esta obligación, el Contrato exige que cada semestre, el Arrendatario provea a Puertos una certificación firmada por un oficial autorizado del Arrendatario, en la cual se declare y garantice que el Arrendatario está en cumplimiento con las disposiciones de la Sección 3.8 del Contrato.

Por tanto, para evaluar el cumplimiento del Arrendatario con esta obligación, solicitamos copias de las mencionadas certificaciones y verificamos la presentación oportuna de estas certificaciones.

En lo atinente al pago por servicios, la Sección 3.12 establece la obligación del Arrendatario de pagar los cargos relacionados a los servicios de agua, energía, gas y otros servicios (utilidades) necesarios para la operación del Aeropuerto. Para evaluar el cumplimiento del Arrendatario con esta obligación, le solicitamos documentos que evidencien el pago de estos servicios por Aerostar.

Finalmente, y hasta la fecha de su enmienda, el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos tenía la responsabilidad de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, aprobado por TSA. También establecía que todos los otros servicios relacionados a la seguridad serían responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de \$2.8 millones para el primer año del Contrato. El Contrato también establecía la obligación de ambas partes de acordar un presupuesto anual a principios de cada año para estos fines.

La Sección 3.17 del Contrato, fue enmendada por la enmienda del 2 de octubre de 2015<sup>91</sup> y el “*Transition Services Agreement*”, efectuado el 3 de octubre de 2015 (Acuerdo de Transición de Servicios)<sup>92</sup> para transferir la responsabilidad de proveer ciertos servicios de bomberos y seguridad de Puertos al Arrendatario, eliminando así el requerimiento del reembolso a Puertos y del desarrollo del presupuesto anual a esos efectos.

En el Acuerdo de Transición de Servicios las partes también acordaron lo siguiente:

- a) pago de \$2,000,000.00 a Puertos, con la firma del acuerdo, como pago por los servicios provistos por Puertos hasta esa fecha (que incluye los gastos incurridos por Puertos en el entrenamiento y certificación del personal de rescate aéreo y de bomberos) y el arrendamiento de cierto equipo de Puertos, utilizado en la provisión de servicios de bomberos; y

<sup>91</sup> Véase Sharepoint 01\_Original P3A Contract and Amendments > 03\_Amendment No. 2 to LMMIA Lease Agreement – ARFF Transition Agreement (October 2, 2015).

<sup>92</sup> Véase Sharepoint 05\_Police, Fire and Emergency Services04\_ARFF Transition Agreement (Executed).pdf.

- b) un pago de \$700,00.00 pagaderos al 15 de enero del 2016, por el arrendamiento de cuatro vehículos de bomberos, desde el 1ro de enero del 2016 hasta el 30 de septiembre del 2016.

Para evaluar el cumplimiento con esta Sección 3.17 del Contrato, le solicitamos al Arrendatario que suministrara evidencia del pago de \$2.8 M para el primer año del Contrato y para los años subsiguientes hasta el 2015. Para los años 2015 al 2016, le solicitamos al Arrendatario evidencia de los pagos según establecidos en el Acuerdo de Transición de Servicios.

## **B. Metodología de Evaluación**

La evaluación se efectuó utilizando dos (2) renglones: cumplimiento con pagos o mantenimiento de reservas y si los pagos se efectuaron en el tiempo requerido, según aplique. Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que se presentaron las certificaciones sobre las reversas con la frecuencia requerida según el Contrato y sobre los pagos por servicios, y que los mismos cumplieron con las disposiciones requeridas en el Contrato y el Acuerdo de Transición.
- Cumplimiento Parcial  
Significa que se cumplió con, al menos, uno de los renglones de evaluación según las disposiciones requeridas en el Contrato y el Acuerdo de Transición.
- Incumplimiento  
Significa que no se cumplió con los renglones de evaluación y disposiciones requeridas en el Contrato y el Acuerdo de Transición.

## **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la evaluación de cumplimiento con las reservas de efectivo y los pagos por servicios de utilidades, seguridad y bomberos.

### **Mantenimiento de Reservas de Efectivo** *En Cumplimiento*

En la Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso, se requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales, proyectados para el año en curso. En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar ("*Debt Service Reserve Requirement*") y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales proyectados para las facilidades del Aeropuerto ("*OPEX Reserve Requirement*"). A tales efectos, el Contrato requiere que un oficial corporativo emita una certificación cada trimestre, atestando y garantizando su cumplimiento con lo anterior.

Aerostar proveyó copias de estas certificaciones, denominadas como *Officer's Certificates* para los todos los trimestres correspondientes en los años cubiertos en este Informe.<sup>93</sup> Abajo una tabla que resume las cantidades reservadas por año.

<sup>93</sup> Véase *Sharepoint 10\_Reports and Notifications>03\_Reports Required by the Use Agreement>03\_Officer's Certificates*.

Tabla 16: Mantenimiento de Reservas para el Servicio de la Deuda y para Operación

Tipo de Reserva	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Servicio de la Deuda	N/A	23,215,765	24,305,100	28,865,754	33,885,900	33,255,360	32,199,710	31,741,460
Operacional (25% de la proyección)	N/A	16,055,799	16,773,552	16,578,00	16,544,838	17,184,500	18,346,000	17,549,250

Conforme a lo anterior, consideramos al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación en torno al mantenimiento de las reservas de efectivo, según las disposiciones pertinentes del Contrato y el Acuerdo de Uso.

#### ▪ **Pago por Utilidades**

*Cumplimiento Parcial*

La sección 3.12 del Contrato dispone, que Aerostar debe pagar, a la fecha de su vencimiento, todos los cargos relacionados con los sistemas de utilidades (“Utilidades”), según este término se define en el Contrato.<sup>94</sup>

En contestación a la solicitud de evidencia sobre el pago de utilidades, Aerostar presentó varios documentos relacionados al pago de los servicios de agua potable y energía eléctrica. Lo anterior, a pesar de que en el Contrato la definición de Utilidades incluye otro tipo de servicios.

#### **Servicios Provistos por la AAA**

Al revisar la documentación provista por Aerostar, identificamos un desglose de los pagos a la cuenta por el servicio de agua potable, provisto por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (“AAA”). Sin embargo, de dicho documento no podemos observar la cantidad facturada, sino solamente los pagos realizados. Para el año 2014, no se observan pagos para el mes de junio. En el caso del 2016, no se observaron pagos para los meses de enero y mayo. En el año 2017, no se observaron pagos para los meses de octubre y noviembre. Sin embargo, para los años 2015 y 2018, se observaron pagos mensuales. Para todos los años, se observó que se realizaron varios pagos en un mismo mes. Aerostar facilitó una Certificación de Deuda, con fecha del 10 de noviembre de 2020, en la que la AAA certifica que Aerostar “no refleja balances en atraso durante el período 2013-2019 con la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados.” También, se proveyó otra Certificación de Deuda, con fecha del 12 de noviembre del 2021, en la que la AAA certifica que no hay balances en atraso por parte de Aerostar. Para confirmar lo anterior, le solicitamos directamente a la AAA que certificara que Aerostar está o ha estado en cumplimiento con el pago por los servicios que ofrece la agencia durante el periodo que cubre este informe (del 2013 al 2021).<sup>95</sup> No obstante, a la fecha de este informe no hemos obtenido contestación al respecto.

<sup>94</sup> El Contrato define “Utility Systems” como: “...gas, electricity, light, heat, power, telephone, water and other utilities and services used in the LMM Airport Facility Operations or supplied to the LMM Airport Facility during the Term.”

<sup>95</sup> Véase SharePoint 21\_Request for Certifications > AAA\_Solicitud Certificación Cumplimiento.pdf.

La facturación comercial de la AAA es mensual. Aunque la certificación emitida por la AAA indica que no hubo pagos en atraso para el periodo del 2103-2019, de la propia información provista por el Arrendatario surge que sí los hubo.

### **Servicios provistos por la AEE o LUMA**

En cuanto al servicio de energía eléctrica, provisto por la Autoridad de Energía Eléctrica (“AEE”), pudimos evaluar un desglose del historial de pagos de Aerostar, preparado por estos. En este documento no pudimos identificar la cantidad facturada, solamente los pagos realizados. Este refleja una frecuencia casi trimestral en la emisión de pagos por varios años. No se identificaron pagos para el año 2013. En el caso del año 2014, no se observan pagos para los meses de febrero, abril, julio y noviembre. Para el año 2015, no se observaron pagos para los meses de febrero, marzo, mayo, julio, agosto, septiembre y noviembre. En el caso del año 2016, no se observaron pagos para los meses de enero, marzo, abril, mayo, julio y agosto. Para el año 2017, no se reflejan pagos en los meses de agosto, octubre, noviembre y diciembre. Para el año 2018, no se observaron pagos para los meses de enero y abril. No tuvimos acceso al desglose de pagos para el año 2019 y 2020.

Similar a la certificación provista por la AAA, Aerostar proveyó una Certificación de pago de la AEE para los años 2014 al 2018, con fecha de 26 de noviembre de 2019, la cual indica que se realizaron pagos para los años 2014 a 2018 y que, a diciembre de 2018, la cuenta reflejaba un balance de \$73,221.94 de cargos por pagos tardíos que surgen desde el 2016.

En diciembre de 2019, sostuvimos una reunión con Aerostar, en la cual tuvimos oportunidad de discutir el pago de las utilidades. En cuanto a la AEE, nos informaron que tuvieron que suscribir un acuerdo de pago luego de revisar los medidores que existían en la propiedad y de realizar una serie de cambios para poder facturarle adecuadamente a Aerostar, separado del resto de las cuentas o propiedades que ubican en el Aeropuerto. A estos efectos, en el año 2013 y en el 2016, Aerostar y la AEE firmaron un “*General Release and Settlement Agreement*”, en el cual acordaron el monto de la deuda que debía pagarse a la AEE. El acuerdo de pago del 2013, que cubrió la deuda hasta el 31 de diciembre de 2013, fue por la cantidad de \$8,610,000.00, cuantía estimada sobre el consumo de energía para dicho periodo. En el caso del acuerdo de pago, firmado el 24 de febrero de 2016, el periodo cubierto fue hasta el 31 de diciembre de 2015. La cantidad acordada para el pago fue de \$23,091,607.18. A dicha cantidad se le aplicó un crédito a favor de Aerostar de \$360,735.20, por el pago del hangar que la AEE tiene en el Aeropuerto. Este acuerdo conllevó además un cambio en la tarifa.

Destacamos que, luego de finalizado el acuerdo de pago para atender el problema de medición y facturación, de la información provista y antes descrita, surge que Aerostar no efectuó pagos para los meses y años mencionados previamente, específicamente, para los años 2016, 2017 y 2018.

Aunque no tuvimos acceso a un desglose de pagos para los años 2019 y 2020, se nos facilitó una Certificación Electrónica Oficial de Luma Energy (actual operador privado de la red de suministro de energía en Puerto Rico), con fecha del 29 de diciembre de 2021, que indica que el balance a la fecha de la certificación es de \$94,072.54, sin atraso. Para confirmar lo anterior, le solicitamos directamente a LUMA que certificara que Aerostar está o ha estado en cumplimiento con el pago por los servicios que ofrece durante el periodo que cubre este informe (del 2013 al 2021).<sup>96</sup> No obstante, a la fecha de este informe no hemos obtenido contestación al respecto.

<sup>96</sup> Véase *SharePoint 21\_Request for Certification > LUMA Solicitud Certificación Cumplimiento.pdf*.

En atención a lo anterior, entendemos que Aerostar está en Cumplimiento Parcial con su obligación sobre el pago de utilidades según la Sección 3.12 del Contrato, debido a que de la información evaluada surge que, por varios años, múltiples pagos fueron efectuados pasada su fecha de vencimiento.

▪ ***Pagos por Servicios de Seguridad y Bomberos hasta 2015*** *En Cumplimiento*

Antes de su enmienda, el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato, exigía al Arrendatario el reembolso a Puertos por los servicios de seguridad, bomberos y emergencias. En el inciso “c” de la Sección 3.17, las partes acordaron el pago de una cantidad fija de \$2,800,000 para el primer año. Para los años subsiguientes, acordaron que, de no llegar a un acuerdo sobre el presupuesto anual para cubrir estos servicios, el pago por los mismos sería de \$2,800,000 más el aumento en inflación a computarse según el “*Consumer Price Index*”.

El Arrendatario suministró evidencia de una carta/acuerdo con Puertos, con fecha del 9 de enero de 2014 y firmada por representantes de ambas partes, en donde se acuerda la compensación de deudas debidas entre las partes.<sup>97</sup> La carta/acuerdo indica que se realizó el pago de \$2,800,000, en cumplimiento con la Sección 3.17(c) del Contrato, correspondiente al término anual de 27 de febrero de 2013 al 28 de febrero de 2014. Se incluyen como anejos a la referida carta, el desglose de las deudas y la correspondiente conciliación y compensación de estas, y una copia de la hoja que describe los detalles del pago mediante transferencia electrónica. De esta hoja, surge que el pago se hizo mediante transferencia electrónica.

En lo concerniente al pago vencido en el año 2015, evaluamos una comunicación dirigida a Puertos que, aunque no está fechada, su anejo tiene fecha del 27 de febrero del 2015, la cual informa que se realizó el pago de \$2,800,000 ajustado por la inflación a un 1.7%, para un total de \$2,847,600, en cumplimiento con la Sección 3.17(c) del Contrato y correspondiente al término anual 26 de febrero de 2015.<sup>98</sup> A esta carta referente al pago del 2015, se le aneja un desglose de deudas habidas entre las partes, incluyendo la aquí mencionada. La carta indica que se iniciaría la transferencia electrónica para satisfacer el pago el 27 de febrero de 2015. El Arrendatario proveyó copia de un recibo de transferencia con número de referencia D05852997559 con fecha del 2 de febrero de 2015, a favor de Puertos y por la cantidad de \$2,799,203.78.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con sus obligaciones de pagos por los servicios de seguridad y bomberos hasta el 2015, según la Sección 3.17 (c) de Contrato.

▪ ***Pagos según el Acuerdo de Transición de Servicios*** *En Cumplimiento*

En la enmienda al Contrato, suscrita el 2 de octubre de 2015, y en el Acuerdo de Transición de Servicios, Puertos y Aerostar acordaron los siguientes pagos:

- *Pago a la Ejecución del Acuerdo de Transición por Servicios Provistos por Puertos*  
En la Sección 2 del Acuerdo de Transición, se estipula un pago a Puertos por \$2,000,000, a efectuarse a la firma de dicho acuerdo en consideración a los servicios provistos por Puertos, según la Sección 2.17(c) del Contrato.

<sup>97</sup> Véase Sharepoint 05\_Police, Fire and Emergency Services > 01\_ARFF Payment (Term Year 02-2013 to 02-2014).

<sup>98</sup> Véase Sharepoint 05\_Police, Fire and Emergency Services > 01\_ARFF Payment (Term Year 02-2014 to 02-2015).

El Arrendatario suministró comunicación con fecha del 15 de octubre de 2015<sup>99</sup>, en donde se aneja el cheque número 0000006611, por la cantidad de \$2,000,000, correspondiente a este pago.

▪ *Pagos por Arrendamiento de Vehículos de Bomberos*

En la Sección 3 del Acuerdo de Transición, se establece que las partes acordaron el pago por parte de Aerostar a Puertos, por un total de \$700,000 para el arrendamiento de cuatro (4) vehículos de bomberos (contraincendios), para el periodo del 1 de enero de 2016 al 30 de septiembre de 2016. El Arrendatario suministró comunicación con fecha del 16 de febrero de 2016<sup>100</sup>, en donde se aneja el cheque número 0000007357, por la cantidad de \$700,000, correspondientes a esta obligación.

Por consiguiente, se considera que el pago por el arrendamiento de los vehículos está en cumplimiento con el acuerdo.

▪ *Pagos por Extensión de Alquiler de Vehículos*

La Sección 4 del Acuerdo de Transición, establece que, si el Arrendatario desea utilizar los vehículos en alquiler posterior al 30 de septiembre de 2016, el Arrendatario deberá pagar la cantidad de \$10,000 mensuales, por cada vehículo que retenga.

Para esta obligación no hay documentos o información que evidencie el uso o retención de los vehículos.

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con sus obligaciones de pagos bajo el Acuerdo de Transición.

▪ ***Gastos por Servicios de Seguridad y Bomberos a partir del 2015***

*En Cumplimiento*

Luego de la segunda enmienda al Contrato y el Acuerdo de Transición arriba descrito, Aerostar asumió la obligación de proveer y costear los servicios de seguridad y de bomberos. Para confirmar el cumplimiento con esta obligación, se le solicitó evidencia de los gastos incurridos en estos servicios desde octubre del 2015 hasta el 31 de diciembre del 2020. En contestación a nuestra solicitud, Aerostar presentó un memorando<sup>101</sup> y documentos en apoyo sobre estos gastos. Abajo un resumen de la información provista.

***Servicios de Bomberos***

Aerostar expuso que, a partir del 2 de octubre del 2015, el personal que ofrecía los servicios de bomberos pasó a ser personal de Aerostar. A tales efectos, segregaron los pagos de nómina a este personal, desde el 2015 al 2020. Abajo una tabla con los gastos de nómina del personal de bomberos por año.

Tabla 17: Gastos de Nómina del Personal de Bomberos por Año

Año	Gastos de Nómina (\$)
2015	290,625.84

<sup>99</sup> Véase Sharepoint 05\_Police, Fire and Emergency Services > 05\_ARFF Transition Agreement Payment (\$2M).

<sup>100</sup> Véase Sharepoint 05\_Police, Fire and Emergency Services > 06\_ARFF Leased Property Payment (\$7).

<sup>101</sup> Véase SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > Summary - Evidence of Cost Incurred - Amend. 2 to Lease Agreement.pdf.

2016	1,000,474.12
2017	1,121,384.96
2018	1,262,456.99
2019	1,368,797.44
2020	1,439,534.60
<b>Total</b>	<b>6,483,273.95</b>

Aerostar también proveyó copia de facturas sobre la adquisición de vehículos, equipo y mejoras realizadas a las instalaciones, usadas para la provisión de estos servicios.<sup>102</sup>

### **Servicios de Seguridad**

Los servicios de seguridad comprenden los servicios policíacos, de seguridad del perímetro y de oficiales del orden público (“*law enforcement officers*”). Aerostar indicó que cuenta con los siguientes proveedores para la provisión de estos servicios y proveyó facturas y evidencia de pagos efectuados a cada uno:

- St. James Security Services, Inc.<sup>103</sup>
- Ranger American of Puerto Rico, Inc.<sup>104</sup>
- Policía Municipal de Carolina<sup>105</sup>
- Negociado de la Policía de Puerto Rico (LEOs)<sup>106</sup>

El Arrendatario proveyó facturas y evidencia de pago a estos proveedores.

A tales efectos, se considera el Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

### **D. Resumen de la Evaluación**

La Tabla 18 muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los pagos por los servicios de seguridad y emergencias.

<sup>102</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > ARFF*.

<sup>103</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > St. James Security Services*.

<sup>104</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > Ranger American*.

<sup>105</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > Policía Municipal de Carolina*.

<sup>106</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request > 17\_Second Amendment to Lease Agreement (ARFF, Police, Security Payments) > Negociado de la Policía*.

Tabla 18: Resumen de la Evaluación de los Pagos por Servicio de Seguridad y Emergencia

Pagos/Reservas	2013-14	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Reservas de Cash	C	C	C	C	C	C	C
Utilidades	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP
Seguridad/Emergencias, hasta 2015	C	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Acuerdo de Transición	N/A	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
• Pago al cierre	N/A	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
• Alquiler de vehículos	N/A	N/A	C	N/A	N/A	N/A	N/A
• Extensión de alquileres	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Seguridad y Bomberos post Acuerdo de Transición	N/A	C	C	C	C	C	C
<b>Resumen</b>			<b>C:18</b>	<b>CP:7</b>	<b>I:0</b>	<b>Total: 25</b>	
<i>Legenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica</i>							

## E. Recomendaciones

Se le recomienda al Arrendatario archivar y mantener la evidencia correspondiente de todos los pagos efectuados en cumplimiento con el Contrato, incluyendo documentos que corroboren el recibo por parte de Puertos.

## 7. Modificaciones al Contrato de Concesión

### A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento

La Sección 5 del Contrato establece el proceso de modificaciones. El Contrato define la modificación como un cambio en la estructura, estructuras o facilidades que componen el Aeropuerto.<sup>107</sup> La Sección distingue entre las Modificaciones Acordadas (Sección 5.1) y las Modificaciones Requeridas (Sección 5.2), y establece el proceso para su implementación (Sección 5.3). Además, el Contrato dispone que las Modificaciones Acordadas se dividen entre, las que requieren consentimiento

<sup>107</sup> El Contrato define modificaciones de la siguiente manera: "Modification" means deleting, dispensing with or changing the dimensions, character, quantity, quality, description, location or position of any part of the LMM Airport Facility or making other changes to the LMM Airport Facility; provided, however, that no Modification may require the Lessee to do or omit any act that could reasonably be expected to violate any applicable Law or cause the Lessee to fail to be in compliance with this Agreement."



[Sección 5.1 (c)], las que no lo requieren, y las que con la mera notificación del Arrendatario pueden implementarse [Sección 5.1 (b)].

Para ambos tipos de modificaciones, el Contrato establece en su Sección 5.3 que, Aerostar debe asegurarse que la modificación se realice de acuerdo con las mejores prácticas de la industria y bajo los parámetros de construcción establecidos, en caso de ser una modificación que requiera la construcción de alguna obra. Aerostar debe supervisar que la modificación se realice de forma correcta, diligente y dentro de los costos razonables para el tipo de obra. Además, Aerostar debe utilizar un proceso competitivo, para escoger al contratista que realizará el trabajo. La selección de este contratista debe estar basada en un criterio comercial. La modificación debe realizarse en cumplimiento con las leyes, reglamentos y códigos aplicables, y no puede exceder lo acordado o dispuesto para la ejecución de dicha modificación.

En caso de que la modificación incluya la adquisición de terrenos, la Sección 5.4 del Contrato dispone que cualquier pago realizado por Aerostar no le conferirá ningún derecho real sobre la propiedad, excepto lo provisto en la Sección 5.1(c). Si la adquisición se da dentro del contexto de una modificación requerida, todos los gastos serán cubiertos por Puertos. Cualquier terreno que sea adquirido, formará parte de las instalaciones del Aeropuerto. La parte que proponga una modificación que requiera la adquisición de terreno adicional, asumirá los riesgos y obligaciones de cualquier situación que surja relacionada con la titularidad, operación o condición del terreno, bajo las leyes ambientales existentes previo a la adquisición.

## **B. Implementación por el Arrendatario**

El 23 de septiembre de 2019, se le solicitó a Aerostar la documentación o evidencia necesaria para evaluar el cumplimiento con esta sección. En respuesta a nuestra petición, nos indicaron que no se había realizado ninguna modificación. Posteriormente, el 13 de septiembre de 2022, se le solicitó que suscribieran una certificación bajo juramento en la que se certificara que no han realizado ninguna modificación, según este término es definido en el Contrato.<sup>108</sup>

En cuanto a Puertos, en diciembre del 2019, se le cursó comunicación y no se emitieron comentarios.

## **C. Metodología de Evaluación**

La evaluación de este renglón del Contrato se basó en el análisis de la documentación provista, si alguna.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, las modificaciones realizadas cumplen con las disposiciones en el Contrato.
- Cumplimiento Parcial

<sup>108</sup> Véase *Sharepoint 21\_Request for Certifications > 2022\_09\_13 Solicitud Certificación Art 5 Aerostar.pdf*

Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, algunas de las modificaciones cumplen con las disposiciones del Contrato, ya sea en su forma o término.

- Incumplimiento  
Significa que las modificaciones no cumplen con las disposiciones en el Contrato.

#### **D. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la auditoría sobre las Modificaciones. En este caso, las mismas fueron agrupadas para propósitos de presentación del Informe, pero evaluamos el cumplimiento de forma individual.

<b>▪ Modificaciones Acordadas</b>	<b>No Aplica</b>
-----------------------------------	------------------

La Sección 5.1(a) del Contrato, establece que cualquier parte puede proponer una modificación. El proceso a seguir para aprobar la modificación es que, inmediatamente luego de la propuesta, Aerostar debe preparar una notificación escrita con una descripción de la modificación y proveer los siguientes detalles, entre otros: un itinerario de implementación, el costo de implementación, el impacto de la modificación en las operaciones del Aeropuerto, cambios a los Estándares Operacionales, estimados sobre el aumento o reducción en los costos de operación y mantenimiento del Aeropuerto, cualquier requerimiento para adquirir terrenos adicionales y cualquier otra obligación relacionada con la modificación. El costo de la preparación de la notificación escrita debe cubrirlo la parte que propone la modificación.

Las **modificaciones que no requieren consentimiento** son aquellas propuestas por Aerostar, donde ellos asuman el costo de implementación y que, además, no impliquen la adquisición de terrenos adicionales, ni alguna contribución de Puertos u otra agencia de gobierno, ni un cambio de las obligaciones de Puertos, bajo el Contrato y que no genere ingresos que no sean permitidos por ley. Para estos casos, el Contrato dispone que, una vez Aerostar notifica por escrito a Puertos, podrá implementar la modificación, sujeto a los derechos de las Aerolíneas signatarias, bajo el Acuerdo de Uso.

Para todas las demás modificaciones, Puertos y Aerostar negociarán de buena fe para determinar: 1) el propósito final de la modificación y cualquier trabajo relacionado; 2) la contribución que debe realizar cada uno para implementarla; 3) el itinerario de implementación; 4) la compensación, si alguna; 5) un estimado de gastos o cargos; 6) cualquier consideración adicional; 7) cambios a los Estándares de Operación, si alguno; 8) cualquier solicitud relacionada a la adquisición de terrenos adicionales; y 9) cualquier cambio a las obligaciones de cada parte del Contrato.

Cuando las partes acuerden realizar alguna modificación, deberán ponerla por escrito y la misma pasará a ser considerada como una **modificación acordada** y tendrá efecto cuando sea ejecutada por las partes. Todas las modificaciones deben contar con las autorizaciones y permisos necesarios, para la adquisición de terrenos adicionales.

Aerostar suscribió una certificación en la que un oficial facultado para representar a la entidad, declara bajo juramento que, durante el periodo bajo evaluación (2013 al 2020), no han realizado Modificaciones Acordadas en el Aeropuerto.<sup>109</sup>

<sup>109</sup> Véase *SharePoint Modifications Certificate (Article 5 of the Lease Agreement) (10-03-2022).pdf*.

▪ **Modificaciones Requeridas**

**No Aplica**

De conformidad a lo dispuesto en la Sección 5.2 del Contrato, si las partes no pueden llegar a un acuerdo sobre los términos de una modificación, Puertos tendrá derecho a solicitarle a Aerostar que implemente la modificación de acuerdo con los términos establecidos por Puertos, para lo cual deberá compensar a Aerostar, según lo dispuesto en la Sección 15.1(b) del Contrato. Estas modificaciones serán consideradas como **modificaciones requeridas** y no podrán interferir con los deberes de Aerostar, bajo el Certificado de Operación emitido por la FAA. No obstante, se estipula que a Aerostar no se le requerirá comenzar a ejecutar la modificación hasta que Puertos obtenga autorización del Banco de Desarrollo Económico, y provea evidencia suficiente, a satisfacción de Aerostar, de tener la capacidad financiera para costear la implementación de la modificación, entre otras condiciones establecidas en el Contrato.

Aerostar suscribió una certificación en la que un oficial facultado para representar a la entidad, declara bajo juramento que, durante el periodo bajo evaluación (2013 al 2020), no han realizado Modificaciones Requeridas en el Aeropuerto.<sup>110</sup>

**E. Resumen de la Evaluación**

Conforme la información evaluada la Tabla 19, a continuación, presenta el cumplimiento del Arrendatario con los requerimientos de modificaciones del Contrato.

Tabla 19: Resumen de la Evaluación de los Seguros

Criterio	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Modificaciones Acordadas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Modificaciones Requeridas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Resumen</b>	<b>N/A:14</b>						
<p><b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial •            ND = Datos No Disponible • N/A = No Aplica</p>							

**F. Recomendaciones**

No tenemos recomendaciones para esta sección.

<sup>110</sup> Véase *SharePoint Modifications Certificate (Article 5 of the Lease Agreement) (10-03-2022).pdf*.

## 8. Autorizaciones (Permisos, Endosos y Certificaciones)

### A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento

La Sección 3.4(c) del Contrato, requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás Autorizaciones<sup>111</sup> (según este término es definido en el Contrato) necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. De otra parte, la Sección 9.1 del Acuerdo de Uso, *Schedule 3* de la Escritura de Ratificación y Conversión del Contrato de Arrendamiento a Instrumento Público (2013-000012-D)<sup>112</sup> del 23 de febrero de 2013, le requiere al Arrendatario y a las Aerolíneas Signatarias cumplir con el pago de impuestos, obtener licencias, certificaciones y permisos necesarios para la operación y uso del Aeropuerto.

La escritura antes mencionada, hace referencia a proyectos como parte del Programa de Mejoras Capitales que Puertos tenía y no había completado antes del Cierre (27 de febrero de 2013). Para poder continuar con estos proyectos, el 27 de febrero de 2013, se suscribieron varios acuerdos para la transferencia de las siguientes Autorizaciones:

1. Permiso de Dragado y Relleno, emitido por el Cuerpo de Ingeniero de los Estados Unidos ("USACE", por sus siglas en inglés) Número SAJ-1999-04286 (IP-CGR);
2. Permiso de Construcción para Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-0703-1100-II-C y el Permiso de Operación de Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-1208-0622-II-O, ambos emitidos por la Junta de Calidad Ambiental de Puerto Rico; y
3. Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles Número O-MA02-SJ-01657-0122007 y Número O-MA01-SJ-02041-3107008, emitidos por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales.

Además, se suscribieron acuerdos para la transferencia de Autorizaciones necesarias para la operación ordinaria y rutinaria del Aeropuerto. Estos acuerdos fueron necesarios para definir el cese de las operaciones por parte de Puertos y la continuidad por parte del Arrendatario. Estas Autorizaciones fueron las siguientes:

1. Permiso de Uso, Certificaciones de Prevención de Incendios y Salud Ambiental;
2. Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía Número 050000 (con Número de Rastreo PRR05BN4, emitido por la Agencia Federal para la Protección Ambiental ("EPA" por sus siglas en inglés);
3. Autorización de Descarga de Aguas Residuales Número AUA-E-10-102-009, emitida por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillado; y
4. Permiso para instalación de Almacenaje de Aceite Usado Número PG-CRAU-09-16-0071-RG, emitido por la Junta de Calidad Ambiental.

Finalmente, en esta sección también evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con otras Autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto, tales como las siguientes:

<sup>111</sup> Véase Sección 1.1 sobre definiciones, "Authorization" means any approval, certificate of approval, authorization, consent, waiver, variance, exemption, concession, endorsement declaratory order, exception, license, filing, registration, permit, special lease, or other requirement of any Person that applies to all or any portion of the LMM Airport Facility or the LMM Airport Facility Operations.

<sup>112</sup> Véase dirección en línea <https://consultacontratos.ocpr.gov.pr/contract/details?contractid=3849967>

1. Certificado de Operación del Aeropuerto;
2. Certificado de Registro de Comerciante;
3. Plan de Reciclaje, y
4. Autorización de DACO para la operación del estacionamiento

## **B. Implementación por el Arrendatario**

Conforme a las estipulaciones del Contrato, Puertos y el Arrendatario realizaron gestiones para obtener, renovar y mantener las Autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto o para completar ciertos trabajos de mejora a las instalaciones del Aeropuerto.

## **C. Metodología de la Evaluación**

La evaluación fue dividida en dos (2) renglones principales. El primero de estos renglones es la obtención de las autorizaciones requeridas por el Contrato. El segundo de los renglones es la vigencia de las autorizaciones obtenidas para el Aeropuerto durante el periodo de evaluación. Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que los permisos necesarios para las operaciones del Aeropuerto fueron obtenidos por Aerostar o Puertos y que los mismos fueron renovados y se mantuvieron vigentes durante todo el periodo de evaluación.
- Cumplimiento Parcial  
Significa que algunos, pero no todos, los permisos necesarios para la operación del Aeropuerto fueron obtenidos por Aerostar o Puertos, o que los mismos no estuvieron vigentes o estuvieron vigentes de manera intermitente durante el periodo de evaluación.
- Incumplimiento  
Significa que ninguna de las autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto fue obtenidas por Aerostar o por Puertos, o que las mismas no estuvieron vigentes durante el periodo de evaluación.

## **D. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la evaluación dividida por el tipo de Autorización y por año.

### **Autorizaciones de Transición para la culminación de Proyectos en progreso al Cierre**

Como se adelantó en la introducción, aquí se detallan los permisos emitidos en ocasión de un Proyecto o Mejora Capital programado o en progreso al momento del cierre, cuya transferencia fue necesaria para que Aerostar pudiese continuar con su desarrollo. A continuación, se identifican y se provee un breve trasfondo de estas Autorizaciones.

### **Permiso de Dragado y Relleno Número SAJ-1999-04286 (IP-CGR)**

El Permiso de Dragado y Relleno Número SAJ-1999-04286 (IP-CGR) fue emitido por el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos el 26 de junio de 2006 con vigencia hasta el 26 de junio de 2013.<sup>113</sup> El 27 de febrero de 2013, las partes suscribieron un acuerdo para su transferencia con el fin de que Aerostar pudiese continuar con el desarrollo de los siguientes proyectos:

1. "Runway 8-26 Safety Area Extension";
2. "Taxiway Sierra Extension with 45° Turn";
3. "Midfield Taxiway Improvements";
4. "Widening of the Cargo Access Road";
5. "Kilo Apron Expansion";
6. "South General Aviation (SGA); y
7. "Parallel Taxiway Development".

Estos proyectos estaban sujetos a un plan de mitigación compensatoria suscrito por Puertos, el "Final Mitigation Plan-Revised Information Provided to Finalize the Mitigation Plan for Impacts Associated with the 5-Year Capital Improvement Program", con fecha del 1ro de mayo de 2006, enmendado el 26 de mayo de ese mismo año.<sup>114</sup> El área total de mitigación cubría un terreno de 85.9 acres y un lote de 42 acres, que sería seleccionado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Mediante el acuerdo para la transferencia de este permiso, Puertos le transfirió a Aerostar el permiso con todas sus condiciones y obligaciones. No obstante, Puertos retuvo las responsabilidades del permiso concernientes a las obligaciones del plan de mitigación.

El Arrendatario informó que algunos de los proyectos relacionados a este permiso fueron iniciados por Puertos y completados por Aerostar, mientras que otros no fueron realizados. Específicamente, el Arrendatario comunicó que los proyectos "South General Aviation (SGA) y Runway 8-26 Safety Area Extension") fueron iniciados por Puertos y completados por Aerostar en diciembre del 2013 y febrero del 2014, respectivamente. Los demás proyectos, no fueron desarrollados según el Arrendatario.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Año 2013-2014</li> </ul> | <p><i>No hay datos suficientes para corroborar cumplimiento</i></p> |
|---|---|

---

A pesar de haber suscrito el acuerdo para la transferencia de este permiso y haber completado dos proyectos [a saber, "Runway 8-26 Safety Area Extension y South General Aviation" (SGA)] iniciados por Puertos para los cuales se había obtenido el permiso, Aerostar no presentó evidencia de haber obtenido su transferencia.

Aerostar presentó como evidencia una carta con fecha del 27 de febrero del 2013 dirigida al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos en la que solicita la modificación del permiso núm. SAJ-1999-04286 (IP-VG) para que Aerostar fungiera como la entidad autorizada de manera que dicha entidad pudiese completar las actividades pendientes de dragado y relleno autorizadas bajo el mencionado permiso. Sin embargo, la carta solicitando la transferencia no es suficiente evidencia para acreditar que Aerostar haya transferido o modificado el permiso a su nombre.

<sup>113</sup> Véase SharePoint 13\_Permit Transfers>Dredge and Fill Permit>54.Permits - Dredge and Fill.pdf.

<sup>114</sup> Véase SharePoint 13\_Permit Transfers>Dredge and Fill Permit>62. Permit Transfer Agreement -Dredge and Fill.pdf.

De otra parte, según surge de la evidencia provista por el Arrendatario, el proyecto *Runway 8-26 Safety Area Extension* fue completado por Aerostar el **27 de febrero de 2014**<sup>115</sup> (un año después del cierre y de haberse suscrito el acuerdo para la transferencia del permiso), por lo que entendemos que debió procurar la transferencia del permiso para completar los trabajos, si las actividades envueltas para completar este proyecto requerían del permiso.

Sin embargo, el Arrendatario expuso que los trabajos que completó como parte del referido proyecto, no requerían de este permiso. Para sustentar su alegación, produjo un reporte de los trabajos realizados en el proyecto durante los meses de enero a marzo del 2013.<sup>116</sup> De la evaluación de este informe, surge que durante ese periodo no se realizaron trabajos de dragado. Entendemos, por el tipo de proyecto que, de ordinario, las actividades de dragado y relleno se realizan al principio.

Con relación al proyecto *South General Aviation (SGA)*, el Arrendatario proveyó dos comunicaciones del contratista, Tamrío, la primera al entonces Director Ejecutivo de Puertos, Lcdo. Víctor Suárez, con fecha del 18 de julio de 2013, sobre la liquidación, entrega y pagos del proyecto, en la cual se indica que la terminación sustancial fue el **16 de diciembre de 2012**.<sup>117</sup> En la segunda comunicación, dirigida a Aerostar, el contratista hace referencia a la inspección final llevada a cabo el 20 de diciembre de 2013 y la aceptación del proyecto por parte de Aerostar.<sup>118</sup>

A pesar de que el Permiso de Dragado y Relleno fue objeto de un acuerdo de transferencia, de la información provista por el Arrendatario no podemos acreditar su transferencia. No obstante, de los informes provistos sobre los proyectos que requerían este permiso podemos deducir que las actividades que requerían este permiso fueron completadas antes de que Aerostar asumiera la operación del Aeropuerto por lo que tal vez no era necesaria su transferencia. Podemos hacer esta inferencia, primero, debido a que algunos de los proyectos que requerían del permiso no fueron realizados; y segundo, porque para aquellos proyectos en progreso al momento del cierre, los trabajos completados por Aerostar, no aparentan haber requerido tal permiso.

Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar, y no se emitieron comentarios.

Por consiguiente, no podemos evaluar el cumplimiento con este permiso para los años bajo evaluación.

<p>▪ <i>Años 2015- 2020</i></p>	<p>N/A</p>
<p>Según el Arrendatario y la información suministrada para los dos proyectos que requerían de este permiso, los trabajos completados por el Arrendatario para estos fueron culminados en el 2014.</p>	

<sup>115</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request>15\_Capital Projects (Evidence of Completion) >PFC Final Agency Decisions>02\_Runway 8-26 Safety Area Extension (Notice of Acceptance).pdf*.

<sup>116</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request>15\_Capital Projects (Evidence of Completion)> Rwy 8-26 Safety Area Extension - Qtrly Report to FAA (2013-Q1 Jan-March)*.

<sup>117</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request>15\_Capital Projects (Evidence of Completion) >South GA – Final Inspection and Acceptance.pdf*.

<sup>118</sup> Véase *SharePoint 19\_Seventh Request>15\_Capital Projects (Evidence of Completion)> South GA - Mention of Substantial Completion 2012.pdf*.

**Permiso de Construcción de Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-0703-1100-II-C y el Permiso de Operación de Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-1208-0622-II-O**

El Permiso de Construcción de Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-0703-1100-II-C y el Permiso de Operación de Fuente de Emisión Aérea Número PFE-LC-16-1208-0622-II-O fueron, originalmente, emitidos por la Junta de Calidad Ambiental (la “JCA”) para el uso de seis (6) generadores de emergencia localizados en el Aeropuerto.

Según los documentos provistos, el permiso de construcción de Puertos identifica seis (6) generadores de diferentes capacidades, dos (2) de ellos, a ser ubicados en el Terminal “B”, dos (2) en la Avenida Salvador V. Caro, uno (1) a ubicarse en el túnel y el otro (1) en el “West Baggage”. Su vigencia era hasta el 15 de julio del 2006. A partir de dicha fecha, se debió obtener el permiso de operación correspondiente. Sin embargo, copia de este no fue provisto.

Aerostar suministró documentos referentes a los referidos permisos. Según surge de la documentación provista, la vigencia para ambos permisos corresponde al periodo que cubre desde el 11 de diciembre de 2014 al 4 de octubre de 2021. A continuación, un resumen de la documentación provista por el Arrendatario referente a esta Autorización:

1. Carta y solicitud de transferencia del permiso PFE-16-1208-0622-II-O para seis (6) generadores con fecha del 27 de febrero de 2013 y ponche de radicación ante la JCA con fecha del 1ro de marzo de 2013.<sup>119</sup>
2. Carta de cumplimiento con evaluación de impacto ambiental,<sup>120</sup> emitida por la JCA el 11 de diciembre de 2014, para nueve (9) generadores de emergencia.
3. Permiso de Operación PFE-LC-16-0215-0123-II-O,<sup>121</sup> emitido por la JCA el 29 de abril de 2015, a vencerse el 29 de abril de 2020. La JCA solicita un pago de \$462.50 anuales, por las emisiones generadas (excepto monóxido de carbono). Se autoriza la operación de 16 generadores.
4. Modificación al Permiso de Construcción PFE-LC-16-0315-0159-II-C,<sup>122</sup> emitido por la JCA el 4 de octubre de 2018, a expirar el 4 de octubre de 2021. Permiso para añadir seis (6) generadores adicionales, para un total de 22 generadores.
5. Permiso de Operación PFE-LC-16-0215-0123-II-O,<sup>123</sup> emitida la modificación por la JCA el 14 de febrero de 2019, a vencer el 29 de abril de 2020, para autorizar los 22 generadores.

Lo que sigue es la evaluación de cumplimiento con esta Autorización por parte del Arrendatario para los años bajo evaluación.

▪ **Año 2013**

*En Cumplimiento*

<sup>119</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers>Air Emission Source Permit (Construction & Operation)> Evidencia Radicación JCA - Cambio de Dueño - Permit PFE-LC-16-1208-0622-II-O (03-01-2013).pdf.

<sup>120</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Carta No Impacto Ambiental JCA-PFE-(9GEN) (12-11-2014).

<sup>121</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Permiso de Operación PFE-LC-16-0215-0123-II-O (16GEN) (04-29-2015).

<sup>122</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Modificación Permiso de Construcción PFE-LC-16-0315-0159-II-C (22GEN) (10-04-2018).

<sup>123</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Permiso de Operación PFE-LC-16-0215-0123-II-O (22GEN) (02-14-2019).



El Arrendatario presentó copia de la solicitud para transferencia o cambio de dueño de los permisos PFE-LC-16-0703-1100-II-C y PFE-16-1208-0622-II-O, con fecha de radicación en la JCA del 1ro de marzo del 2013.<sup>124</sup> A esta solicitud se aneja el permiso para la operación de seis (6) generadores. Aunque se presentó evidencia de la radicación, no fue provista copia de los permisos emitidos a favor de Aerostar.

No obstante, presentada la evidencia para la correspondiente transferencia de los permisos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta Autorización para el año bajo evaluación.

▪ *Año 2014* *Cumplimiento Parcial*

Para este año, el Arrendatario suministró comunicación de la JCA, con fecha del 11 de diciembre de 2014, sobre su determinación de cumplimiento con la evaluación de impacto ambiental para la solicitud de operación de nueve (9) generadores de emergencia. De esta se desprende que el Arrendatario presentó la aludida solicitud. Sin embargo, el Arrendatario no proveyó copia de dicha solicitud o del permiso correspondiente, emitido por la JCA. Por lo tanto, no podemos determinar si para este año ya había solicitado un permiso de operación de fuente de emisión y fue la agencia concernida la que se atrasó en su emisión.

Por consiguiente, se determina al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con este permiso para el año bajo evaluación.

▪ *Año 2015* *En Cumplimiento*

Correspondiente a este año, el Arrendatario proveyó copia del Permiso de Operación número PFE-LC-16-0215-0123-II-O, emitido por la JCA el 29 de abril de 2015, con vencimiento al 29 de abril de 2020 (5 años), autorizando la operación de 16 generadores.

En el referido permiso, la JCA determinó un pago anual de \$462.50 por las emisiones generadas (excepto monóxido de carbono). Como evidencia de haber remitido el pago por emisiones, el Arrendatario proveyó copia de una hoja de pago con fecha del 21 de abril de 2015, de la cual surge un pago anual de \$511.00 y un pago por cuatro (4) años adelantado de \$1,644.00 para un total de \$2,155.00.<sup>125</sup> La hoja de pago está firmada por un representante autorizado de la JCA.

▪ *Año 2016 - 2018* *En Cumplimiento*

El permiso para 16 generadores estuvo vigente desde abril del 2015 al 29 de abril del 2020. El Arrendatario proveyó evidencia del pago hasta el 2020 para este permiso.<sup>126</sup>

▪ *Año 2018* *En Cumplimiento*

El permiso para 16 generadores estuvo vigente desde abril del 2015 al 29 de abril del 2020. El Arrendatario proveyó evidencia del pago hasta el 2020 para este permiso.<sup>127</sup>

<sup>124</sup> Véase *Sharepoint* 13\_Permit Transfers>Air Emission Source Permit (Construction & Operation) >Evidencia Radicación JCA - Cambio de Dueño - Permit PFE-LC-16-1208-0622-II-O (03-01-2013).pdf.

<sup>125</sup> Véase *Sharepoint* 13\_Permit Transfers>Air Emission Source Permit (Construction & Operation)>Solicitud Radicada Modificación PFE Operación Nuevos Generadores con Evidencia de Pago (04-21-2015).pdf.

<sup>126</sup> *Id.*

<sup>127</sup> *Id.*

El Arrendatario presentó copia de la modificación al Permiso de Construcción PFE-LC-16-0315-0159-II-C, emitida por la JCA el 4 de octubre de 2018, con vigencia de tres años. La modificación añade 6 generadores adicionales, para un total de 22 generadores.

▪ *Año 2019-2020* *En Cumplimiento*

Para este año, el Arrendatario presentó la solicitud correspondiente de modificación al Permiso de Operación con fecha del 9 de enero de 2019, para incluir los seis (6) generadores de emergencia e incluyó copia de la hoja de pago y el correspondiente recibo por la cantidad total de \$1,541, que cubre la modificación al permiso de operación y las emisiones correspondientes.<sup>128</sup> Además, suministró evidencia de la correspondiente modificación al Permiso de Operación Número PFE-LC-16-0215-0123-II-O, emitida por la agencia el 14 de febrero de 2019, con vigencia hasta el 29 de abril de 2020. Esta modificación autoriza el uso de los 22 generadores de electricidad.<sup>129</sup>

Finalmente, el Arrendatario proveyó evidencia de la renovación del permiso de operación con fecha del 4 de mayo del 2021<sup>130</sup>. Notamos que, a pesar de que el permiso de operación venció el 29 de abril del 2020, en virtud de la Ley 57 del 14 de junio de 2020, “Ley Complementaria para Atender los Efectos de la Economía Puertorriqueña Provocados por la Emergencia del Covid-19” y las órdenes administrativas emitidas a su amparo, se estableció una extensión automática a la vigencia de permisos o licencias emitidas por el Gobierno de Puerto Rico y sus agencias o instrumentalidades, cuyas fechas de vencimiento cayeron, a partir del 1 de marzo de 2020.

***Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles***  
***Número O-MA02-SJ-01657-0122007 y***  
***Número O-MA01-SJ-02041-3107008***

El 27 de febrero del 2013, las partes suscribieron un acuerdo para la transferencia de los permisos emitidos por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales para el Corte, Poda y Siembra de Árboles con número O-MA02-SJ-01657-20122007 y número O-MA01-SJ-02041-31072008 y para la Autorización de Emergencia para el Mantenimiento del Drenaje del Área de Cargo. Los referidos permisos y la autorización están relacionados al plan de mitigación para el desarrollo de ciertos proyectos y provee para la remoción, corte o poda de cualquiera de los 10,812 árboles localizados en las instalaciones del Aeropuerto y para la siembra de 14,610 árboles, en un área de 85.92 cuerdas de terreno (Finca Virginia). Mientras, la Autorización de Emergencia autorizó la poda o corte de árboles existentes en un tramo de 1,148 pies lineales del canal de drenaje del área de cargo. La vigencia de estos permisos era la misma que la del término programado para el desarrollo de los proyectos propuestos.

El permiso número O-MA02-SJ-01657-20122007 fue emitido el 8 de febrero del 2008 y está relacionado a la Extensión del Área de Seguridad de la Pista 8-26, Mejoras y Extensión de la Antepista Sierra y Ensanche

<sup>128</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Solicitud Radicada Modificación PFE Operación Nuevos Generadores con Evidencia de Pago (04-21-2015).pdf

<sup>129</sup> Véase, Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) > Permiso de Operación PFE-LC-16-0215-0123-II-O (22GEN) (02-14-2019).

<sup>130</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Air Emission Source Permit (Construction & Operation) Permiso PFE Operación Generadores 1-22 - Renovado 5-4-21.pdf

de la Carretera de Acceso al Sector Central (PR-26). Mientras, el permiso O-MA-PMA01-SJ-02041-31072008, está relacionado a la poda de árboles y el manejo de la vegetación arbórea en el área de acercamiento a la pista 8-26, para cumplir con los protocolos de seguridad para el despegue y aterrizaje en dicha pista. Este permiso fue otorgado el 5 de agosto de 2008, con fecha de expiración del 5 de agosto de 2013.

A continuación, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con esta Autorización por año.

▪ *Año 2013* *En Cumplimiento*

Aerostar suministró documentos referentes al permiso O-MA01-SJ-02041-3107008 (permiso otorgado el 5 de agosto de 2008). No obstante, los documentos suministrados son la Solicitud de Permiso para Corte, Poda, Trasplante y Siembra de Árboles No Asociados a Proyectos de Construcción o Enmienda a Permiso Incidental. El mismo fue presentado ante el Departamento de Recursos Naturales (DRNA), el 8 de abril de 2013. El 10 de abril de 2013, se emitió el nuevo permiso identificado con un nuevo número, el O-MA01-SJ-05047-10042013, con fecha de vencimiento al 10 de abril de 2015, dejando sin efecto el permiso O-MA01-SJ-02041-3107008.

A tales efectos, se considera que el Arrendatario está en Cumplimiento con este permiso para el año bajo evaluación.

▪ *Año 2014* *En Cumplimiento*

Para este año, el Arrendatario proveyó copia del permiso número O-MA-PMA01-SJ-05047-10042013, emitido por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales el 10 de abril de 2013, para el manejo de los árboles localizados en el área de acercamiento a la Pista 8-26 en el Aeropuerto. Este permiso tenía una vigencia de dos (2) años, a partir de la fecha de expedición y dejó sin efecto el Permiso Número O-MA01-SJ-02041-31072008, otorgado el 5 de agosto de 2008.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con el permiso de referencia para el año bajo evaluación.

▪ *Año 2015* *En Cumplimiento*

El permiso O-MA01-SJ-05047-10042013, emitido por el DRNA estuvo vigente hasta el 10 de abril de 2015, para concluir con el manejo de los árboles localizados en el área de acercamiento a la Pista 8-26 en el Aeropuerto. Posterior a los trabajos realizados bajo el permiso de referencia, el Arrendatario informó que continúan realizando podas menores al 33% (de mantenimiento), por lo que no requieren autorización del DRNA.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento para el periodo aplicable al año bajo evaluación.

*Años 2016-2020* *N/A*

El Arrendatario informó que, para este periodo de evaluación, Aerostar continuó realizando podas menores (de mantenimiento), por lo que no requirieron autorización del DRNA.

## **Operaciones Generales**

Dentro de la categoría de operaciones generales detallamos los permisos, endosos y certificaciones necesarias para la operación ordinaria del Aeropuerto:

### **Permiso de Uso**

El 27 de febrero del 2013, Puertos y Aerostar suscribieron un acuerdo para la transferencia de las siguientes Autorizaciones: Permiso de Uso/Ocupación, Prevención de Incendio y Salud Ambiental. En este, las partes acordaron colaborar con el intercambio de información, de manera tal que se pudiesen emitir las referidas autorizaciones a nombre de Aerostar.

Como parte de la transacción, se facilitaron copias de varios permisos de uso, entre estos: el permiso de uso núm. 34785 para el uso del Aeropuerto a favor de la Autoridad de los Puertos con fecha del 23 de abril de 1999, el permiso de uso para el edificio que alberga las estaciones de bombeo del sistema sanitario, el permiso de uso para el uso de tres tanques de combustible, el permiso de uso para el estacionamiento multi-piso, el permiso de uso para las instalaciones de rescate aéreo y bomberos y un permiso de uso para el Terminal "A" del Aeropuerto emitido el 31 de mayo del 2012.

A continuación, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con el permiso de uso.

- Año 2013 – 2020 En Cumplimiento  
Aerostar obtuvo y produjo copia del Permiso de Uso para el Aeropuerto, emitido por el Departamento de Permisos Urbanísticos del Municipio Autónomo de Carolina.

El Arrendatario proveyó copia del Permiso de Uso con número de solicitud 13-0266-UU-N01,<sup>131</sup> con fecha de emisión del 21 de marzo de 2013. Según se desprende de este, el permiso de uso abarca las siguientes áreas:

1. Edificio Principal [oficinas administrativas, áreas comunes, baños, recepción de seis (6) terminales],
2. Terminal "A" (áreas comunes, baños, 1er piso área de pasajeros, 2do piso área de maletas),
3. Terminal "B" (áreas comunes, baños, 1er piso área de pasajeros, piso interior aduana, 2do piso despacho de maletas),
4. Terminal "C" (áreas comunes, baños, 1er piso área de pasajeros, 2do piso área de maletas),
5. Terminal "D" (áreas comunes, baños, 1er piso área de pasajeros, 2do piso área de maletas),
6. Terminal "E" (áreas comunes, baños, 1er piso área de pasajeros, 2do piso área de maletas),
7. Edificio de Rescate,
8. Edificio de Estacionamiento Multipisos,
9. Pista de Aterrizaje Norte (8-26),
10. Pista de Aterrizaje Sur (10-28),
11. Área de Mantenimiento y Taller de Mecánica y
12. Taxiway.

<sup>131</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 10\_AAH Permiso de Uso (03-21-13)*.

Este permiso no tiene fecha de expiración, por lo que ha estado vigente durante todo el periodo de evaluación.

A parte de este permiso, el Arrendatario proveyó una copia de un permiso de uso provisional, solicitud núm. 17-0000-UU-N01, emitido el 18 octubre de 2017 para el Aeroparque. Esta estructura es descrita como una de hormigón y bloques de dos plantas, para uso de tiendas de conveniencia, venta de bebidas alcohólicas detalladas y cigarrillos.<sup>132</sup> También se proveyó el permiso final número 11884, emitido el 19 de marzo de 2018, en el cual se identifica que esta estructura está ubicada en el Terminal "E".<sup>133</sup> Expuso el Arrendatario que esta estructura estuvo cerrada desde antes de que Aerostar asumiera la operación del Aeropuerto y que no fue hasta el 2017 que se abrió para el uso del público.

### ***Certificación para la Prevención de Incendios***

El 27 de febrero del 2013, Puertos y Aerostar suscribieron un acuerdo para la transferencia de las siguientes Autorizaciones: Permiso de Uso/ Ocupación, Prevención de Incendio y Salud Ambiental. En este, las partes acordaron colaborar con el intercambio de información, de maneral tal que se pudiesen emitir las referidas autorizaciones a nombre de Aerostar.

Como parte de la transacción, se proveyó una Certificación para la Prevención de Incendios con fecha de expedición del 31 de mayo del 2012 y fecha de expiración al 31 de mayo del 2013, a favor de Puertos, emitida por la Oficina de Gerencia de Permisos.<sup>134</sup>

A continuación, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con la certificación para la prevención de incendios. La evaluación se hará en consideración a las estructuras que se identifican en el Permiso de Uso del Aeropuerto, que por sus características requieren de esta certificación.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Año 2013</i></li> </ul> | <p><i>Incumplimiento</i></p> <hr/> <p>La Certificación para la Prevención de Incendios provista durante la transacción estuvo vigente hasta el 31 de mayo del 2013 a favor de Puertos. Aerostar no proveyó evidencia para la solicitud de transferencia, renovación o emisión de una nueva certificación a su nombre según lo acordado.</p> <p>Por consiguiente, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta certificación para el año bajo evaluación.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Año 2014</i></li> </ul> | <p><i>Incumplimiento</i></p> <hr/> <p>El Arrendatario no proveyó evidencia de haber procurado esta certificación para el año bajo evaluación.</p>   |

<sup>132</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits>Permiso Uso Aeroparque (10-18-2017).pdf.

<sup>133</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits>Permiso Uso Aeroparque (03-19-2018).pdf.

<sup>134</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth RequestReq\_252012 - 2013 AILMM Certificación para la Prevención de Incendios (Provided by PRPA in Closing).pdf.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta certificación para el año bajo evaluación.

▪ *Año 2015* *Cumplimiento Parcial*

El Arrendatario obtuvo el Certificado de Inspección y Permiso Número 415/03/14/3872 para el Terminal “A” del Aeropuerto, emitido por Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, el 14 de octubre de 2015, con fecha de expiración al 26 de febrero de 2016.<sup>135</sup>

El referido certificado indica que es solo para el Terminal “A”. Esto contrasta con el Permiso de Uso emitido para el Aeropuerto, del cual se desprende las siguientes áreas que componen el Aeropuerto: Edificio Principal, Terminal “A”, “B”, “C”, “D”, “E”, Edificio de Rescate y Edificio de Estacionamiento Multipisos, Pista de Aterrizaje Norte (8-26), Pista de Aterrizaje Sur (10-28), Área de Mantenimiento y Taller de Mecánica y el *Taxiway*.

El Arrendatario indicó que, durante los años 2015 y 2016, los Terminales “B” y “C” se encontraban bajo remodelación como parte del Programa de Mejoramiento de Capacidad del Aeropuerto (*Capacity Enhancement Program* o “CEP”, por sus siglas en inglés). No obstante, con la información brindada por el Arrendatario, no se puede determinar o corroborar las fechas (fecha de inicio/fecha de terminación) durante las cuales se llevaron a cabo estas remodelaciones.

Destacamos que el Arrendatario no proveyó certificación para el Terminal “D”, para el año bajo evaluación, ni para las otras estructuras identificadas en el Permiso de Uso.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta certificación, ya que no evidenció haber obtenido la certificación para todo el año bajo evaluación, ni para todos los edificios que componen el Aeropuerto.

▪ *Año 2016* *Cumplimiento Parcial*

El Arrendatario obtuvo el Certificado de Inspección y Permiso Número 78514, expedido por el Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, el 9 de febrero de 2016, con fecha de expiración al 8 de febrero de 2017. Este certificado indica que la autorización es solo para el Terminal “A” (no se incluyen las certificaciones correspondientes para los demás terminales). El certificado describe el terminal como sigue: 3 plantas, un área de construcción de 348,537 pies cuadrados y con materiales de construcción de hormigón, metal y “*gypsum board*”.<sup>136</sup>

El Arrendatario presentó una Certificación para la Prevención de Incendios con número 2015-096245-CPI-164907, con fecha de expedición del 26 de febrero de 2016 y fecha de expiración al 26 de febrero del 2017.<sup>137</sup> El Arrendatario comunicó que esta corresponde al Terminal “B”. No obstante, la certificación no identifica la estructura como tal. La certificación indica que es para el “Programa de Mejoramiento de Capacidad Aeropuerto Luis Muñoz Marín” (el CEP). De esta certificación se desprende que, es una estructura de dos plantas

<sup>135</sup> Véase, *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 16\_AAH* Certificación para la Prevención de Incendios (2015-2016).

<sup>136</sup> Véase, *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 17\_AAH* Certificación para la Prevención de Incendios (2016-2017).

<sup>137</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits>Aerostar* Certificación para la Prevención de Incendios – Terminal B (02-26-16) (VENCE 02-26-17).pdf

con un área de construcción de 288,539 pies cuadrados, con material de hormigón armado y bloques con acero estructural.

El Arrendatario expuso que, durante los años 2015 y 2016, los Terminales “B” y “C” se encontraban bajo remodelación como parte del CEP. No obstante, de la información brindada por el Arrendatario, no es posible determinar las fechas durante las cuales se llevaron a cabo las remodelaciones del CEP.

De otra parte, notamos que, en los Informes Anuales del Arrendatario (los “LAR”, por sus siglas en inglés) se hace referencia al uso del Terminal “D”, durante el periodo que cubre del 2014 al 2017. Sin embargo, el Arrendatario no presentó la Certificación de Prevención de Incendios correspondiente a este terminal, ni para las otras estructuras identificadas en el Permiso de Uso (a saber: Edificio Principal, Terminal “C”, “D”, “E”, Edificio de Rescate y Edificio de Estacionamiento Multipisos, Pista de Aterrizaje Norte (8-26), Pista de Aterrizaje Sur (10-28), Área de Mantenimiento y Taller de Mecánica y el *Taxiway*).

El Arrendatario presentó la certificación de referencia para solo dos estructuras, el Terminal “A” y el Terminal “B”. A tales efectos, se considera al Arrendatario Cumplimiento Parcial con esta certificación porque no demostró tener la misma para todos los edificios que componen el Aeropuerto.

▪ *Año 2017* *Cumplimiento Parcial*

El Arrendatario obtuvo y proveyó copias de los Certificados de Inspección y Permisos<sup>138</sup> para varios de los terminales del Aeropuerto. A continuación, se detallan los certificados:

- Terminal “A” – con número 1888699, con fecha de expedición del 23 de enero de 2017 y fecha de expiración al 23 de enero de 2018. El certificado anterior expiraba el 8 de febrero de 2017, por lo que el mismo estuvo vigente en todo momento.
- Terminal “B” – con número 304510, con fecha de expedición del 27 de enero de 2017 y fecha de expiración al 27 de enero de 2018. El certificado anterior expiraba el 26 de febrero del 2017.
- Terminal “C” – con número 209212, con fecha de expedición del 13 de marzo de 2017 y fecha de expiración al 13 de marzo de 2018. El certificado anterior no fue suministrado, por lo que no se puede comprobar la vigencia del mismo para el periodo del 1 de enero al 12 de marzo.
- Edificio Aeroparque – con número 2017-211059-CPI-035458, con fecha de expedición del 15 de septiembre de 2017 y fecha de expiración al 18 de septiembre del 2018. El Arrendatario indicó que esta estructura estuvo cerrada desde antes de ellos operar el Aeropuerto y que no fue hasta el 2017 que se reabrió al público.

En los certificados suministrados por el Arrendatario, no pudimos identificar algún Certificado que corresponda o haga referencia al Terminal “D”. En el informe sobre la condición de las instalaciones (“FCA”, por sus siglas en inglés) para el año bajo evaluación se señala que, tras el paso y los daños provocados por el Huracán María, el 20 de septiembre de 2017, Aerostar comenzó con el desarrollo de documentos de construcción

<sup>138</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 18\_AAH Certificación para la Prevención de Incendios (2017-2018)*.

para la rehabilitación y modernización del Terminal “D”, ya que fue el Terminal más afectado. Pero, no tenemos información que corrobore si el Terminal “D” o parte de este, estaba operando antes del paso del Huracán. De hecho, en el Apéndice “D” del Informe Anual del Arrendatario del 2017, hace referencia a órdenes relacionadas a pantallas de información de vuelos localizadas en el Terminal “D”. Por lo tanto, podemos deducir que el Terminal “D” se encontraba en operación.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con estas certificaciones, ya que no proveyó evidencia de las certificaciones para todas las áreas en uso, según estas constan en el Permiso de Uso.

■ *Año 2018* *Cumplimiento Parcial*

El Arrendatario obtuvo y proveyó copias de los Certificados de Inspección y Permisos<sup>139</sup> para varios de los terminales del Aeropuerto. A continuación, se detallan los certificados:

- Terminal “A” – con número 301948, con fecha de expedición del 19 de enero de 2018 y fecha de expiración al 19 de enero de 2019. El certificado anterior expiraba el 23 de enero de 2018, por lo que el mismo estuvo vigente en todo momento.
- Terminal “B” – con número 304510, con fecha de expedición del 26 de enero de 2018 y fecha de expiración al 26 de enero de 2019. El certificado anterior expiraba el 27 de enero de 2018, por lo que el mismo estuvo vigente en todo momento.
- Terminal “C” – con número 315836, con fecha de expedición del 22 de febrero de 2018 y fecha de expiración al 22 de febrero de 2019. El certificado anterior expiraba el 13 de marzo de 2018, por lo que el mismo estuvo vigente en todo momento.
- Edificio Aeroparque – con número 2017-205863-CPI-038924, fecha de expedición del 13 de marzo del 2018 y fecha de expiración al 14 de marzo de 2019. El certificado anterior expiraba el 16 de septiembre del 2018, por lo que estuvo vigente en todo momento.

En los certificados suministrados por el Arrendatario, no se identificó el certificado para el Terminal “D”. El FCA 2017, indica que, tras el paso y los daños provocados por el Huracán María, el 20 de septiembre de 2017, Aerostar comenzó con el desarrollo de documentos de construcción para la rehabilitación y modernización del Terminal “D”, ya que fue el terminal más afectado. Por su parte, en el informe anual sobre la condición de las instalaciones del Aeropuerto del 2018 (el FCA del 2018), se indica que el mismo se encontraba bajo renovación y que estuvo cerrado durante este año. Por ende, no era necesaria la certificación para la prevención de incendios para el Terminal “D”, para el año bajo evaluación.

En consideración a lo anterior, el Arrendatario está en Cumplimiento Parcial, ya que no produjo evidencia de haber obtenido las certificaciones para el resto de las áreas en uso, según estas surgen del Permiso de Uso.

■ *Año 2019* *Cumplimiento Parcial*

<sup>139</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 19\_AAHCertificación para la Prevención de Incendios (2018-2019)*.



El Arrendatario obtuvo y produjo copias de Certificados de Inspección y Permisos<sup>140</sup> para varios de los terminales del Aeropuerto. A continuación, se detallan los certificados:

- Terminal “A” – con número 436617, con fecha de expedición del 28 de enero de 2019 y fecha de expiración al 28 de enero de 2020. El certificado anterior expiraba el 19 de enero de 2019, podría deberse a un retraso en la solicitud del certificado o a la demora en la agencia; no obstante, el mismo fue renovado.
- Terminal “B” – con número 436614, con fecha de expedición del 28 de enero de 2019 y fecha de expiración al 28 de enero de 2020. El certificado anterior expiraba el 26 de enero de 2019, podría deberse a un retraso en la solicitud del certificado o a la demora en la agencia; no obstante, el mismo fue renovado.
- Terminal “C” – con número 436609, con fecha de expedición del 22 de febrero de 2019 y fecha de expiración al 22 de febrero de 2020. El certificado anterior expiraba el 22 de febrero de 2019, por lo que el mismo estuvo vigente en todo momento.
- Edificio Aeroparque – con número 452946, con fecha de expedición del 21 de febrero de 2019 y fecha de expiración al 21 de febrero del 2020. El certificado anterior expiraba el 14 de marzo del 2019, por lo que estuvo vigente en todo momento.
- Edificio de Estacionamientos Multipisos – con número 441017, fecha de expedición del 4 de febrero del de 2019 y expiración al 4 de febrero del 2020. No se produjo la certificación para esta estructura para años anteriores.

Con relación al Terminal “D”, surge de la información provista, tal como el FCA para el 2019, que este estaba cerrado al público por trabajos de renovación. Por ende, no era necesario obtener la certificación de prevención contra incendios para este terminal.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con estas certificaciones, por no haber provisto las mismas para el resto de las áreas en uso, según surge del Permiso de Uso.

■ *Año 2020* *Cumplimiento Parcial*

El Arrendatario obtuvo y produjo copia de Certificados de Inspección y Permisos<sup>141</sup> para varios de los terminales del Aeropuerto, los cuales se detallan a continuación:

- Terminal “A” – con número 5888506, fecha de expedición 27 de enero de 2020 y fecha de expiración al 27 de enero de 2021. El certificado anterior expiró el 28 de enero de 2020, por lo que estuvo vigente durante el año bajo evaluación.
- Terminal “B” – con número 5888506, con fecha de expedición del 27 de enero de 2020 y fecha de expiración al 27 de enero del 2021. El certificado anterior expiró el 28 de enero de 2020, por lo que estuvo vigente durante el año bajo evaluación.
- Terminal “C” – con número 5888504, con fecha de expedición del 27 de enero de 2020 y fecha de expiración al 21 de enero del 2021. El certificado anterior expiraba el 22 de febrero de 2020, por lo que estuvo vigente en todo momento durante el año bajo evaluación.
- Edificio Aeroparque – con número 588648, expedido el 28 de agosto del 2020 y fecha expiración al 28 de agosto del 2021. El certificado anterior expiraba el 21 de

<sup>140</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 20\_AAH Certificación para la Prevención de Incendios (2019-2020)*.

<sup>141</sup> Véase *Sharepoint 18\_Sixth Request > Authorizations and Permits > AAH Certificación para la Prevención de Incendios (2020-2021).pdf*.

febrero del 2020. Su fecha de expiración fue antes del 1 marzo del 2020, fecha a partir de la cual se extendió automáticamente la vigencia de licencias, permisos o endosos emitidos por el Gobierno de Puerto Rico, sus instrumentalidades o agencias, en virtud de la Ley 57 del 14 de junio de 2020, por motivo de la pandemia. Por ende, la certificación para esta estructura no estuvo vigente en todo momento durante el periodo bajo evaluación.

- Estacionamiento Multipisos – con número 588507, emitido el 27 de enero del 2020 con fecha de expiración al 27 de enero del 2021. El certificado anterior expiraba el 4 de febrero del 2020, por lo que estuvo vigente en todo momento durante el periodo bajo evaluación.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con estas certificaciones, por no haber provisto evidencia de la existencia o vigencia de las autorizaciones para el resto de las áreas en uso, según estas surgen del Permiso de Uso.

### **Certificaciones de Salud Ambiental y Licencia Sanitaria**

El 27 de febrero del 2013, Puertos y Aerostar suscribieron un acuerdo para la transferencia de las siguientes Autorizaciones: Permiso de Uso/Ocupación, Prevención de Incendio y Salud Ambiental. En este, las partes acordaron colaborar con el intercambio de información, de manera tal que se pudiesen emitir las referidas Autorizaciones a nombre de Aerostar.

Como parte de la transacción, se proveyó copia de la Certificación de Salud Ambiental emitida a nombre de Puertos, con fecha de emisión del 31 de mayo del 2012 y fecha de expiración al 31 de mayo de 2013.

A continuación, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con esta certificación o licencia sobre salud ambiental.

- Año 2013 – 2016 En Cumplimiento  
El Arrendatario obtuvo y produjo copia de la Licencia Sanitaria Núm. 925-12-13-CA,<sup>142</sup> emitida por el Departamento de Salud a nombre de Aerostar el 6 de mayo de 2013, con vigencia hasta el 6 de mayo de 2016.  
  
Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación para el periodo que cubre la licencia desde el 2013 hasta el 2016.
- Año 2016-2017 En Cumplimiento  
El Arrendatario procuró la renovación de su Licencia Sanitaria bajo el Núm. 109539,<sup>143</sup> con fecha de expedición del 18 de mayo de 2016 y vigencia hasta el 18 de mayo de 2017.  
  
Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación para el año bajo evaluación.
- Año 2017-2018 En Cumplimiento

<sup>142</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 15\_AAH Licencia Sanitaria (2013-2016).

<sup>143</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 14\_AAH Licencia Sanitaria (2016-2017).

El Arrendatario adquirió la renovación de la Licencia Sanitaria bajo el Núm. 0000219610,<sup>144</sup> con fecha de expedición del 7 de abril de 2017 y vigencia hasta el 7 de abril de 2018.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación para el año bajo evaluación.

- Año 2018-2019 En Cumplimiento  
El Arrendatario adquirió la renovación de su Licencia Sanitaria bajo el Núm. 0000324139,<sup>145</sup> con fecha de expedición del 14 de marzo de 2018 y vigencia hasta el 14 de marzo de 2019.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación para el año bajo evaluación.

- Año 2019-2020 Cumplimiento Parcial  
El Arrendatario adquirió la renovación de su Licencia Sanitaria bajo el Núm. 0000460211,<sup>146</sup> con fecha de expedición del 11 de abril de 2019 y vigencia hasta el 10 de abril de 2020.

Destacamos que, según surge de las Licencias Sanitarias provistas, la de este año estuvo vencida por aproximadamente un (1) mes, ya que la correspondiente al año 2018-2019 venció el 14 de marzo del 2019. Por consiguiente, toda vez que la renovación fue expedida el 11 de abril de 2019, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación para el año bajo evaluación.

- Año 2020-2021 En Cumplimiento

El Arrendatario obtuvo la Licencia Sanitaria Núm. 0000605051,<sup>147</sup> emitida el 22 de mayo de 2020, con vigencia hasta el 22 de mayo del 2021. La Licencia Sanitaria anterior expiró el 10 de abril de 2020, por lo que la instalación estuvo sin esta licencia por más de un (1) mes.

No obstante, la vigencia de las licencias o permisos emitidas por el Gobierno de Puerto Rico o sus agencias y cuyas fechas de vencimiento cayeran, a partir del 1 de marzo del 2020, quedaron automáticamente extendidas por un periodo de seis (6) meses, en virtud de la Ley 57 de junio del 2020, mejor conocida como “Ley Complementaria para Atender los Efectos de la Economía Puertorriqueña Provocados por la Emergencia del Covid-19”.

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

<sup>144</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 13\_AAH Licencia Sanitaria (2017-2018).

<sup>145</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 12\_AAH Licencia Sanitaria (2018-2019).

<sup>146</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 11\_AAH Licencia Sanitaria (2019-2020).

<sup>147</sup> Véase Sharepoint 18\_Sixth Reques t> Authorizations and Permits >AAH Licencia Sanitaria (2020-2021).

***Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía Número 050000 y Número de Rastreo PRR05BN47***

El 27 de febrero del 2013, Puertos y Aerostar suscribieron un acuerdo para la transferencia del Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía Número 050000, con Número de Rastreo PRR05BN47, emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (“EPA”, por sus siglas en inglés). Este permiso se emite en virtud de programa “*National Pollutant Discharge Elimination System*” (“NPDES”, por sus siglas en inglés), mediante el cual se autoriza a una facilidad la descarga de una cantidad específica de contaminantes hacia un cuerpo de agua, bajo ciertas condiciones.

En este caso, se autoriza la descarga de las aguas de escorrentía generada por la actividad industrial que se lleva a cabo en el Aeropuerto, como resultado de su operación. El permiso también requiere la presentación de informes o reportes de monitoreo con información sobre las descargas. Requiere informes trimestrales y anuales.

Como parte de los documentos de la transacción, se proveyó un “*Notice of Intent*” (“NOI”) con número de permiso PRR05BN47, con vigencia desde el 6 de mayo de 2009. Con esta notificación, se le advierte a la agencia sobre el desarrollo de una actividad que genera aguas de escorrentía y se le solicita la autorización de cubierta bajo el permiso general para descargar en un cuerpo de agua cercano

En esta sección del informe, se evalúan distintos periodos para la autorización de referencia. Ello, porque el periodo de vigencia lo determina la EPA.

▪ *Año 2013 - 2015* *Incumplimiento*

Al solicitarle información al Arrendatario sobre el permiso para el periodo bajo evaluación, su respuesta fue la siguiente:

“Para el periodo del 2013 al 2015, el NOI vigente lo era el sometido por la Autoridad de los Puertos, Permit No. PRR050000, *tracking number* 220003084. Este NOI sometido por la Autoridad con fecha de expiración 2014 fue vigente hasta el 2016, ya que en el 2014 la EPA actualizó el Multi Sector General Permit (MSGP) 2010 a la versión 2015 y el permiso se mantiene “Administratively Continued” hasta tanto se apruebe la nueva versión que fue en el 2016. Nos comunicamos con la EPA para solicitar copia de dicho permiso, pero no está disponible debido a la fecha en que se emitió dicho permiso (2008) y el periodo de retención de la agencia.”

Se considera al Arrendatario en Incumplimiento con la autorización de referencia, porque no presentó evidencia de haber notificado el cambio de operador para el permiso. Por medio del *Notice of Intent* (NOI, por sus siglas en inglés) se notifica la intención del operador de solicitar cubierta bajo el permiso para descargas en cumplimiento con las condiciones de este. Cuando ocurre un cambio en el dueño u operador de la facilidad, dicho cambio se notifica por medio de un NOI. El Arrendatario no proveyó copia o evidencia de haber presentado o modificado el NOI para informar sobre el cambio en el operador. De hecho, el cambio en el operador requiere notificación previa, por lo menos 30 días antes del cambio.

▪ *Año 2016 - 2018* *Incumplimiento*

Para este periodo, Aerostar no proveyó documentación o información que demuestre que obtuvo o solicitó, mediante una modificación al NOI, el cambio de operador de la autorización de referencia.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en Incumplimiento con el permiso de referencia para el periodo bajo evaluación

- *Año 2019- 2020* *Cumplimiento Parcial*  
 Aerostar suministró el “*Notice of Intent*” (NOI),<sup>148</sup> con información certificada al 15 de febrero de 2019 por Danaly Cruz, supervisor ambiental de Aerostar. Mediante una búsqueda externa (utilizando la página en línea de “*E-ENTERPRISE for the environment*”), se identificó que el Permiso PRR053267 está ligado al Aeropuerto y que el mismo estaba vigente desde el 27 de febrero de 2016 al 3 de junio de 2020.

De otra parte, de la investigación realizada sobre el cumplimiento del Arrendatario con este permiso, surge que en el 2019 y el 2020 el Arrendatario incumplió con su obligación de remitir ciertos informes de monitoreo de descargas (los *Discharge Monitoring Reports* o DMR por sus siglas en inglés) que deben someterse ante la EPA <https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966>.<sup>149</sup>

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con este permiso.

***Autorización de Descarga de Aguas Residuales  
Número AUA-E-10-102-009 y Descarga Temporera  
mediante carta con fecha del 5 de noviembre de 2012***

El 27 de febrero de 2013, Aerostar y Puertos suscribieron un acuerdo para la transferencia de las Autorizaciones de Descarga de Aguas Residuales Número AUA-E-10-102-009 y Descarga Temporera, emitidas por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico (“AAA”), mediante carta con fecha del 5 de noviembre de 2012. La Autorización de Descarga Residuales autoriza que las facilidades del Aeropuerto descarguen las aguas sanitarias residuales en la Planta de Tratamiento Regional de Puerto Nuevo. Además, mediante carta con fecha del 5 de noviembre de 2012, se autorizó la mencionada descarga temporera que incluye prueba de integridad de descarga para cajas de gas, válvulas y conectores.

A continuación, la evaluación de cumplimiento con esta autorización.

- *Año 2013 -2015* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia de la Autorización de Descarga Industrial con Número AUA-E-10-102-009.<sup>150</sup> Los documentos revelan que hubo el cambio de nombre (titularidad) mediante modificación con fecha del 27 de febrero de 2013 y fecha de expiración al 27 de

<sup>148</sup> Véase, Sharepoint: 13\_Permit Transfers > Stormwater Multi-Sector General Permit (EPA).

<sup>149</sup> Váyase a la página ECHO, Enforcement and Compliance History Online de la EPA, <https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966> y

[https://enviro.epa.gov/enviro/ICIS\\_DETAIL\\_REPORTS\\_NPDESID.icis\\_tst?npdesid=PRR053267&npvalue=1&npvalue=13&npvalue=14&npvalue=3&npvalue=4&npvalue=5&npvalue=6&rvalue=13&npvalue=2&npvalue=7&npvalue=8&npvalue=11&npvalue=12](https://enviro.epa.gov/enviro/ICIS_DETAIL_REPORTS_NPDESID.icis_tst?npdesid=PRR053267&npvalue=1&npvalue=13&npvalue=14&npvalue=3&npvalue=4&npvalue=5&npvalue=6&rvalue=13&npvalue=2&npvalue=7&npvalue=8&npvalue=11&npvalue=12)

<sup>150</sup> Véase Sharepoint 13\_Permit Transfers > Wastewater Discharge Authorization (PRASA) > 01\_AAH Wastewater Discharge Authorization AUA-E10-102-009.

abril de 2015. Dicho documento fue emitido por la AAA, Directorado Auxiliar de Pretratamiento.

A tales efectos, el Arrendatario está en Cumplimiento con el permiso de referencia para el periodo de vigencia, que cubre los años 2013 al 2015.

- *Año 2015 – 2020* *Cumplimiento Parcial*  
Como se mencionó anteriormente, la autorización de referencia venció el 27 de abril de 2015. El Arrendatario solicitó la renovación el 8 de agosto de 2016.<sup>151</sup>

Se proveyó copia del Permiso Núm. AUA-E-10-102-009, emitido el 25 de agosto de 2020, con fecha de efectividad al 1 de octubre de 2020 y expiración al 30 de septiembre del 2025.

Según surge de la información provista, la solicitud de renovación fue tardía (a más de un año de la fecha de renovación). Además, el Arrendatario no presentó evidencia de las gestiones realizadas ante la AAA, para lograr renovar u obtener el permiso.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento parcial con la autorización de referencia.

### **Permiso para Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado**

**Número PG-CRAU-09-16-0071-RG**

**No hay Datos**

El 27 de febrero de 2013, Aerostar y Puertos suscribieron un acuerdo para la transferencia del permiso para Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado con Número PG-CRAU-09-16-0071-RG, emitido por la Junta de Calidad Ambiental. Mediante este, se autorizó a Puertos a operar una facilidad para el almacenamiento de aceite usado.

Se le requirió al Arrendatario evidencia de la transferencia de este permiso y evidencia de su tenencia y renovación para los años cubiertos en este informe. En respuesta a nuestra solicitud, el Arrendatario contestó lo siguiente:

“Se aclara que desde que Aerostar Airport Holdings, LLC comenzó operaciones en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín, éste no almacena aceite usado. De generase aceite, contamos con los servicios de varias compañías que proceden a recoger y disponer del aceite usado. Adicional, el permiso en referencia no pudo ser transferido, ya que la JCA nos informó que no tienen el nombre de la entidad a la cual está asociada el permiso número PG-CRAU-09-16-0071-RG. De hecho, los últimos cuatro números del permiso (0071) corresponden a la región de Humacao.”

Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar, y no se emitieron comentarios.

### **Otras Autorizaciones**

A continuación, la evaluación de cumplimiento con otras Autorizaciones que, aunque no fueron objeto de un acuerdo de transferencia, son necesarias para la operación del Aeropuerto.

<sup>151</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_25 > 2016\_08\_08\_Filed\_Renovacion\_Descarga\_AILMM.

### **Certificado de Operación del Aeropuerto**

La Sección 3.2(a)(ii) del Contrato, establece que el Arrendatario deberá procurar que las operaciones del Aeropuerto se lleven a cabo de conformidad con las disposiciones del Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales), el Acuerdo de Uso y las leyes aplicables, incluyendo el cumplimiento con el 14 C.F.R. Parte 139, 49 C.F.R. Partes 1520, 1540 y 1542 y 49 U.S.C. § 47134.

▪ **Año 2013 – 2020** **En Cumplimiento**

De conformidad con los requisitos del Contrato, el Título 49 USC, Subtítulo VII del Programa de Aviación, el 14 CFR Parte 139, reglas, regulaciones y estándares, Aerostar obtuvo el Certificado de Operación del Aeropuerto, emitido por la Administración Federal de Transportación del Departamento de Transportación de los Estados Unidos de América (FAA) el 27 de febrero de 2013 en Atlanta, Georgia. Este permiso no tiene fecha de expiración, por lo que ha estado vigente durante todo el periodo de evaluación.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con el Certificado de Operación del Aeropuerto.<sup>152</sup>

▪ **Año 2014** **En Cumplimiento**

El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas que realiza la FAA para mantener la vigencia del Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:

- a. Comunicación identificada como EIR Número 2014SO800093,<sup>153</sup> con fecha del 10 de septiembre de 2014, donde expone que la inspección concluyó el 6 de agosto de 2014.
- b. Comunicación identificada como EIR Número 2015SO800001,<sup>154</sup> con fecha del 1 de octubre de 2014, donde expone que la inspección concluyó el 26 de septiembre de 2014.
- c. Comunicación para el “*Discrepancy Closeout*”,<sup>155</sup> con fecha del 1 de octubre de 2014, donde el Inspector de la Certificación del Aeropuerto y Seguridad expone que las deficiencias señaladas el 26 de septiembre de 2014 fueron corregidas.

En las comunicaciones de la FAA se identifican deficiencias, pero estas fueron corregidas en el periodo de tiempo designado por la agencia. A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

▪ **Año 2015** **En Cumplimiento**

El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas por la FAA para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:

<sup>152</sup> Véase Sharepoint 06\_Airport Operations > Airport Operating Certificate (CERT 139) SJU.

<sup>153</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 03\_SJU PDF 2014 Annual Inspection Ltr Sep 10, 2014.

<sup>154</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 04\_SJU PDF 2014 Annual Inspection Ltr Oct 1, 2014.

<sup>155</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 05\_SJU PDF 2014 Annual Inspection Closeout Ltr Oct 1, 2014.

- i. Comunicación identificada como EIR Número 2015SO800069,<sup>156</sup> con fecha del 14 de mayo de 2015, donde expone que la inspección se realizó el 24 de marzo de 2015.
- ii. Comunicación identificada como EIR Número 2015SO800069,<sup>157</sup> con fecha del 30 de mayo de 2015, donde expone que se identificaron deficiencias adicionales el 14 de abril de 2015.
- iii. Comunicación para el “*Discrepancy Closeout*”,<sup>158</sup> con fecha del 15 de julio de 2015, donde el Inspector de la Certificación y Seguridad del Aeropuerto expone que las deficiencias señaladas el 14 de abril de 2015 fueron corregidas.

En las comunicaciones de la FAA se identifican deficiencias, pero estas fueron corregidas en el periodo de tiempo designado por la agencia. A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

- Año 2016 En Cumplimiento  
El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas por la FAA para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:
  - a. Comunicación del “*Annual Certification Inspection Close-Out*”,<sup>159</sup> con fecha del 15 de abril de 2016, donde el Gerente de los Estándares y Seguridad de Aeropuerto expone que la inspección anual para la certificación del Aeropuerto se realizó del 5 al 8 de abril de 2016, e indica que el Aeropuerto está en cumplimiento.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

- Año 2017 En Cumplimiento  
El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas por la FAA, para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:
  - a. Comunicación de Cumplimiento con fecha del 3 de marzo de 2017, con Número EIR 2017SO80040,<sup>160</sup> donde el Inspector de la Certificación y Seguridad del Aeropuerto, expone que la inspección para el cumplimiento de la certificación del Aeropuerto se realizó del 1 al 3 de marzo de 2017, e indica que el Aeropuerto está en cumplimiento.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

- Año 2018 En Cumplimiento

<sup>156</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 06\_SJU PDF 2015 Annual Inspection Ltr May 14, 2015.

<sup>157</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 07\_SJU PDF 2015 Annual Inspection Ltr May 30, 2015.

<sup>158</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 07A\_SJU PDF 2015 Annual Inspection Closeout Ltr July 15, 2015.

<sup>159</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 08\_SJU PDF 2016 Annual Inspection Ltr Apr 15, 2016.

<sup>160</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 09\_SJU PDF 2017 Annual Inspection Ltr March 3, 2017,



El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas por la FAA, para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:

- a. Comunicación identificada como EIR Número 2018SO80042,<sup>161</sup> con fecha del 16 de marzo de 2018, donde el Inspector de la Certificación y Seguridad del Aeropuerto expone que la inspección para el cumplimiento de la certificación del Aeropuerto se realizó del 28 de febrero al 2 de marzo de 2018.
- b. Comunicación para el “*Compliance Letter Closeout*”,<sup>162</sup> con fecha del 27 de abril de 2018, donde el Inspector de la Certificación y Seguridad del Aeropuerto expone que las deficiencias señaladas el 16 de marzo de 2018, fueron corregidas.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

- *Año 2019* *En Cumplimiento*  
El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:
  - a. Comunicación identificada como EIR Número 2019SO800082 (“*Compliance Letter Closeout/Inspection Closeout Letter*”),<sup>163</sup> con fecha del 3 de abril de 2019, donde el Inspector de la Certificación y Seguridad del Aeropuerto expone que la inspección para el cumplimiento de la certificación del Aeropuerto se realizó del 13 al 15 de marzo de 2019. El inspector expuso que las deficiencias señaladas fueron corregidas el 14 de marzo de 2019.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento.

- *Año 2020* *En Cumplimiento*  
El Arrendatario suministró evidencia de las inspecciones periódicas realizadas para el Certificado de Operación del Aeropuerto. A continuación, se detallan las comunicaciones:
  - a. Comunicación de la FAA, con fecha del 16 de julio del 2020, sobre cierre de la inspección anual de certificación. En esta se indica que la inspección fue realizada de manera virtual, durante el 11 de junio del 2020, y que el resultado fue que el Aeropuerto está siendo operado en cumplimiento.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento.

### **Certificado de Registro de Comerciante**

El Registro de Comerciantes es el registro oficial que mantiene el Departamento de Hacienda sobre todas las personas que tienen o desean tener un negocio en Puerto Rico, sin importar su tipo. La tenencia del Certificado de Registro de Comerciante otorga el permiso para poder tener un negocio en Puerto Rico, otorga y reconoce la Exención (cuando aplique) y reconoce la responsabilidad del negocio como Agente Retenedor o no.

<sup>161</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 10\_SJU PDF 2018 Annual Inspection Ltr March 16, 2018.

<sup>162</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 02\_Permits > 01\_Airport Operations > 11\_SJU PDF 2018 Annual Inspection Closeout Ltr April 27, 2018.

<sup>163</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_88 > FAA Part 139 Annual Inspections > SJU 2019 FAA Annual Inspection.

A continuación, la evaluación del Arrendatario con esta obligación.

- Año 2013 – 2017 *En Cumplimiento*  
 Aerostar obtuvo el Certificado de Registro de Comerciante como agente no retenedor con Licencia Núm. 0538968-0036,<sup>164</sup> emitido por el Departamento de Hacienda el 12 de abril de 2013. Este certificado no tiene fecha de expiración, por lo que ha estado vigente durante el periodo bajo evaluación.
- Año 2017 – 2019 *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario obtuvo el Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278,<sup>165</sup> emitido por el Departamento de Hacienda el 9 de enero del 2017 y fecha de expiración al 30 de junio de 2019.
- Año 2019 – 2021 *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2019 con vigencia hasta el 30 de junio de 2021.<sup>166</sup>

#### **Plan de Reciclaje (Certificado de Cumplimiento)**

El Plan de Reciclaje debe ser presentado y aprobado por la Autoridad de Desperdicios Sólidos (“ADS”). Esto, en cumplimiento con el Artículo 6 de la Ley 70-1992, “Ley para la Reducción y el Reciclaje de Desperdicios Sólidos en Puerto Rico” (en adelante, “Ley de Reciclaje”), el cual dispone que:

“(a) Una vez puesta en vigor esta ley, será obligación de las personas, agencias estatales y corporaciones públicas que generen desperdicios sólidos reciclables tomar todas aquellas medidas que sean necesarias para que dichos desperdicios sean debidamente separados y clasificados en su origen. Todas las industrias, fábricas, tiendas, comercios y cualquier otro tipo de institución comercial o no comercial, educativa, universitaria, turística, entre otras, con o sin fines de lucro que empleen más de diez (10) personas, ya sea a tiempo completo o a tiempo parcial, tendrán que implantar un Plan de Reciclaje. Este Plan de Reciclaje dispondrá el procedimiento para reducir y separar los materiales reciclables de los residuos sólidos generados por la institución. Dicho Plan de Reciclaje será radicado en la Autoridad de Desperdicios Sólidos en o antes del 1 de julio del año 2001.”

A modo de referencia, la presentación titulada “Programa de Prevención de Contaminación y Sector Privado-Formularios”, provee guías para el desarrollo del Plan de Reciclaje, formularios (para el Plan y de informes trimestrales de reducción, reutilización y reciclaje para el sector privado), entre otros. En la página número 17 del documento de referencia, la ADS establece que el solicitante debe hacer entrega de una Carta de Compromiso, junto con el formulario del Plan de Reducción, Reutilización y Reciclaje. Luego, ADS emite certificado de cumplimiento con vigencia de dieciocho (18) meses.

- Año 2013 – 2020 *Cumplimiento Parcial*

<sup>164</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 09\_AAH Registro de Comerciante 0036 (Oficina).

<sup>165</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 08\_AAH Registro de Comerciante 0278 (Oficina) (Expira 06-30-2019).

<sup>166</sup> Véase, Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > 07\_AAH Registro de Comerciante 0278 (Oficina) (Expira 06-30-2021).

El Arrendatario informó que su Plan de Sustentabilidad<sup>167</sup> (forma parte de su Plan de Operaciones) incluye un Programa de Reciclaje. Aunque en este se incluye un resumen de las fases propuestas por el Arrendatario para la implementación del Plan de Reciclaje, el Arrendatario no proveyó evidencia de que su Plan de Reciclaje hubiese sido remitido a la ADS o que de otra forma se hubiese sometido la documentación necesaria para obtener el certificado de cumplimiento de la agencia.

En respuesta a la solicitud de documentos o información relacionada al cumplimiento con este certificado, el Arrendatario informó que:

“En agosto de 2013, se finalizó el SJU *Sustainability Plan*, el cual incluye el *Recycling Program* en su Capítulo 3.5. Este programa sienta las bases para promover el reciclaje en el aeropuerto. El 28 de abril de 2015, se firmó el *Recycling Program at the LMMA Partnership Agreement* con la compañía Hugo Neu Environmental; el cual estuvo vigente desde abril 2015 a junio de 2018. El 10 de junio de 2015 se recibió carta por parte de la EPA reconociendo la labor del *Green Airport Program* y los esfuerzos de reciclaje en SJU. El 23 de abril de 2018, se reforzó la campaña de reciclaje del AILMM, en conjunto con Hugo Neu. En febrero de 2020, se sometió al Departamento de Reciclaje de la Autoridad de Desperdicios Sólidos (ADS) el Plan de Reducción, Reutilización y Reciclaje del AILMM, y efectivo del 17 de noviembre de 2020 hasta el 17 de abril de 2022, Aerostar formalmente cuenta con su Plan de Reciclaje aprobado por ADS.”

A pesar de que el Arrendatario informa haber realizado esfuerzos e iniciativas de reciclaje, como el desarrollo de un plan de reciclaje, el Arrendatario no presentó evidencia de la implementación del plan (Certificado de Cumplimiento) para el periodo de evaluación.

No obstante, en el Informe Anual del Arrendatario (“LAR”, por sus siglas en inglés), el Arrendatario ha reportado, desde el 2014, los materiales y las cantidades que han reciclado por año durante los años bajo evaluación, según se describe a continuación:

- En el LAR del 2014, informó que se implementó la Fase III del Programa de Reciclaje de SJU y que se recicló, aproximadamente, 408 yardas cúbicas de botellas plásticas y latas de aluminio.
- En el LAR del 2015, informó que se implementó la Fase V del Programa de Reciclaje de SJU y que se recicló un promedio de 7.5 toneladas por mes.
- En el LAR del 2016, informó un aumento en el reciclaje de desperdicios sólidos de 116,900 lb a 270,280 lb, para dicho año.
- En el LAR el 2017, informó una disminución en el reciclaje de desperdicios sólidos de 270,280 lb. en el 2016 a 227,691 lb.

---

<sup>167</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_31 > Environmental Sustainability Plan for SJU.

- En el LAR del 2018, Aerostar informó un aumento en el reciclaje de desperdicios sólidos de 227,691 lb. en el 2017 a 294,260 lb.
- En el LAR del 2019, Aerostar informó un aumento en el reciclaje de desperdicios sólidos de 294,260 lb. en el 2018 a 698,540 lb.
- Finalmente, en el LAR de 2020, Aerostar reportó una reducción en el reciclaje debido a la disminución de tráfico aéreo, por ocasión de la pandemia, de 698,540 lb en el 2019 a 617,760 lbs.

### ***DACO – Operación de Estacionamiento Público***

En esta sección se evalúa el cumplimiento con el Reglamento de Áreas de Estacionamiento Público (Reglamento Núm. 6753), del Departamento de Asuntos para el Consumidor (DACO), aprobado el 23 de enero de 2004. Dicho departamento autoriza la operación de estacionamientos, a través de una Licencia para Dedicarse al Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, de conformidad con los requisitos que establece la Ley 120 del 7 de junio de 1973.

- Año 2013 *En Cumplimiento*  
 Aerostar obtuvo la Licencia Número SJ-14623-EST<sup>168</sup> para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por DACO el 20 de febrero de 2013, con fecha de expiración al 20 de febrero de 2014.
- Año 2014 *Cumplimiento Parcial*  
 Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 29 de abril de 2014,<sup>169</sup> con fecha de expiración hasta el 27 de febrero de 2015.

Se determina un cumplimiento parcial, ya que la licencia estuvo vencida por un periodo de aproximadamente dos (2) meses. A esos efectos, el Arrendatario sometió evidencia de radicación de la solicitud de renovación ante DACO, fechada el 14 de febrero de 2014. Sin embargo, la Regla 5(A)(5) del Reglamento 6753 de DACO, *Reglamento de Áreas de Estacionamiento Público*, exige que las solicitudes de renovación sean radicadas al menos 15 días antes de su vencimiento (en este caso, en o antes del 5 de febrero de 2014) de manera que puedan ser emitidas oportunamente.
- Año 2015 *En Cumplimiento*  
 Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 19 de febrero de 2015,<sup>170</sup> con fecha de expiración hasta el 27 de febrero de 2016.
- Año 2016 *En Cumplimiento*

<sup>168</sup> Documentos suministrados por la Autoridad.

<sup>169</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2014-2015)*.

<sup>170</sup> Véase *Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2015-2016)*.

Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 29 de febrero de 2016,<sup>171</sup> y con fecha de expiración al 27 de febrero de 2017.

- Año 2017 En Cumplimiento  
Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 27 de febrero de 2017,<sup>172</sup> con fecha de expiración al 27 de febrero de 2018.
- Año 2018 En Cumplimiento  
Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 5 de febrero de 2018,<sup>173</sup> y con fecha de expiración al 27 de febrero de 2019.
- Año 2019 En Cumplimiento  
Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 26 de febrero de 2019,<sup>174</sup> con fecha de expiración al 27 de febrero de 2020.
- Año 2020 En Cumplimiento  
Aerostar obtuvo la renovación para la Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 27 de febrero de 2020,<sup>175</sup> con fecha de expiración al 27 de febrero de 2021.

## E. Resumen de la Evaluación

La Tabla 20 a continuación, muestra el resumen de los resultados de la evaluación de las Autorizaciones.

Tabla 20: Resumen de la Evaluación de las Autorizaciones para las Operaciones del Aeropuerto.

Autorización	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Permiso de Dragado y Relleno	No hay datos para determinar cumplimiento		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso de Construcción de Fuente de Emisión y el Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	CP	C	C	C	C	C	C
Permisos para Corte, Poda y Siembra de Árboles	C	C	C	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

<sup>171</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2016-2017).

<sup>172</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2017-2018).

<sup>173</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2018-2019).

<sup>174</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2019-2020).

<sup>175</sup> Véase Sharepoint 07\_Authorizations and Permits > DACO – Parking > Aerostar Licencia Estacionamiento DACO (2020-2021).

Permiso de Uso	C	C	C	C	C	C	C	C
Certificaciones para la Prevención de Incendios	I	I	CP	CP	CP	CP	CP	CP
Certificaciones de Salud Ambiental y Licencias Sanitarias	C	C	C	C	C	C	CP	C
Permiso General Multi-Sectorial Aguas Escorrentía	I	I	I	I	I	I	C	CP
Autorización Descarga de Aguas Residuales	C	C	CP	CP	CP	CP	CP	CP
Permiso de Facilidad de Almacenaje de Aceite Usado	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Certificado de Operación de Aeropuerto	C	C	C	C	C	C	C	C
Certificado de Registro de Comerciante	C	C	C	C	C	C	C	C
Plan de Reciclaje (Certificado de Cumplimiento)	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP
DACO – Operación de Estacionamiento Público	C	CP	C	C	C	C	C	C
<b>Resumen</b>	<b>C:51 • CP: 24 • I: 8 • N/A:19 • ND:1 Total = 83</b>							
	<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica ND= No hay datos suficientes para determinar cumplimiento							

## F. Recomendaciones

Dada la evaluación, se le recomienda al Arrendatario que refuerce los esfuerzos de monitoreo sobre la vigencia de sus permisos y demás autorizaciones que pueda ser diligente en el proceso de su renovación. El Arrendatario debe considerar que los trámites de renovación de permisos regularmente toman tiempo.

Por otra parte, se recomienda al Arrendatario reforzar los esfuerzos sobre el cumplimiento con la preparación y presentación de informes o reportes relacionados sus permisos y otras autorizaciones que deben remitirse a las agencias reguladoras.

## 9. Seguros

### A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación del Arrendatario de obtener, renovar y mantener ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto. La Sección 13.1 del Contrato, dispone el tipo de póliza y las cubiertas que el Arrendatario tiene la obligación de mantener,

a su costo, o asegurarse de que se mantengan, durante el término del Contrato o durante cualquier extensión. Los tipos de seguros y sus cubiertas o límites son las siguientes:

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

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

## **B. Metodología de Evaluación**

Para determinar el cumplimiento de los requerimientos del Contrato en cuanto a seguros, se solicitó copia de los certificados de seguros para el periodo de evaluación y otra documentación de apoyo. Las copias de las pólizas fueron provistas por Aerostar y se evaluaron, a la luz de los requerimientos de la Sección 13.1 del Contrato, arriba descritos.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- *En Cumplimiento*  
Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, se ha determinado que las pólizas mantenidas por el Arrendatario cumplen con las disposiciones de seguros en el Contrato.

- Cumplimiento Parcial  
Significa que, conforme a la documentación provista y evaluada, el Arrendatario ha gestionado las pólizas requeridas. No obstante, la información provista no permite determinar si todas las disposiciones del Contrato, en cuanto a seguros, fueron satisfechas.
- Incumplimiento  
Significa que no se gestionaron las cubiertas requeridas por el Contrato.

### C. Resultados de la Auditoría

A continuación, los resultados de la auditoría sobre los Seguros. En este caso, las mismas fueron agrupadas para propósitos de presentación del Informe, pero evaluamos el cumplimiento de forma individual.

#### ▪ Cubierta de Prácticas Laborales En Cumplimiento

La sección 13.1(a) del Contrato, le requiere al Arrendatario mantener cubierta por responsabilidad por prácticas laborales (responsabilidad patronal) con límites de al menos cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por ocurrencia. De ser una cubierta a base de reclamaciones, las mismas deben mantenerse en vigor, por al menos tres (3) años, luego de la terminación del Contrato.

Aerostar proveyó copia de certificados de este tipo de seguro para los siguientes periodos:

Tabla 21: Vigencia según Certificados de Pólizas de Prácticas Laborales

Año	Vigencia según Certificados de Pólizas
2013-14	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero de 2014 <sup>176</sup>
2014-15	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 <sup>177</sup>
2015-16	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2015 al 27 de febrero de 2016 <sup>178</sup>
2016-17	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2016 al 27 de febrero de 2017 <sup>179</sup>
2017-18	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2017 al 27 de febrero de 2018 <sup>180</sup> . Se proveyó copia de enmienda que refleja periodo de cubierta desde el 27 de febrero de 2017 al 9 de marzo de 2018. <sup>181</sup>

<sup>176</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.

<sup>177</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015.

<sup>178</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016.

<sup>179</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017.

<sup>180</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018.

<sup>181</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request> 19\_Insurance> Aerostar – Póliza Prácticas Laborales – Endoso Extensión 02.27.17 a 03.09.18.pdf.



<b>2018-19</b>	Certificado con vigencia del 10 de abril de 2018 al 9 de marzo de 2019 <sup>182</sup> . Se proveyó otro certificado (identificado como endoso de extensión) que refleja cubierta desde el 9 de marzo de 2018 hasta el 9 de diciembre de 2019. <sup>183</sup>
<b>2019-20</b>	Certificado con vigencia del 9 de diciembre de 2019 al 9 de diciembre de 2020 <sup>184</sup>

Según el Arrendatario, las enmiendas durante los años 2018 y 2019 obedecen a que, durante el proceso de negociación, se realizaron extensiones para cubrir meses que, según los certificados originales, aparecían fuera de cubierta.

Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Póliza del Fondo del Seguro del Estado** **Cumplimiento Parcial**

De conformidad a lo dispuesto en la Sección 13.1(b) del Contrato, el Arrendatario debe mantener en vigor las correspondientes pólizas con la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

Aerostar proveyó los siguientes documentos emitidos por la Corporación del Fondo de Seguro del Estado, para demostrar cumplimiento con este requerimiento para el periodo bajo evaluación:

**Tabla 23: Vigencia según Certificados de Pólizas de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado**

<b>Año</b>	<b>Documentos emitidos por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado</b>
<b>2013-14</b>	Certificado de Póliza con vigencia del 12 de marzo de 2013 al 30 de junio de 2013 <sup>185</sup>
<b>2014-15</b>	Se proveyó cheque cancelado y recibo de pago que indica que la fecha de efectividad es <u>17 de diciembre de 2014</u> . <sup>186</sup> No se proveyó un certificado con el cual pudiésemos constatar periodo de cubierta.
<b>2015-16</b>	Certificación de Póliza con vigencia del 1 de julio de 2015 al 20 de enero de 2016 (cubierta por dos semestres, con fechas de vencimiento al 20 de noviembre de 2015 y 20 de enero de 2016, respectivamente) <sup>187</sup>
<b>2016-17</b>	Certificación de Póliza válida hasta el 30 de junio de 2017, que no tiene información de la fecha de vencimiento para cada semestre cubierto <sup>188</sup>
<b>2017-18</b>	Certificación de Deuda con fecha de 13 de junio de 2017, la cual indica que no existe deuda en prima al momento de la certificación <sup>189</sup>
<b>2018-19</b>	Certificación de póliza emitida el 13 de julio de 2018, válida hasta el 30 de junio de 2019 (el documento no indica la fecha de vencimiento para cada semestre cubierto por la póliza ) <sup>190</sup>
<b>2019-20</b>	Certificación de póliza emitida el 13 de septiembre de 2019, válida hasta el 30 de junio de 2020 (fecha de vencimiento por semestre 20 de septiembre de 2019 y 20 de enero de 2020, respectivamente). <sup>191</sup>

<sup>182</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019.

<sup>183</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 19\_Insurance>Aerostar -Póliza Prácticas Laborales-Endoso Extension 03.09.18 a 12.09.19.pdf.

<sup>184</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.

<sup>185</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015.

<sup>186</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 19\_Insurance >Aerostar -CFSE 2014-2015.pdf.

<sup>187</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016.

<sup>188</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017.

<sup>189</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018.

<sup>190</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019.

<sup>191</sup> Véase Sharepoint 18\_Sixth Request<Insurance2020-2021< Aerostar Insurance Program Renewal - Letter with COIs (04-21-2020).pdf.

La documentación evaluada, se limitó a las certificaciones expedidas por la Corporación del Fondo de Seguro del Estado y, de su contenido, no era posible determinar la extensión de la cubierta para pérdidas relacionadas a este riesgo y, en ocasiones, su vigencia o periodo de cubierta. Por lo tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación.

▪ **Responsabilidad Comercial General** **En Cumplimiento**

De conformidad con lo dispuesto en la sección 13.1(c) del Contrato, Aerostar debe mantener una póliza de responsabilidad comercial general de, al menos, doscientos millones de dólares (\$200,000,000.00), por ocurrencia, con un agregado anual por la cantidad de cuatrocientos millones de dólares (\$400,000,000.00), que cubra daño corporal (incluyendo muerte) y daños a la propiedad.

Para demostrar cumplimiento con este requerimiento, Aerostar proveyó copia de los siguientes certificados de póliza para los siguientes periodos:

Tabla 24: Vigencia según Certificados de Póliza de Responsabilidad Comercial

Año	Vigencia según Certificados de Pólizas
2013-14	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero de 2014 <sup>192</sup>
2014-15	Certificado de Póliza con vigencia de 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 <sup>193</sup>
2015-16	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2015 a 27 de febrero de 2016 <sup>194</sup>
2016-17	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2016 a 27 de febrero de 2017 <sup>195</sup>
2017-18	Certificación de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2017 a 27 de febrero de 2018 <sup>196</sup>
2018-19	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2018 a 27 de febrero de 2019 <sup>197</sup>
2019-20	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2019 al 27 de febrero del 2020 <sup>198</sup>

Según se desprende de los certificados provistos, el Arrendatario obtuvo la cubierta para este seguro en exceso de lo requerido en el Contrato. Para cada uno de los años cuyo certificado fue entregado, se observó que el límite por ocurrencia era de cuatrocientos millones de dólares (\$400,000,000) y que no aplicaba un límite general agregado. Se identificó el endoso, a favor de Puertos.

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Seguro de Automóviles de Negocios** **En Cumplimiento**

<sup>192</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf

<sup>193</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015.pdf

<sup>194</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016.

<sup>195</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017.

<sup>196</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018.

<sup>197</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019.

<sup>198</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf.

La Sección 13.1(d) del Contrato, le requiere al Arrendatario obtener cubierta para automóviles comerciales con un límite, igual o mayor, a un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente, y cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), en el agregado, para daños físicos y daños a la propiedad. Esta cubierta debe incluir todo vehículo utilizado en las labores del Contrato, sean propiedad de Aerostar o no, o sean alquilados. La cubierta deberá incluir a Puertos, como asegurado adicional.

Aerostar proveyó copia de los siguientes certificados de seguro:

**Tabla 25: Vigencia según los Certificados de Póliza de Seguro de Automóviles de Negocio**

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-14	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero de 2014 <sup>199</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>200</sup>
2014-15	Certificado de Póliza con vigencia de 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 <sup>201</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>202</sup>
2015-16	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2015 a 27 de febrero de 2016 <sup>203</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>204</sup>
2016-17	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2016 a 27 de febrero de 2017 <sup>205</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>206</sup>
2017-18	Certificación de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2017 a 27 de febrero de 2018 <sup>207</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>208</sup>
2018-19	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2018 al 27 de febrero de 2019 <sup>209</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>210</sup>
2019-20	Certificado de Póliza con vigencia del 27 de febrero de 2019 al 27 de febrero del 2020 <sup>211</sup> y documento con descripción de cubiertas. <sup>212</sup>

<sup>199</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf.

<sup>200</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2013 a 02.27.2014.pdf.

<sup>201</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015.pdf

<sup>202</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2014 a 02.27.2015.pdf.

<sup>203</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016.

<sup>204</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2015 a 02.27.2016.pdf.

<sup>205</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017.

<sup>206</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2016 a 02.27.2017.pdf.

<sup>207</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018.

<sup>208</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2017 a 02.27.2018.pdf.

<sup>209</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019.

<sup>210</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2018 a 02.27.2019.pdf.

<sup>211</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf.

<sup>212</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request >19\_Insurance>Aerostar - Aumento Límites - Póliza Automóviles de Negocios 02.27.2019 a 02.27.2020.pdf.

Según los documentos provistos, el Arrendatario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

En consideración a lo anterior, se determina que el Arrendatario está en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Riesgos del Constructor (*Builder's Risks*)** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(e) del Contrato, le requiere al Arrendatario mantener o procurar cubierta para los proyectos de construcción, mantenimiento, o mejoras que se lleven a cabo en el Aeropuerto, durante la vigencia del Contrato. Se debe incluir a Puertos, como asegurado adicional.

Como parte de la auditoría, se hizo un escogido de proyectos como muestra, que incluyen trabajos de construcción, mantenimiento y mejora, en los cuales evaluamos el cumplimiento con esta obligación. El análisis de cumplimiento de los proyectos seleccionados como muestra, está en la sección once (11) de este informe.

No obstante, de los documentos provistos y evaluados, identificamos las cubiertas generales para este tipo de riesgo que identificamos a continuación:

Tabla 26: Certificados de Pólizas de Seguro de Riesgos del Constructor

Año	Certificados de Pólizas de Seguro
2013-16	Certificado de Póliza con vigencia del 20 de diciembre del 2013 al 20 de marzo del 2016 (" <i>Builder's Risk/ Installation Floater</i> "). Se identifica y se incluye la ubicación de la construcción en el Aeropuerto y se incluyen ubicaciones temporeras o en tránsito. <sup>213</sup>
2014-15	Identificamos una cubierta para los sublímites y eventos requeridos, con vigencia del 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015. <sup>214</sup>
2015-16	Identificamos entre los documentos una nota que indicaba que esta cubierta está bajo la póliza de Propiedad, número CBP8864805-5 con fecha de vigencia de 27 de febrero de 2015 al 27 de febrero de 2016. <sup>215</sup>
2016-17	Identificamos entre los documentos provistos una nota que indica que esta cubierta está bajo la póliza de Propiedad, con fecha de vigencia de 27 de febrero de 2016 al 27 de febrero de 2017. <sup>216</sup>
2017-18	Identificamos entre los documentos provistos una nota que indicaba que esta cubierta está bajo la póliza de Propiedad, con fecha de vigencia de 27 de febrero de 2017 al 27 de febrero de 2018. <sup>217</sup>
2018-19	Se observó entre los documentos una nota que indicaba que esta cubierta está bajo la póliza de Propiedad, con fecha de vigencia de 27 de febrero de 2018 al 27 de febrero de 2019. <sup>218</sup>
2019-20	Se observó entre los documentos provistos una nota que indicaba que esta cubierta está bajo la póliza de Propiedad, con fecha de vigencia de 9 de marzo de 2019 al 9 de marzo de 2020. <sup>219</sup>

<sup>213</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf

<sup>214</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015.

<sup>215</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016, a la pág. 1 del pdf.

<sup>216</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017, a la pág. 9 del pdf.

<sup>217</sup> Véase, Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018.

<sup>218</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 10 del pdf.

<sup>219</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf.

Según los documentos provistos, el Arrendatario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato. Para la evaluación del cumplimiento con esta obligación de los proyectos seleccionados, como muestra, refiérase a la sección once de este informe.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Responsabilidad Profesional** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(f) del Contrato, le requiere que cuando cualquier arquitecto, ingeniero, gerente de construcción o, cualquier otro profesional, lleve a cabo trabajos en el Aeropuerto, como parte del Contrato, Aerostar procure una cubierta de responsabilidad profesional con límite de cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), o más. De ser una cubierta a base de reclamaciones, la misma debe mantenerse en vigor por al menos dos (2) años, luego de la terminación del Contrato.

En los documentos provistos sobre el programa anual de pólizas de seguro, se indica que Aerostar le requiere a estos profesionales evidencia de la mencionada póliza, cuando realizan trabajos en el Aeropuerto relacionados al Contrato.

Para corroborar cumplimiento, se le solicitó al Arrendatario que proveyera una muestra de proyectos para los cuales requirió esta póliza. A tales efectos, el Arrendatario presentó información y copia de las pólizas obtenidas para los proyectos seleccionados como muestra.<sup>220</sup> A continuación, un resumen de la evidencia provista.

Tabla 27: Resumen de Pólizas de Responsabilidad Profesional

Proyecto	Contratista	Aseguradora	Límite de Cubierta	Efectividad
Mejoras de espacios de Delta Airlines [parte del "Capacity Enhancement Plan ("CEP)"]	Interlink-Hunt, LLC	Aon Risk Solutions for Puerto Rico, Inc.	\$20,000,000.00	01/2014 – 3/2016
"Replacement of deteriorating flooring in terminal and buildings" (parte del CEP)	Interlink-Hunt, LLC	Aon Risk Solutions for Puerto Rico, Inc.	\$20,000,000.00	01/2014 – 3/2016
"Repair existing ramp, apron and taxiway concrete surfaces".	Empleados internos	Trabajos de mantenimiento internos	N/A	N/A
"Taxiway N Reconstruction"	McCrthy Improvement Puerto Rico	N/A, porque no rindió servicios profesionales	\$5,000,000.00	4/2019-4/2020
	Kimley-Horn	National Union Fire Ins., Aspen American Insurance Co., y otros	\$5,000,000.00	12/2017- 7/2018
	CH Caribe	Ace Amer Ins Co	\$5,000,000.00	4/2019 - 4/2022
"Runway 10-28"	Kimley-Horn, LLC	National Union Fire Ins. Co., Allied World Assurance Company, Everest National Ins.	\$5,000,000.00	4/2019 - 4/2022

<sup>220</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_39>Professional Liability COIs(02-05-2021).pdf.

		Co, New Hampshire. Co.		
--	--	---------------------------	--	--

Luego de examinar los documentos provistos, pudimos constatar su cumplimiento con los requerimientos del Contrato; entiéndase con la cubierta, los límites y los endosos.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Seguro de Propiedad** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(g) del Contrato, le requiere al Arrendatario mantener un seguro contra riesgos a la propiedad, basado en el costo total de reemplazo. La cubierta debe incluir toda pérdida, daños y destrucción de la propiedad en el Aeropuerto y sus instalaciones, incluyendo las reparaciones y mejoras.

Aerostar proveyó copia de certificados, para este tipo de seguro, para los siguientes periodos:

Tabla 28: Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro de Propiedad

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-14	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero de 2014 (incluye sublímites) <sup>221</sup>
2014-15	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 (incluye sublímites) <sup>222</sup>
2015-16	Certificado de póliza con vigencia del 27 de febrero de 2015 al 27 de febrero de 2016 <sup>223</sup>
2016-17	Certificado de póliza con vigencia del 27 de febrero de 2016 al 27 de febrero de 2017 <sup>224</sup>
2017-18	Certificado de póliza con vigencia del 27 de febrero de 2017 a 27 de febrero de 2018 <sup>225</sup>
2018-19	Certificado de póliza con vigencia del 27 de febrero de 2018 a 27 de febrero de 2019. <sup>226</sup> Se produjo otro certificado de que refleja vigencia desde el 9 de marzo de 2018 al 9 de marzo del 2019. <sup>227</sup>
2019-20	Certificado de póliza con vigencia del 9 de marzo del 2019 al 9 de marzo del 2020 <sup>228</sup>

Según los documentos provistos, el Arrendatario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

<sup>221</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf.

<sup>222</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015, a la pág. 17-21 del pdf.

<sup>223</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016.

<sup>224</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017, a la pág. 11 del pdf.

<sup>225</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018, a la pág. 11 del pdf.

<sup>226</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 10 del pdf.

<sup>227</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 19\_Insurance > Aerostar -Póliza Propiedad -Renovación 03.09.18 a 03.09.19.

<sup>228</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf.; y 9\_Seventh Request>19\_Insurance>Aerostar - Póliza Propiedad - Renovación 03.09.19 a 03.09.20.pdf.

▪ **Seguro de Responsabilidad por Contaminación** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(h) del Contrato, le requiere al Arrendatario mantener cubierta por daños ambientales con límites de, al menos, cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por ocurrencia, por eventos ocurridos durante la vigencia del Contrato y, de veinticinco millones de dólares (\$25,000,000.00), en el agregado. La cubierta debe extenderse a gastos de limpieza por contaminación. De ser una cubierta a base de reclamaciones, la misma debe mantenerse en vigor, por al menos, dos (2) años, luego de la terminación de Contrato.

Aerostar proveyó copia de certificados para este tipo de seguro, para los siguientes periodos:

Tabla 29: Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro de Responsabilidad por Contaminación

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-14	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero de 2014 <sup>229</sup>
2014-15	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 <sup>230</sup>
2015-16	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2015 al 27 de febrero de 2016 <sup>231</sup>
2016-17	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2016 al 27 de febrero de 2017 <sup>232</sup>
2017-18	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2017 al 27 de febrero de 2018 <sup>233</sup>
2018-19	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2018 al 27 de febrero de 2019 <sup>234</sup>
2019-20	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2019 al 27 de febrero del 2020 <sup>235</sup>

Según los certificados provistos, el Arrendatario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato. No obstante, observamos en los certificados de seguro emitidos por las compañías ACE y ACORD, que no identificaban cubierta para costos de limpieza por contaminación, según requerido en esta sección. Se inquirió al Arrendatario sobre este particular y, en contestación, proveyeron documentos que reflejan el detalle de las cubiertas, bajo estas dos compañías, donde surge que las mismas cubren gastos de remediación.<sup>236</sup>

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

<sup>229</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf a la pág. 22.

<sup>230</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015, a la pág. 22 del pdf.

<sup>231</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016, a la pág. 12 del pdf.

<sup>232</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017, a la pág. 11 del pdf.

<sup>233</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018, a la pág. 16 del pdf.

<sup>234</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 17 del pdf.

<sup>235</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf, a la pág. 16 del pdf.

<sup>236</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 19\_Insurance > Aerostar - Póliza Responsabilidad de Contaminación - Evidencia Cubierta Gastos de Limpieza - Chubb - 2018 - 2020.pdf; y Aerostar - Póliza Responsabilidad de Contaminación - Evidencia Cubierta Gastos de Limpieza - ACE - 2014-2017.pdf.

▪ **Cubierta de Interrupción de Negocios** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(i) del Contrato, le requiere al Arrendatario obtener seguro contra la pérdida o interrupción de ingresos estimados de, por lo menos, seis (6) meses de la ocurrencia del riesgo que provocó daños físicos al Aeropuerto.

Para demostrar cumplimiento con esta obligación, Aerostar proveyó copia de certificados de este tipo de seguro para los siguientes periodos:

Tabla 30: Vigencia según Certificados de Pólizas de Cubierta de Interrupción de Negocios

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-14	Incluido como un sublímite en el certificado de póliza de Propiedad con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero del 2014. <sup>237</sup>
2014-15	Incluido como un sublímite en el certificado de póliza de Propiedad con vigencia entre el 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015. <sup>238</sup>
2015-16	Aunque no se encontró certificado independiente para el periodo comprendido entre el 27 de febrero de 2015 a 27 de febrero de 2016, se observó una nota que indica que la cubierta se encuentra dentro de la póliza de propiedad. <sup>239</sup>
2016-17	No se encontró certificado para el periodo comprendido entre el 27 de febrero de 2016 a 27 de febrero de 2017. Sin embargo, se observó una nota que indica que se encuentra dentro de la póliza de propiedad. <sup>240</sup>
2017-18	No se encontró certificado para el periodo comprendido entre el 27 de febrero de 2017 a 27 de febrero de 2018. Sin embargo, se observó una nota que indica que se encuentra dentro de la póliza de propiedad. <sup>241</sup>
2018-19	No se encontró certificado para el periodo comprendido entre el 27 de febrero de 2018 a 27 de febrero de 2019. Sin embargo, se observó una nota que indica que se encuentra dentro de la póliza de propiedad. <sup>242</sup>
2019-20	Incluido como un sublímite en el certificado de póliza de Propiedad con vigencia del 9 de marzo de 2019 al 9 de marzo del 2020. <sup>243</sup>

De los documentos presentados, se identificó que la cubierta es parte de la póliza de propiedad. Destacamos que, en el Contrato no se dispone cómo se computa el ingreso estimado por el término de 6 meses que establece el inciso para establecer los límites de la cubierta. Al inquirir sobre el particular al Arrendatario, este produjo copia de la tabla que utilizan para computar los límites de la cubierta.<sup>244</sup>

Debido a lo anterior, el Arrendatario se considera en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista (OCIP)** **En Cumplimiento**

<sup>237</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf a la pág. 17.

<sup>238</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015, a la pág. 18 del pdf.

<sup>239</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016, a la pág. 1 del pdf.

<sup>240</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017, a la pág. 1 del pdf.

<sup>241</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018, a la pág. 1 del pdf.

<sup>242</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 1 del pdf.

<sup>243</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf, a la pág. 13 del pdf.

<sup>244</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 19\_Insurance > Aerostar - Interrupción de Negocios - Tabla Modelo Utilizada para Cálculo de Ingresos Estimados.pdf.



La Sección 13.1(j) del Contrato, requiere que el Arrendatario mantenga un seguro que proteja a Puertos, como dueño, de responsabilidad por daños ocasionados por contratistas y subcontratistas, con un límite mínimo dos millones de dólares (\$2,000,000.00), por ocurrencia.

Sostuvimos reuniones con Aerostar para aclarar este seguro. Luego de éstas se aclaró que este seguro es identificado como *Owner Control Insurance Program* u “OCIP”, por sus siglas en inglés. Notamos en la documentación provista que en el resumen del programa de seguros del Arrendatario (el *cover page*), para todos los años bajo evaluación, se indica mediante nota al lado del nombre de esta póliza, que se refiera a póliza equivalente identificada como “OCIP”,

De las reuniones sostenidas, el Arrendatario explicó que, la póliza de OCIP es la identificada con los números #41PR203719 (*General Liability*) y #47PR701569 (*Umbrella*) en los certificados de seguros provistos para el periodo auditado. La póliza de *General Liability* del OCIP tiene un límite por ocurrencia de \$1,000,000, y la póliza de *Umbrella* del OCIP tiene un límite por ocurrencia de \$50,000,000. Por tanto, explicaron que la póliza *Umbrella* del OCIP suplementa la póliza de *General Liability* del OCIP, por lo que se cumple y exceden los requerimientos del Contrato en torno al límite de \$2 millones por ocurrencia. Abajo la tabla que refleja y hace referencia a los certificados de póliza provistos por el Arrendatario.

Tabla 31: Vigencia según Certificados de Pólizas de Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-20	Certificado emitido por Chubb Insurance Company of P.R., cubierta bajo <i>Commercial General Liability</i> (Núm. 41PR203719) y <i>Umbrella</i> (Núm. 47PR701569) con vigencia desde el 30 de septiembre del 2013 al 31 de diciembre del 2020. <sup>245</sup>

▪ **Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(k) del Contrato, le requiere a Aerostar mantener cubierta de maquinaria y equipo pesado para cualquier equipo, estructura, maquinaria y sistema eléctrico, que sea parte del Contrato, con un valor de reemplazo de veinticinco mil dólares (\$25,000.00), o más. Esta cubierta debe incluir: (1) límite mínimo equivalente al costo total de reemplazo, más diez por ciento (10%); (2) incluir a Puertos como asegurado adicional; y (3) incluir cubierta de leyes y ordenanzas.

Aerostar proveyó copia de certificados de este tipo de seguro, para los siguientes periodos:

Tabla 32: Vigencia según Certificados de Póliza de Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado

Año	Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro
2013-14	Certificado con vigencia del 22 de febrero de 2013 al 22 de febrero del 2014 (\$50,000,000) <sup>246</sup>
2014-15	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2014 al 27 de febrero de 2015 (\$50,000,000) <sup>247</sup>
2015-16	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2015 al 27 de febrero de 2016 (\$100,000,00.00) <sup>248</sup>

<sup>245</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_136 > Aerostar Insurance Programs 2013-2014.pdf*.

<sup>246</sup> Véase *Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_136 > Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf* a la pág. 26.

<sup>247</sup> Véase *Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015*, a la pág. 26 del pdf.

<sup>248</sup> Véase *Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016*, a la pág. 13 del pdf.

<b>2016-17</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2016 al 27 de febrero de 2017 (\$100,000,000.00) <sup>249</sup>
<b>2017-18</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2017 al 27 de febrero de 2018 (\$100,000,000.00) <sup>250</sup>
<b>2018-19</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2018 al 27 de febrero de 2019 (\$100,000,000.00) <sup>251</sup>
<b>2019-20</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2019 al 27 de febrero del 2020 (\$100,000,000.00) <sup>252</sup>

De la documentación provista surge, que el Arrendatario obtuvo las pólizas sobre cubierta de maquinaria por una cantidad mayor a la dispuesta en el contrato, e incluyen a Puertos, como asegurado adicional.

En atención a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Responsabilidad Fiduciaria** **En Cumplimiento**

La Sección 13.1(l) del Contrato, le requiere al Arrendatario mantener cubierta para responsabilidad fiduciaria con límites de, al menos, tres millones de dólares (\$3,000,000.00), por ocurrencia. De ser una cubierta a base de reclamaciones, la misma debe mantenerse en vigor por al menos tres (3) años, luego de la terminación del Contrato.

Aerostar proveyó copia de certificados de seguro, para los siguientes periodos:

**Tabla 33: Vigencia según Certificados de Póliza de Responsabilidad Fiduciaria**

<b>Año</b>	<b>Vigencia según los Certificados de Pólizas de Seguro</b>
<b>2013-14</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2013 al 27 de febrero del 2014 (\$5,000,000.00) <sup>253</sup>
<b>2014-15</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2014 a 27 de febrero de 2015 (\$5,000,000.00) <sup>254</sup>
<b>2015-16</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2015 a 27 de febrero de 2016 (\$5,000,000.00) <sup>255</sup>
<b>2016-17</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2016 a 27 de febrero de 2017 (\$5,000,000.00) <sup>256</sup>

<sup>249</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017, a la pág. 13 del pdf.

<sup>250</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018, a la pág. 19 del pdf.

<sup>251</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 18 del pdf.

<sup>252</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf, a la pág. 17 del pdf.

<sup>253</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Program 2013-2014.pdf a la pág. 28.

<sup>254</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 01\_Aerostar Insurance Renewal Program 2014-2015, a la pág. 6 del pdf.

<sup>255</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 02\_Aerostar Insurance Renewal Program 2015-2016, a la pág. 4 del pdf.

<sup>256</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 03\_Aerostar Insurance Renewal Program 2016-2017.

<b>2017-18</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2017 a 27 de febrero de 2018 (\$5,000,000.00) <sup>257</sup>
<b>2018-19</b>	Certificado con vigencia del 27 de febrero de 2018 a 27 de febrero de 2019 (\$5,000,000.00) <sup>258</sup>
<b>2019-20</b>	Certificado con vigencia del 9 de marzo de 2019 al 9 de marzo del 2020 (\$5,000,000.00) <sup>259</sup>

Según la documentación provista, el Arrendatario obtuvo la cubierta de seguros requerida por esta sección del Contrato, para todo el periodo bajo evaluación. En atención a ello, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

#### **D. Resumen de la Evaluación**

Conforme la información evaluada la Tabla 3, a continuación, presenta el cumplimiento del Arrendatario con los requerimientos de seguros del Contrato.

Tabla 34: Resumen de la Evaluación de los seguros

<b>Criterio</b>	<b>2013-14</b>	<b>2014-15</b>	<b>2015-16</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>	<b>2018-19</b>	<b>2019-20</b>
Cubierta de Prácticas de Empleo	C	C	C	C	C	C	C
Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	CP	C	CP	CP	CP	C
Seguro Comercial General	C	C	C	C	C	C	C
Seguro de Automóviles de Negocios	C	C	C	C	C	C	C
Responsabilidad de Construcción	C	C	C	C	C	C	C
Responsabilidad Profesional	C	C	C	C	C	C	C
Seguro de Propiedad	C	C	C	C	C	C	C
Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	C	C	C	C	C	C
Cubierta de Interrupción de Negocios	C	C	C	C	C	C	C
Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	C	C	C	C	C	C
Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	C	C	C	C	C	C
Responsabilidad Fiduciaria	C	C	C	C	C	C	C

<sup>257</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 04\_Aerostar Insurance Renewal Program 2017-2018, a la pág. 20 del pdf.

<sup>258</sup> Véase Sharepoint 11\_Insurance > 05\_Aerostar Insurance Renewal Program 2018-2019, a la pág. 20 del pdf.

<sup>259</sup> Véase Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_136>Aerostar Insurance Renewal Program 2019-2020.pdf, a la pág. 19 del pdf.

Criterio	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Resumen	C:12	C:11	C:12	C:11	C:11	C:11	C:12
	CP:0	CP:1	CP:0	CP:1	CP:1	CP:1	CP:0
	I:0	I:0	I:0	I:0	I:0	I:0	I:0
<p><b>Legenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial •</p> <p>I/ND = Incumplimiento/Datos No Disponibles • N/A = No Aplica</p>							

Como se puede observar, el Arrendatario ha gestionado los seguros requeridos en el Contrato. Sin embargo, conforme a la documentación provista, no se pudo determinar el cumplimiento total de ciertas pólizas por falta de información o claridad de la información provista.

#### **E. Recomendaciones**

No tenemos recomendaciones.

---

## **10. Estándares Operacionales y Acuerdo de Uso**

---

### **A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento**

El Artículo 6 del Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso requieren que el Arrendatario opere el Aeropuerto según las leyes y reglamentos aplicables, incluyendo el Certificado de Operación emitido por la FAA (como evidencia de cumplimiento con las disposiciones de 14 C.F.R Parte 139), el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Plan de Seguridad y los Estándares de Operacionales (identificados en el Schedule 12 del Contrato). Dichos documentos constituyen una guía de los requerimientos mínimos necesarios para el desarrollo del Plan de Operaciones del Aeropuerto.

Según la Sección 1.2.2 de los Estándares Operacionales, el Plan de Operaciones debe incluir los siguientes componentes funcionales: Plan de Estándares para las Instalaciones, Plan de Estándares Operacionales para el Campo de Aviación, Plan de Manejo de Activos de Capital ("*Capital Asset Management Plan*"), Plan de Sustentabilidad Ambiental, Plan de Seguridad y Plan para el Manejo de los Sistemas de Seguridad, Plan para el Manejo de Peligros a la Vida Silvestre, Programa de Seguridad del Aeropuerto, Plan para el Manejo de Emergencia y Plan de Servicio al Cliente.

Para medir la implementación y ejecución de los antedichos planes, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario prepare y presente los siguientes reportes:

1. Rendimiento Operacional,
2. Evaluación sobre las Condiciones de las Instalaciones,
3. Resumen del Tráfico Aéreo,
4. Programa de Mejoras Capitales,
5. Informe de Sustentabilidad,
6. Evaluación de Mecanismos de Protección ("*Safety Assessment Report*"),
7. Informe de Emergencia (si aplica) y
8. Informe de Nivel de Servicio.

El resumen de los hallazgos de estos reportes debe estar contenido en el Informe Anual del Arrendatario ("LAR", por sus siglas en inglés), que es, en esencia, el informe sobre el rendimiento operacional del Arrendatario. De otra parte, el Arrendatario también tienen la obligación de preparar un Informe de Evaluación de Seguridad ("*Security Assessment*"). Sin embargo, el resumen de los hallazgos de este informe no tiene que estar contenido en el LAR.

La Sección 3.4 (e) del Acuerdo de Uso dispone que el Arrendatario deberá enviarle copia de los reportes arriba mencionados a las Aerolíneas Signatarias dentro del término de sesenta (60) días de finalizado el año.

La evaluación de cumplimiento con los Estándares de Operacionales se centrará en la preparación, envío y aprobación de los planes e informes requeridos, así como del cumplimiento con los estándares mínimos de ejecución que fueron estipulados y aprobados en dichos planes.

## **B. Metodología de Evaluación**

La evaluación fue dividida en dos (2) renglones principales. El primero de estos renglones es el desarrollo e implementación del Plan de Operaciones y el Acuerdo de Uso, según requerido en el Contrato. El segundo renglón es el cumplimiento con las métricas desarrolladas para medir rendimiento operacional y el cumplimiento con los requerimientos e informes del Acuerdo de Uso, según la información y datos obtenidos para el Aeropuerto durante el periodo de evaluación. Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- *En Cumplimiento*  
En cuanto al desarrollo e implementación del Plan Operacional u otros planes que lo componen, significa que cumple **con todos los requisitos de contenido** establecidos en los Estándares Operacionales y que **su presentación e implementación se hizo en su debido tiempo**. En cuanto a rendimiento operacional, significa que el Arrendatario **cumplió con todas las métricas acordadas** en el Plan Operacional y/o los Estándares Operacionales.
- *Cumplimiento Parcial*  
En cuanto al desarrollo e implementación del Plan Operacional u otros planes que lo componen, significa que el Arrendatario **cumplió con algunas, pero no todas, las exigencias contractuales, ya sean de contenido o término para su presentación e implementación**. En cuanto a rendimiento operacional, significa que el Arrendatario **cumplió con algunas de las métricas establecidas en el Plan Operacional y/o los Estándares Operacionales, pero no con todas**. Destacamos que algunas métricas requieren la ejecución de determinada acción

en un término determinado. Por ello, si el Arrendatario ejecuta la acción requerida por la métrica pero fuera del término dispuesto, se consideraría en Cumplimiento Parcial.

- Incumplimiento

En cuanto al desarrollo e implementación del Plan Operacional u otros planes que lo componen, significa que el Arrendatario incumplió con requisitos de contenido y tiempo de presentación e implementación. En cuanto a rendimiento operacional, significa que el Arrendatario incumplió con todas de las métricas establecidas en el Plan Operacional y/o los Estándares Operacionales.

### **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la evaluación de cumplimiento con los Estándares Operacionales.

#### **Evaluación del Plan de Operaciones**

A continuación, la evaluación del Plan de Operaciones utilizando las guías establecidas en los Estándares Operacionales.

##### **Plan de Operaciones**

*Cumplimiento Parcial*

En esta categoría evaluamos el cumplimiento con la presentación, aprobación e implementación del Plan de Operaciones.

- Plan de Operaciones: aprobación y entrega

*Cumplimiento Parcial*

La Sección 6.1 del Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso disponen que el Arrendatario debía preparar, presentar e implementar un Plan de Operaciones acorde con los Estándares Operacionales, en el término de 180 días, a partir del cierre (a partir del 27 de febrero de 2013). Es decir, en o antes el 27 de agosto del 2013.

**Presentación.** En el documento titulado “*Concession Agreement Compliance Report 2013-2014*” comisionado por Puertos, se indica que los Estándares de Operacionales fueron entregados a Puertos y a las aerolíneas en agosto de 2013 para la revisión correspondiente. El 26 de junio de 2014, Aerostar presentó para revisión y comentarios a Puertos y las Aerolíneas una copia del Plan de Operaciones revisado. Es decir, posterior al periodo de tiempo establecido la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso. Pero, según se infiere de este documento, todas las partes aparentan haber estado informadas.

El Plan de Operaciones, con vigencia de noviembre de 2014<sup>260</sup>, contiene todos los planes requeridos por los Estándares de Operacionales. El plan final fue presentado el 8 de enero del 2015.

**Aprobación.** En los documentos evaluados, no se identificó la aprobación para la implementación del Plan de Operaciones por parte de Puertos ni de las Aerolíneas Signatarias, según requerido por la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso. A preguntas sobre el particular, el Arrendatario indicó que el borrador del Plan de Operaciones fue objeto de varias reuniones periódicas con Puertos y las Aerolíneas Signatarias, en las cuales se

<sup>260</sup> Véase Sharepoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 00\_SJU Operations Plan > 01\_SJU Operations Plan (11-08-2014).

discutía su contenido. Advirtieron también que, en noviembre de 2014, fue que finalmente llegaron a un acuerdo final y que la entonces directora ejecutiva de Puertos, Ingrid C. Colberg, aprobó verbalmente el plan. Una vez aprobado, el 8 de enero de 2015 se envió copia de este a Puertos. Dicha aprobación no consta por escrito, lo que constituye un incumplimiento con la Secciones 1.11 y 1.17 del Contrato, las cuales disponen que cuando en el Contrato se requiere el consentimiento o la aprobación de alguna de las partes, dicho consentimiento o aprobación deberá realizarse por escrito, a menos que por escrito, se haya eximido a la otra parte de este requerimiento.

En la introducción del Plan de Operaciones se informa que el Plan está sujeto a una revisión anual basada en el desempeño y la evaluación de mejores prácticas en el campo que pudiesen generar cambios adicionales. El documento suministrado no presenta información en el registro de cambios, lo que sugiere que este no ha sido revisado, según propuesto. A preguntas sobre el particular, el Arrendatario comentó que no ha sido revisado porque no ha surgido la necesidad. Expuso, que, aunque el Plan de Operaciones no ha sido actualizado, algunos de los planes individuales que lo componen han sido revisados, tales como: el “*Airport Security Plan*”, el “*Facilities Standards Plan*”, y “*Airfield Operating Standards Plan*”, entre otros.

Advertimos que, el Programa de Seguridad del Aeropuerto no fue suministrado, ya que es un documento que contiene información confidencial protegida.

De conformidad con lo anterior, se considera el Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación ya que la presentación y aprobación del plan fue tardía y tampoco se presentó evidencia de consentimiento o aprobación de extensión para la fecha de entrega o documento que verifique su aprobación por parte de Puertos. Finalmente, no se proveyó documentación que pudiese confirmar que el plan fue remitido a las Aerolíneas Signatarias dentro del término dispuesto para ello. Sin embargo, pudimos constatar que el Plan de Operaciones fue implementado por el Arrendatario y copia de este le fue remitida a Puertos.

Plan de Operaciones: Contenido

Cumplimiento Parcial

Conforme a la Sección 1.2.2 de los Estándares Operacionales, el Plan de Operaciones debe incluir especificaciones para la operación de todas las facilidades y sistemas del Aeropuerto. A continuación, se evalúan cada uno de los componentes funcionales que deben incluirse en el Plan de Operaciones:

- Facilities Standards Plan (FSP) En Cumplimiento  
 En agosto del 2022, el Arrendatario proveyó una versión actualizada del FSP con fecha de febrero del 2016, la cual indica que el plan fue enmendado en dos ocasiones, a saber, en mayo del 2014 y el enero del 2016.<sup>261</sup> En esta versión revisada se atendieron o incluyeron, en esencia, todas las partes que exige la Sección 2 de los Estándares Operacionales.

El FSP incluido en el Plan de Operaciones de noviembre del 2014, no se incluyó información requerida en la referida sección 2. Específicamente, no se incluyó: el programa de

<sup>261</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>Revised Plans and-or Manuals>Facilities Standard Plan (FSP)(Rvsd 02-2016)”.pdf.

mantenimiento rutinario para todas las instalaciones y sistemas principales; el personal (o tercero) dedicado a la operación y mantenimiento de cada instalación y sistema principal; y el itinerario de mantenimiento de mayor importancia para aportación al “Capital Asset Management Plan”, entre otra información requerida.

Sin embargo, en sus enmiendas posteriores se incorporó la información y partes requeridas en los Estándares Operacionales. Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con el contenido de este plan.

- *Airfield Operating Standard Plan (AOSP)* *En Cumplimiento*  
 En agosto del 2022, el Arrendatario proveyó una versión enmendada de AOSP con fecha de febrero del 2016<sup>262</sup> que, según nuestro análisis, no incluye toda la información requerida en la Sección 3 de los Estándares Operacionales. Sin embargo, el FSP revisado, al que se hace referencia en la sección anterior, incluye en su primer capítulo, un plan de mantenimiento del campo de aviación (“*Airfield Maintenance Plan*”) que suple y cumple con los requerimientos de contenido para este plan que exige la aludida Sección 3.<sup>263</sup>
- *Capital Asset Management Plan (CAMP)* *En Cumplimiento*  
 El CAMP contiene los requisitos mínimos establecidos en la Sección 4 de los Estándares Operacionales. Por tanto, se considera en cumplimiento.
- *Environmental Sustainability Plan (ESP)* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 5 de los Estándares Operacionales requiere que el Arrendatario identifique en su Plan de Operaciones las políticas de sustentabilidad ambiental, incluyendo metas y objetivos. En términos generales, el ESP incluido en el Plan de Operaciones de noviembre del 2014, contiene todos los requisitos de la referida Sección 5.

No obstante, en torno al establecimiento o determinación de los objetivos y metas de este plan, los Estándares Operacionales disponen que deberán estar basados en una evaluación de referencia (“*baseline assessment*”) sobre las condiciones existentes al momento de la evaluación. La Sección 5.4.2 del Plan de Operaciones (la sección del ESP) hace referencia a una evaluación ambiental que estaba en progreso (para el 2014, cuando se presentó el plan) la cual proveería información adicional para suplementar el ESP. Asimismo la Sección 5.6 del Plan de Operaciones comunica que el ESP sería revisado con el surgimiento de nuevas ideas o conceptos o dos veces al año, lo que ocurriese primero.

A la fecha, el Arrendatario no ha provisto información de la evaluación ambiental a la que se hace referencia en el Plan de Operaciones. Tampoco surge que el ESP haya sido revisado luego de su presentación en el 2014.

Por lo antes expuesto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con los requerimientos de contenido para este plan.

<sup>262</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>Revised Plans and-or Manuals>Airfield Operating Standards Plan” (AOSP).

<sup>263</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>Revised Plans and-or Manuals>Facilities Standard Plan (FSP)(Rvsd 02-2016)”.pdf a la página, 20 en adelante.



- *Safety Plan and Safety Management Systems Plan* *Cumplimiento Parcial*  
 En agosto del 2022, el Arrendatario proveyó copia del manual enmendado del “*Safety Management System*” (SMS) con fecha de abril del 2015.<sup>264</sup> En esencia, este contiene casi todos los requisitos de contenido que dispone la Sección 6 de los Estándares Operacionales. Sin embargo, no pudimos identificar algunos de los requerimientos que se exigen en la Sección 6.4.4 de los Estándares Operacionales. A continuación, se enumera la información que no pudimos identificar en este plan:

  1. Requerimientos Adicionales del Plan de Seguridad
    - a. Información sobre tratamiento médico, incluyendo la identificación de la ubicación de las instalaciones de tratamiento médico en el aeropuerto y los procedimientos a seguir en caso de que se necesite. También se requiere capacitación en primeros auxilios para todos los empleados de campo.
    - b. Protocolos de materiales peligrosos o tóxicos, incluyendo el protocolo para la prevención y la limpieza de derrames. Además, se deben especificar los procedimientos y equipos necesarios para el almacenamiento y manejo seguro de materiales peligrosos. Se requiere que se incluyan los procedimientos de descontaminación tanto para los empleados y para sus equipos. El protocolo debe hacer referencia al Plan de Emergencia del Aeropuerto, según corresponda.

Por tanto, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el Plan de Seguridad y el Plan de Manejo de Sistemas de Seguridad porque no contienen toda la información requerida en la Sección 6 de los Estándares Operacionales.

- *Wildlife Hazard Management Plan (WHMP)* *En Cumplimiento*  
 El WHMP contiene los requisitos mínimos establecidos por la Sección 7 de los Estándares Operacionales. Este plan fue preparado en coordinación con el Servicio de Vida Silvestre del Departamento de Agricultura Federal y está ponchado por el *FAA Airport Certification Inspector*. Por tanto, se considera en cumplimiento.
- *Airport Security Program (ASP)* *En Cumplimiento*  
 El ASP contiene los requisitos mínimos establecidos por la Sección 8 de los Estándares Operacionales. TSA notificó su aprobación al ASP el 22 de febrero del 2013.<sup>265</sup>

Por razones de seguridad, Aerostar solo proveyó la tabla de contenido del este plan. En consideración a su aprobación por TSA, agencia con autoridad y peritaje en el campo, se considera el ASP en Cumplimiento.

- *Airport Emergency Management Plan (AEP)* *En Cumplimiento*

<sup>264</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>Revised Plans and-or Manuals>SMS Manual Safety Policy and Objectives (Rvsd 03-2019)”.pdf.

<sup>265</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>03\_Aiport Security Program (ASP)>01\_TSA ASP Approval Letter February 21, 2013”.pdf.

Aunque se incluyó un AEP en el Plan de Operaciones del 2014, el Arrendatario proveyó un revisado con fecha del 18 de mayo del 2019.<sup>266</sup> La FAA notificó su aprobación mediante carta en esa misma fecha.<sup>267</sup> El AEP revisado fue remitido a Puertos el 10 de junio de 2019.<sup>268</sup>

Por tanto, se considera al Arrendatario en cumplimiento con este plan.

- *Customer Service Plan (CSP)* *Cumplimiento Parcial*  
 El Plan de Operaciones del 2014 incluyó el CSP. No obstante, en la información provista por el Arrendatario identificamos un CSP con fecha de mayo del 2017, enviado a Puertos el 5 de mayo del 2017, como parte de una solicitud de información para una vista pública ante la Comisión Conjunta de la Legislatura.<sup>269</sup> Evaluamos ambos documentos, pero no pudimos identificar todos los requisitos establecidos en la Sección 10 de los Estándares Operacionales. La información que no fue incluida en este plan fue la siguiente:

1. Temas que deben cubrirse en el plan:
  - d. Protocolos de asistencia al pasajero – Esta sección debe identificar el protocolo para la provisión de asistencia al pasajero, tales como: (1) asistencia en el transporte de envejecientes y discapacitados hacia y desde su avión, según sea necesario; (2) “kits” nocturnos en caso de emergencia o retrasos extremos que requieran pasar la noche en el terminal de pasajeros; (3) “lost and found”; y (4) “customer paging”. En el plan provisto no pudimos identificar los protocolos de asistencia al pasajero (1), (2) y (4).
  - e. Servicios de información – los estándares disponen qué información debe proveérsele a los consumidores en los quioscos de información. Alguna de la información que debe ofrecerse en los quioscos es la siguiente: (1) opciones de transporte regional; (2) alojamiento local y regional; (3) mapas de las instalaciones del aeropuerto y la región circundante; (4) fechas para los principales eventos públicos en la ciudad de San Juan; (5) información sobre lugares de San Juan (por ejemplo, centro de convenciones, atracciones turísticas, museos, etc.), (6) información climatológica actualizada, (7) información sobre concesiones aeroportuarias y (8) datos sobre el Aeropuerto. El plan provisto no menciona que los quioscos de servicios de información proveerán este tipo de información.

Por lo antes expuesto, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el CSP, debido a que no incluyó toda la información requerida.

<sup>266</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>04\_Airport Emergency Plan (AEP)>01\_Airport Emergency Plan Rvsd (05-18-19)”.pdf.

<sup>267</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>04\_Airport Emergency Plan (AEP)>02\_FAA Letter of Approval (05-18-19)”.pdf.

<sup>268</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>04\_Airport Emergency Plan (AEP)>03\_AEP (Revised May 2019) - Evidence of Submission”.pdf.

<sup>269</sup> Véase “SharePoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>05\_Customer Service Plan (CSP)>02\_CSP-Evidence of Submission”.

## **Informes Anuales del Arrendatario**

Debido a la cantidad de información, a continuación, se presenta la evaluación de los Informes Anuales del Arrendatario (entiéndase, LAR) dividida por año. En los LAR se incluyen la mayoría de los reportes requeridos por la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales, con datos sobre la ejecución de los planes arriba descritos.

### **LAR 2014**

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, proporcionan las métricas (guías) para los diversos reportes requeridos. Los reportes deben incluir, como mínimo, los temas identificados en los mencionados apéndices. Estas métricas fueron utilizadas para la evaluación de los LARs suministrados por Aerostar.

En esta sección se estará evaluando el LAR y otros documentos correspondientes al año 2014, entregado a Puertos el 25 de septiembre de 2015.

A continuación, se presenta el análisis realizado para el Informe Anual del Arrendatario del 2014,<sup>270</sup> el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales con los datos recopilados y presentados por Aerostar en estos informes y otros documentos solicitados:

- **Operational Performance Report –2014** **Cumplimiento Parcial**  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte anualmente información sobre el desempeño de varias instalaciones. A continuación, detallamos las métricas identificadas como requisito mínimo y el cumplimiento del Arrendatario con estas.

#### **Airfield**

- Operaciones en el *Airfield*- Bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento mínimo con las siguientes métricas:

Tabla 35: Análisis de Operaciones en el “Airfield” 2014

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “airfield”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización “airfield”	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a

<sup>270</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports > 01\_2014 Lessee Annual Report (LAR)”.

fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2014, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para lo siguiente: inspecciones visuales del “*airfield*”, inspecciones visuales para terminal “*landside*”, inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible, reportes de las condiciones de campo en un día estándar y prueba de fricción del pavimento en un día estándar.

En respuesta a la solicitud de la muestra, el Arrendatario presentó copias de inspecciones e informes realizados por personal interno y por contratistas.

Para las inspecciones visuales, proveyó copia de las hojas de cotejo de autoinspecciones de seguridad que se llevan a cabo en varias instalaciones y operaciones en el Aeropuerto (“*Airport Safety Self-Inspection Checklist*”) para el año bajo evaluación.<sup>271</sup> De la evaluación de estos informes, pudimos identificar que se realizan todos los días, dos veces al día (durante el día y en la noche). Según se establece en el Manual de Certificación del Aeropuerto (ACM, por sus siglas en inglés) aprobado por la FAA, las inspecciones requeridas son dos (2), una durante el día y otra durante la noche.

Para las inspecciones sobre el área de abastecimiento de combustible, el Arrendatario proveyó informes trimestrales sobre inspecciones para “*fuel areas*” y “*mobile fuelers*” para el año bajo evaluación.<sup>272</sup>

Finalmente, para las pruebas de fricción, los consultores contratados por el Arrendatario para estas, Hi-Lite, confirman su cumplimiento con las pruebas semanales en cumplimiento con las normativas aplicables de la FAA, mediante certificación a esos efectos que se incluye como apéndice al LAR del año bajo evaluación.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte, como mínimo, datos para las siguientes métricas:

Tabla 36: Análisis de Operaciones en las Pistas 2014

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	Sí
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a

<sup>271</sup> Véase “*SharePoint 15\_Fourth Request> Req\_49-50> 2014>06\_2014*”.

<sup>272</sup> Véase “*SharePoint 15\_Fourth Request> Req\_51*”.

fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2014, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de remoción de goma del pavimento. Para este periodo bajo evaluación, el Arrendatario no proveyó evidencia de los documentos solicitados para la muestra.

### Terminal de Pasajeros

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 37: Análisis de Operaciones en el Terminal de Pasajeros 2014

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de” Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA <sup>273</sup>	Si
Área de espera/ circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Tiempo máx. en fila	Minutos	Economy: 0-30; Business: 0-5	Si
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño	16 limpiezas por día, 1 persona por baño	Si
	Inspecciones del supervisor	2 inspecciones por baño por turno	
Plataforma del avión (apron)	Marcas de líneas “Lead-in”	2 veces al año	Si
	Marcas de líneas de Pare	2 veces al año	
	Marcas de “safety envelope”	2 veces al año	
	Iluminación de rampa	Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación	

<sup>273</sup> “International Air Transport Association” (IATA) es una organización compuesta por líneas aéreas de todo el mundo que establece guías, estándares y parámetros de operación para la industria aeronáutica.

	Protección contra rayos	Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación	Proyecto en progreso
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación	% Resp, Rep 92.31, 94.87
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible	100, 100
	Energía en piso (“ground”)	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	96.08, 100
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación	88.49, 94.96
	Aire acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	89.47, 100
	Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores “escalators/ moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	85.11, 90.07 86.16, 98.55 N/A
“USDA Booths”	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según “USDA”
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el gate En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	78.54, 100
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas de todas las categorías para esta área. Sin embargo, se observa que aunque se ejecutaron las acciones o tareas requeridas estas no se realizaron dentro del tiempo de respuesta y/o reparación.

- Para la categoría de la plataforma de los aviones (“*aircraft apron*”) se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2014, ya que son meses pico. Estas inspecciones y/o pruebas de marcas fueron realizadas por la compañía HI-Lite, la cual certifica los trabajos realizados. El Arrendatario suministró los reportes trimestrales SIAMA (véase 02\_” *Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>274</sup>), realizados por la compañía HI-LITE durante el tercer trimestre del año bajo evaluación. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.
- Sobre la protección contra rayos, Aerostar no está en cumplimiento. Expuso que había un proyecto en progreso y esperaban completarlo para el segundo trimestre del 2016.
- Puentes de Carga – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Sistema de Manejo de Equipaje – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Sistema de Transporte de Pasajeros – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Pantallas de Información de Vuelos – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “D” del “*Operational Performance Report – Year 2014*” detalla que se reportaron 41 inconvenientes relacionados a las pantallas de información de vuelos, pero solo dos (2) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas; no obstante, el 95% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas.
- *Paging Systems* – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “E” del “*Operational Performance Report – Year 2014*” muestra que se reportaron 31 inconvenientes relacionados a los “*Paging Systems*”, seis (6) de ellos (para el 19%) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas; no obstante, 25 o el 81% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas.
- Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, informan que para el 78.54% de las veces el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 100% de las veces se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido.

---

<sup>274</sup>Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Abajo las categorías, métricas y estándares mínimos que deben cumplirse para esta área y el cumplimiento del Arrendatario con estas.

Tabla 38: Análisis de Operaciones de Transporte Terrestre y Estacionamiento 2014

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de Shuttles	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas de todas las categorías para esta área.

### Resumen del “Operational Performance Report” para el 2014

De la información presentada en el “Operational Performance Report – Year 2014” se puede determinar que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías tales como las que se mencionan a continuación no cumplen a cabalidad con las métricas establecidas: Puentes de Carga, Sistema de Manejo de Equipaje, Sistema de Transporte de Pasajeros, Pantallas de Información de Vuelo, “Paging Systems” y Clima del del Terminal. Aunque los asuntos fueron atendidos, y en su mayoría, el tiempo de respuesta fue mayor al requerido, los porcentajes para el tiempo de reparación estuvieron sobre el 90%.

#### ▪ Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2014 **Cumplimiento Parcial**

La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones requieren que se clasifiquen las facilidades del Aeropuerto utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre o Crítico** (que en inglés es “Excellent”, “Good”, “Fair”, “Poor” o “Critical”, respectivamente). Se requiere que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación o sistema en buenas o excelentes condiciones. Además, el FCA debe incluir recomendaciones de mejoras capitales a realizarse de forma inmediata por razones de



seguridad y recomendaciones de mejoras a realizarse a corto, mediano o largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para el año bajo evaluación (2014), Aerostar nos proveyó el “*Facilities Condition Assessment Report*” (Correspondiente al LAR 2014)<sup>275</sup> preparado por la Compañía René Acosta y Arquitectos<sup>276</sup> (compañía licenciada de ingeniería profesional contratada por el Arrendatario). En este documento, se incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección o reportes técnicos) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del aeropuerto.

Las Áreas Funcionales según requeridas por los Estándares Operacionales son evaluadas a continuación:

Área Funcional: “*Airfield*”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “*Airfield*”, controles y otros sistemas. Esta área se describe como: “...*systems seem to be working adequately*”. De la descripción ofrecida y las hojas de evaluación surge que las condiciones son **Buenas**.
- Sistemas mecánicos  
Esta área se describe como: “*Although these systems look to be operational and in an overall good condition*”. De la descripción ofrecida y las hojas de evaluación surge que las condiciones son **Buenas**.
- Sistema de utilidades  
Esta área se describe como: “*Utilities systems seem to be working properly*”. De la descripción ofrecida y las hojas de evaluación surge que las condiciones son **Buenas**.
- Sistemas de comunicación  
Esta área se describe como: “*Communication systems seem to be working properly...*” De la descripción ofrecida y las hojas de evaluación surge que las condiciones son **Buenas**.
- Sistemas de seguridad  
De las hojas de evaluación incluidas en el reporte surge que las condiciones de estos sistemas para el área son **Buenas**.
- Pavimento  
Esta área se describe como: “*Pavement in the airfield is in generally fair condition.*” Las condiciones de esta categoría para el área se describen como **Razonables**.

<sup>275</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > 01\_FCA 2014 (Corresponding to LAR 2014)”.

<sup>276</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > Retention of Engineering Firm for FCA > 01” René Acosta Arquitectos, CSP.

- Paisajismo  
 Esta área se describe como: "*Landscaping in the airfield is limited to green-grass areas, most of it, of wild seed. This area can be improved. Although this is not necessarily needed, nor of major importance for the function of the airport, it will certainly enhance the overall look of the airport*". La condición para esta categoría no fue evaluada porque el paisajismo es inexistente o limitado. Según los evaluadores puede ser mejorada. Por tal razón, la catalogamos como **Pobre**.
- Sistema de abastecimiento y almacenamiento de combustible.  
 Esta área se describe como: "*Aircraft and vehicle fueling as well as fuel storage facilities should be attended to urgency. Further in-depth analyses are needed to determine specific code and regulations compliances. Improved security fences might be needed, and piping should be color marked so these could be easily identifiable for safety purposes and emergencies response*". Sin embargo, en las hojas de inspección se describen mayormente como en Buenas condiciones. No obstante, de la recomendación ofrecida concluimos que su condición es **Crítica** por cuestiones de seguridad.
- Trituradores  
 Esta área se describe como: "*Triturators were nonexistence [sic] at time of assessment instead what was found was a garbage compactor and garbage station near the fuel farm and cargo areas. This area should be inspected to review if compliance and if size and operation is [adequate]*". Por tanto, se considera su condición como **Pobre**.

#### Área Funcional: Terminal y Vestíbulo

- Elementos de arquitectura y sistemas  
 Esta área se describe como: "*Architectural elements and systems vary vastly from old to new systems. Since the airport has been growing steadily but without an apparent planning guide, each addition shows different architectural characteristics. It would greatly enhance the aesthetic and optimize operational flow of the airport if some corrections in this area could be done. However [,] this does not impair the functionality of the airport, nor it is an urgent matter. In some areas, particularly the oldest and general non-secure areas, we found and observed exposed electrical cables that create safety and security hazards.*" En general, se consideran las condiciones de **Pobres a Críticas**, en áreas donde la condición representa riesgos a la seguridad.
- Letreros (Señalización)  
 Esta área se describe como: "*Signage of the terminal varies in size and letter standards. An intense standardization program, preferably illuminated, is recommended. We found many pass[e]ngers asking for directions to their concourse. It seems like an indication of more signage might be needed. It is highly recommended the use of graphic signage along the lettered signage throughout the airport.*" En general, se consideran las condiciones como **Pobres**.

- Pisos  
Esta área se describe como: *"Flooring is very patchy as it varies from ceramic to terraz[z]o, vinyl, carpet, etc. depending on the area and the date of construction. This matter is of paramount importance due to the great risk it represents for falls or missteps."* En general, se consideran las condiciones de **Pobres a Críticas**, en áreas donde la condición representa riesgos a la seguridad.
- Techos  
Esta área se describe como: *"A single system is recommended. Also, poor roofing on this hurricane and storm-prone area can result in great damage inside the terminal".* En general, se consideran las condiciones como **Críticas**.
- Paisajismo  
Esta área se describe como: *"Landscape inside the terminal is poor... Landscape in public areas is also highly recommended".* En general, se consideran las condiciones como **Pobres**.
- Sistemas ambientales  
Esta área se describe como: *"Environmental systems that help the airport be auto sustainable are almost inexistent. Lighting, air conditioning and other systems can be replaced with considerably more energy-efficient accessories."* En general, se consideran las condiciones como **Pobres**.
- Sistemas estructurales  
Esta área se describe como: *"... will observe that there are some areas that are in urgent need of repair or demolition."* En general, se consideran las condiciones como **Críticas**.
- Sistemas mecánicos  
El reporte indica que no se hizo un análisis profundo de esta categoría en el área. Sin embargo, reseña que: *"The plumbing and mechanical system, including downspout drainages, water and sewage need maintenance... Depending on the last revision this can constitute an urgent matter."* En general, se consideran las condiciones como de **Pobres a Críticas**, según el área.
- Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados  
Esta área se describe como: *"Electrical systems with the exception of the aforementioned observations seem to be working. Further in the report there is more information on this matter."* En general, se considera que está en condiciones **Razonables**.
- Sistemas de plomería  
Esta área se describe como: *"The plumbing and mechanical system, including downspout drainages, water and sewage need maintenance... Depending on the last revision this can constitute an urgent matter."* En general, se considera que está en condiciones **Críticas**.

- Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia  
Esta área se describe como: *"The life-safety system needs a general evaluation. Some areas have sprinklers while others do not. The Public Address system is louder in some areas than in others. As of this report we are not in a position to evaluate whether these comply with codes and/or the Fire Department or any other federal agency that may have inherence on this matter. All of the above require an in-depth analysis, particularly when airports have areas under the failure safety standards and/or the failed secure standards".* En general, se considera que está en condiciones **Críticas**.
- Sistemas de transporte de pasajeros  
Las hojas de evaluación describen la condición de los elevadores y los "escalators" como **Buena**.
- Sistemas de utilidades  
Los sistemas de utilidades como la plomería y los sistemas eléctricos se describen arriba. Los sistemas de enfriamiento ("chiller rooms" y "cooling towers") y los sistemas de ventilación ("air handlers") se describen en condiciones de **Pobres a Críticas**.
- Sistemas de comunicaciones  
Las hojas de evaluación describen la condición de estos sistemas como generalmente **Buenas**.
- Sistemas de seguridad ("life safety")  
Los sistemas de seguridad personal en áreas generales se describen como en **Buenas** condiciones, excepto en varias tiendas de concesionarios en las cuales se describen estos sistemas en condición **Crítica**.

#### Área de Carga

- Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones  
Esta área se describe como: *"Automobile and truck parking areas do not seem to be adequate in terms of the space provided, as well as geometric configurations. Adequate road marking and signage are needed for both. Night lighting improvement is also highly recommended. Street refurbishing is also needed in terms of patching holes and asphalt repaving to adequately handle truck traffic".* Esta categoría no cumple con las clasificaciones establecidas en las métricas. En general, se considera que está en condiciones **Pobres**.
- Aircraft parking apron  
Esta área se describe como: *"Aircraft parking apron in general looks appropriate, however, there are some spot concrete areas to the north and south of apron 6 that need to be repair. The urethane joint needs replacement in some areas. Traffic area for truck and automobiles should be marked more clearly in the cargo area. Signage*

*of hazardous material and of important concern should also be expanded. Direct access from the public to the apron should be improved.*" En general, se considera que está en condiciones **Pobres**.

- Edificios  
Esta área se describe como: *"Buildings used as warehouse are in fair condition. Lighting and security markings are recommended."* En general, se considera que está en condiciones **Razonables**.

#### Suelos, carreteras y estacionamiento

- Elementos de acceso a suelo  
Esta área se describe como: *"Ground access elements seem to be in average condition."* En general, se considera que está en condiciones **Razonables**.
- Sistemas de utilidades  
En las hojas de evaluación se describen estos sistemas en condiciones de **Razonables** a **Buenas**, con algunas áreas, como el estacionamiento de empleados, en donde las condiciones de esto sistemas se describe como **Pobre**.
- Pavimento  
Esta área se describe como: *"Pavement, in general terms, is **good**. Joints that need repair in the upper level are being corrected."* En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.
- Paisajismo  
En general, las hojas de evaluación describen estos sistemas en condiciones **Razonables**.
- Áreas de vehículos comerciales  
Esta área se describe como: *"The self-standing areas make the airport look crowded Eventually these should be moved to the parking building and a maintenance facility can be built in the cargo entrance side of the taxi area, but at peak hours there is not enough space, so eventually this will need to grow into the actual employee parking."* En general, se describen las condiciones de **Razonables o Pobres**.
- "Cell phone lots"  
Esta área se describe como: *"Cell phone lot is adequately located."* En general, se describen las condiciones como **Razonables**.
- Letreros (Señalización)  
Esta área se describe como: *"Signage system is adequate."* En general, se describen las condiciones como **Razonables**.
- Sistemas de comunicaciones

Esta área se describe como: "*Communication system, bridges and structures all appear to be in **good conditions**...*" En general, se describen las condiciones como **Buenas**.

- Puentes y estructuras  
Esta área se describe como: "*Communication system, bridges and structures all appear to be in **good conditions**...*" En general, se describen las condiciones como **Buenas**.
- Iluminación de carreteras y estacionamientos  
Esta área se describe como: "*Roadways are in **good conditions** only minor repair are needed.*" En general, se describen las condiciones como **Buenas**.
- Estacionamientos de vehículos  
Esta área se describe como: "*During peak hours on peak day it is difficult the access to the parking, and exiting the facilities is even worse. Lighting is low. For security reasons the actual lighting, (particularly those lights that are under 100 lux) should be vigorously improved.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Pobres**.
- Otros: Estacionamiento de empleados  
Esta área se describe como: "*Employee parking can be improved with better access to the terminal and sidewalk.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como Razonables.

#### **Resumen del FCA para el 2014**

De los comentarios vertidos en el FCA destacamos lo siguiente:

- ✓ en el área del *Airfield*, **3 de las 9 áreas evaluadas estaban en condiciones críticas o pobres;**
- ✓ en el área del Terminal, **10 de las 15 áreas evaluadas estaban en condiciones críticas o pobres;**
- ✓ en el área de carga, **2 de las 3 áreas evaluadas estaban en condiciones pobres;**  
y
- ✓ en las áreas terrestres, carreteras y estacionamientos, **8 de las 12 áreas evaluadas estaban en condiciones buenas o razonables.**

Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales, la compañía de ingeniería contratada por el Arrendatario para realizar la evaluación deberá revisar los hallazgos del FCA del año anterior para determinar si los mismos fueron atendidos y si requieren de alguna mejora capital y, también deberá clasificarlos por prioridad.

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del FCA a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (P3A).

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el FCA del 2014. Esto debido a que los Estándares Operacionales requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación o sistema en buenas o excelentes condiciones.

- ***Air Traffic Summary – Year 2014*** ***Cumplimiento Parcial***  
La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 3.6 y Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones requieren que el Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes / año tras año para cada una de las categorías y métricas identificadas a continuación:

1. Operaciones Aeronáuticas (“*Aircraft Operations*”)

Tabla 39: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2014

<b>Categoría</b>	<b>Tipo</b>	<b>Núm. Totales</b>	<b>% Cambio año anterior</b>
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	135,856	
	Aviación General	16,362	
	Militar	778	
	<b>Total</b>	<b>152,996</b>	<b>N/A</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	13,197	
	Aviación General	2,470	
	Militar	108	
	<b>Total</b>	<b>15,775</b>	<b>N/A</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	426	
	Aviación General	80	
	Militar	3	
	<b>Total</b>	<b>409</b>	<b>N/A</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	31	
	Aviación General	3	
	Militar	3	
	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>N/A</b>
Mezcla de flota comercial	“Wide body jet” (%)	4.27	
	“Narrow body jet” (%)	44.45	
	“Regional jet” (%)	0.04	
	“Pistón jet” (%)	29.11	
	“Turbo jet” (%)	22.13	
Mezcla de flota general de aviación	“Jet”	19.27	
	Turboprop	45.46	
	Piston	35.27	
Mercados sin paradas	Doméstico	61	
	Internacional	53	

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría, con excepción de la comparativa con años anteriores, ya que están en su primer año de operaciones.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 40: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2014

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		76%	
Pasajeros anuales	Domésticos	7,867,143	
	Internacionales	496,695	-
	<b>Total</b>	<b>8,363,838</b>	<b>N/A</b>
	O&D	6,941,986	
	Conectando	1,421,852	
Pasajeros en mes pico <sup>277</sup>	Domésticos	806,292	
	Internacionales	48,080	
	<b>Total</b>	<b>854,372</b>	<b>N/A</b>
	O&D	669,222	
	Conectando	185,150	
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	26,009	
	Internacionales	1,551	
	<b>Total</b>	<b>27,560</b>	<b>N/A</b>
	O&D	22,875	
	Conectando	4,685	
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	57,314	
	Ton. desembarque	74,668	
	<b>Total</b>	<b>131,982</b>	<b>N/A</b>

Según la

información reportada, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Aerostar indicó que para la información de los pasajeros anuales no tiene datos disponibles para los pasajeros O&D y Conectando<sup>278</sup>. También, alegó que no tiene datos disponibles para los pasajeros en horario de máxima actividad de tránsito (*“peak hours”*). Por otra parte, la comparativa con años anteriores no fue presentada, ya que están en su primer año de operaciones.

<sup>277</sup> “Hora Pico” y “Mes Pico”, se refieren a momentos en tiempo de máxima actividad de tránsito aéreo.

<sup>278</sup> O&D es el acrónimo de *“origin and destination”* lo que se refiere a pasajeros que no tienen puntos de conexión, mientras que Conectado se refiere a aquellos con puntos de conexión entre su punto de origen y su destino.



## 3. Usuarios del Aeropuerto (“Airport Tenants”)

Tabla 41: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2014

Categoría	Total, para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	32	N/A
Aerolíneas de Carga	14	N/A
Aviación General (GA, por sus siglas en ingles)	8	N/A

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría, con excepción de la comparativa con años anteriores, aludiendo a que estaban en su primer año de operaciones.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el ATS del 2014 porque no presentó los datos para los pasajeros O&D y Conectando y pasajeros en horas pico

▪ Capital Improvement Program – Year 2014 Cumplimiento Parcial

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones informan que el Programa de Mejoras Capitales (“CIP”), por sus siglas en inglés) debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos anualmente para su aprobación.

El Apéndice “A”, del Plan de Operaciones, y el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP, a saber:

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

El Arrendatario proveyó copia del CIP para el 2014 y evidencia de su presentación a la FAA. No obstante, el CIP del 2014 no incluye la información requerida en el Apéndice “A”, del Plan de Operaciones, y el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales. Por consiguiente, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación.

▪ Sustainability Report – Year 2014 En Cumplimiento

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría, con excepción del desempeño histórico, ya que por este ser el primer año, no tienen información histórica para comparar.

- *Safety Report – Year 2014* *En Cumplimiento*  
 La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad y resumen de autoinspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría, con excepción del desempeño histórico ya que, por ser este su primer año, no tienen información histórica para comparar.

- *Security Report – Year 2014* *En Cumplimiento*  
 La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde se documente el desempeño del Arrendatario en la seguridad del Aeropuerto en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y FAR Part 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, describe la siguiente información y datos, como requisitos mínimos, a reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Emergency Report – Year 2014* *En Cumplimiento*  
 La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta de emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la

siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Level of Service Report – Year 2014 Cumplimiento Parcial

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe sobre el nivel de servicio en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar para cada área funcional/categoría si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron cuatro (4) encuestas de satisfacción al cliente durante los meses de abril, julio, octubre y diciembre del 2014. En esta se instruyó al cliente a evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida (entiéndase, excelente, bueno, justo o deficiente), y tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros según la puntuación usada por el Arrendatario (\*) así como la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación y para ajustarlo a la medida requerida, las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario equivalen a lo siguiente:

- ✓ 5 - excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 42: Análisis de Encuestas de Satisfacción 2014

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
------	------------	--------------	-----------

Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	3.80	3.65
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	3.51	
"Ticketing" para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	3.61	3.79
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.93	
	Tiempos de espera y congestión	3.79	
	Experiencia general en el <i>ticketing</i> y el área de espera ("lobby")	3.78	
	Señalización y orientación	3.82	
"Screening" de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	3.86	3.82
	Tiempo de espera y congestión	3.77	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	3.60	3.54
	Acceso a la información de vuelo	3.75	
	Disponibilidad de asientos	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.56	
	Disponibilidad de concesionarios	3.26	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.61	3.4
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.26	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.26	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.26	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.64	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.47	3.49
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	3.5	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	3.5	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.05	4.22
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	

	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.32	
	Orientación desde el área de espera ("gate") hacia el reclamo de equipaje	4.33	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.17	

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación, ya que, aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos.

Notamos que, en promedio el nivel de servicio para las áreas funcionales está entre justo o bueno, pero no excelente, que es la meta que se le requiere al Arrendatario.

#### **D. Resumen de la Evaluación - 2014**

La entrega del Plan de Operaciones se efectuó posterior a la fecha acordada en el Contrato. El plan no aparenta haber sido revisado y modificado según propuesto, salvo algunos componentes de este, como el plan de seguridad y el de emergencia. Los planes y programas incluidos en el Plan de Operaciones tampoco cumplen a cabalidad con los requerimientos de contenido establecidos en los Estándares Operacionales. En general, el Arrendatario proporcionó los documentos requeridos en los Estándares Operacionales, con la excepción del Programa de Mejoras Capitales.

De igual forma, el Reporte Anual (LAR) no cumple en su totalidad con las métricas en el Plan de Operaciones y en los Estándares de Operación.

La Tabla 43, a continuación, muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 43: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el año 2014

<b>Criterio</b>	<b>Año 2014</b>
Plan de Operaciones (presentación, aprobación e implementación)	CP
Planes y Programas (contenido)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Facilities Standards Plan</i></li> </ul>	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Airfield Operating Standard Plan</i></li> </ul>	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Capital Asset Management Plan</i></li> </ul>	C

• <i>Environmental Sustainability Plan</i>	CP
• <i>Safety Plan and Safety Management Systems Plan</i>	CP
• <i>Wildlife Hazard Management Plan</i>	C
• <i>Airport Security Program</i>	C
• <i>Airport Emergency Management Plan</i>	C
• <i>Customer Service Plan</i>	CP
<i>Lessee Annual Report</i>	
• <i>Operational Performance Report</i>	CP
• <i>Facilities Conditions Assessment</i>	CP
• <i>Air Traffic Summary</i>	CP
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP
• <i>Sustainability Report</i>	C
• <i>Safety Report</i>	C
• <i>Security Report</i>	C
• <i>Emergency Report</i>	C
• <i>Level of Service Report</i>	CP
Resumen	C: 10 CP: 9 I: 0 N/A: 0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica	

## E. Recomendaciones - 2014

Nuestra recomendación versa sobre los reportes relacionados a las Mejoras Capitales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”). Se recomienda que estos reportes sean más detallados y estructurados, donde se identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major*” “*Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos, objetivos de los proyectos, entre otra información, que describa los avances del aeropuerto en el desarrollo de los proyectos de mejoras capitales.

En cuanto a la evaluación de Nivel de Servicio se recomienda utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), en cumplimiento con los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención. Además, en cumplimiento con estas métricas, debería encuestar para todos los parámetros requeridos y reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías.

### **LAR 2015**

En esta sección se estará evaluando el LAR y otros documentos correspondientes al año 2015, entregado el 2 de marzo de 2016.

A continuación, se presenta el análisis realizado para la evaluación del Informe Anual del Arrendatario 2015 v. 2014 (LAR)<sup>279</sup>, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones con los datos obtenidos y presentados por Aerostar a través de los informes anuales que componen el LAR y otros documentos solicitados:

- ***Operational Performance Report – Year 2015*** ***Cumplimiento Parcial***  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño de varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

#### ***Airfield***

- Operaciones en el “*Airfield*” – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas.

Tabla 44: Análisis de Operaciones en el “*Airfield*” 2015

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “ <i>airfield</i> ”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí

<sup>279</sup> Véase Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports.

Alumbrado y señalización “airfield”	Diario	Sí
-------------------------------------	--------	----

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2015, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para lo siguiente: inspecciones visuales del “airfield”, inspecciones visuales para terminal” landside”, inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible, reportes de las condiciones de campo en un día estándar y prueba de fricción del pavimento en un día estándar.

En respuesta a la solicitud de la muestra, el Arrendatario presentó copias de inspecciones e informes realizados por personal interno y por contratistas.

Para las inspecciones visuales del “airfield”, terminal y área de campo, proveyó copia de las hojas de cotejo de autoinspecciones de seguridad que se llevan a cabo en varias instalaciones y/u operaciones en el Aeropuerto “Airport Safety Self-Inspection Checklist” para el año bajo evaluación<sup>280</sup>. De la evaluación de estos informes, pudimos identificar que se realizan todos los días, dos veces al día (durante el día y en la noche). Aclaramos que aunque el estándar según establecido en los Estándares Operacionales requiere una inspección por cada turno de 8 horas, el Manual de Certificación del Aeropuerto aprobado por la FAA dispone que se realicen estas inspecciones dos veces al día: una durante horas del día y otras durante horas de la noche.

Para las inspecciones sobre el área de abastecimiento de combustible, el Arrendatario proveyó informes trimestrales sobre inspecciones en “fuel areas” y “mobile fuelers” para el año bajo evaluación.<sup>281</sup>

Finalmente, para las pruebas de fricción, los consultores contratados por el Arrendatario para estas, Hi-Lite, confirman que se realizaron las pruebas semanales en cumplimiento con las normativas aplicables de la FAA, mediante certificación a esos efectos que se incluye como apéndice al LAR del año bajo evaluación. Además, el Arrendatario proveyó copias de los informes trimestrales preparados por esta compañía donde se informa sobre los resultados de las pruebas de fricción.<sup>282</sup>

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte, como mínimo, datos para las siguientes métricas:

Tabla 45: Análisis de Operaciones de las Pistas 2015

Métrica	Estándar	Cumplimiento
---------	----------	--------------

<sup>280</sup> Véase “SharePoint 15\_Fourth Request> Req\_49-50> 2014>06\_2015”.

<sup>281</sup> Véase “SharePoint 15\_Fourth Request> Req\_51”.

<sup>282</sup> Véase “SharePoint 14\_Third Request>02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.



Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	Sí
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

### Terminal de Pasajeros

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, según aplique, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” verá los dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 46: Análisis de Operaciones del Terminal de Pasajeros 2015

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de “Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área de espera/ circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Tiempo máx. en fila	Minutos	“Economy”: 0-30; “Business”: 0-5	Sí
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño Inspecciones del supervisor	16 limpiezas por día, 1 persona por baño 2 inspecciones por baño por turno	Sí
Plataforma del avión (apron)	Marcas de líneas Lead-in Marcas de líneas de Pare Marcas de “safety envelope” Iluminación de rampa Protección contra rayos	2 veces al año 2 veces al año 2 veces al año Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación	Sí Proyecto en progreso

		Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación	
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación	<b>% Resp, Rep</b> 94.87, 92.31
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible	100, 100
	Energía en piso (“ground”)	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	96.04, 100
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación	90, 100
	Aire pre-acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	98.04, 94.12
Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación	90.58, 98.78
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores “escalators/ moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	82.63, 94.37 83.84, 98.61 N/A
“USDA Booths”	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según USDA
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el gate En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	82.70, 100
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

- Para el área de la plataforma de aviones (“Aircraft Apron”), con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2015, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de: marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado, “safety envelope markings”, inspección sobre iluminación de la rampa e inspección para la protección contra rayos. Estas

inspecciones y/o pruebas de marcas fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certifica los trabajos realizados.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales SIAMA (véase 02\_” *Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>283</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

- Sobre la protección contra rayos, Aerostar no está en cumplimiento, pero indicó que había un proyecto en progreso y esperaban completarlo para el segundo trimestre del 2016. Nótese que, en el 2014, el Arrendatario indicó que el proyecto estaba en progreso desde ese entonces.
- Puentes de Carga – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Sistema de Manejo de Equipaje – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Sistema de Transporte de Pasajeros – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Pantallas de Información de Vuelos – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “D” del “*Operational Performance Report – Year 2015*” detalla que se reportaron 87 inconvenientes relacionados a las pantallas de información de vuelos, pero solo tres (3) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas. No obstante, el 97% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto, en comparación con el año anterior (2014), durante el cual se cumplieron con las métricas en un 95%, mientras que en un 5% de los incidentes no se cumplió con el tiempo de reparación requerido. En resumen, el Arrendatario mejoró su desempeño para las reparaciones de las Pantallas de Información de Vuelos en este periodo de evaluación (año 2015).
- *Paging Systems* – Aerostar cumplió, parcialmente, con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “E” del “*Operational Performance Report – Year 2015*” muestra que se reportaron 46 inconvenientes relacionados a los “*Paging Systems*” y cinco (5) de ellos (entiéndase, el 10.87%), no se repararon en el tiempo requerido por las métricas. Sin embargo, 41 de los inconvenientes (entiéndase, el 89.13%) fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto, en comparación con el

<sup>283</sup> Véase Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports.

año anterior (2014), durante el cual se cumplieron con las métricas en un 81%, mientras que en un 19% de los incidentes no se cumplió con el tiempo de reparación requerido. En resumen, el Arrendatario mejoró su desempeño para las reparaciones de los “Paging System” en este periodo de evaluación (año 2015).

Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió, parcialmente, con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, informan que para el 82.7% de las veces el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 100% de las veces se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área, se evalúa el cumplimiento con las siguientes categorías, métricas y estándares.

Tabla 47: Análisis de Operaciones del Transporte Terrestre y Estacionamiento 2015

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	No
Estacionamientos de “Shuttles”	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	Sí

- Taxis – Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con las métricas requeridas para esta categoría, ya que se excedió del tiempo máximo de espera. El tiempo promedio de espera fue 0:04:16 y el estándar es 0:05:00. El mismo fue identificado en el Reporte Anual.

### Resumen del Operational Performance Report 2015

De la información presentada en el “Operational Performance Report – Year 2015”, se puede determinar que Aerostar estuvo en Cumplimiento Parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías, tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad con las métricas establecidas: Puentes de Carga, Sistema de Manejo de Equipaje, Sistema de Transporte de Pasajeros, Pantallas de Información de Vuelo, “Paging Systems”, Clima del Edificio del Terminal, y Taxis. Aunque los asuntos fueron atendidos, el tiempo de respuesta y de reparación para algunas de las métricas fue mayor al requerido. No obstante, los porcentajes para el tiempo de reparación estuvieron sobre el 90%.

- Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2015

*Cumplimiento Parcial*

La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales, y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones, requieren que se evalúen las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto y se clasifiquen utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés, “*Excellent*”, “*Good*”, “*Fair*”, “*Poor*” o “*Critical*”, respectivamente). Estas categorías son definidas, tanto en los Estándares Operacionales, como en el Plan de Operaciones. Se requiere que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación o sistema en buenas o excelentes condiciones. Además, el FCA deberá incluir recomendaciones de mejoras capitales que deben llevarse a cabo de inmediato por razones de seguridad y recomendaciones de mejoras a ejecutarse a futuro, corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para el año bajo evaluación (2015), Aerostar nos proveyó el “*Facilities Condition Assessment Report 2015*” (correspondiente al LAR 2015 v. 2014)<sup>284</sup>, preparado por la Compañía René Acosta y Arquitectos<sup>285</sup> (compañía de ingeniería profesional con licencia contratada por el Arrendatario). En este documento se incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección o reportes técnicos) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, la evaluación de la condición de las Áreas Funcionales según reportadas en el FCA.

#### Área Funcional: “*Airfield*”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “*Airfield*”, controles y otros sistemas. Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas en el área como, generalmente, **Buena**. Sin embargo, recomiendan mantenimiento general e investigación más a fondo.
- Sistemas mecánicos  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas en el área como, generalmente, **Buena**.
- Sistema de utilidades  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas en el área como, generalmente, **Buena**.
- Sistemas de comunicación  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas en el área como, generalmente, **Buena**.
- Sistemas de seguridad  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas en el área como, generalmente, **Buena**.

<sup>284</sup> Véase “*Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > 03\_FCA 2015 (Corresponding to LAR 2015 v. 2014)*”.

<sup>285</sup> Véase “*Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > Retention of Engineering Firm for FCA > 01*” René Acosta Arquitectos, CSP.

- Pavimento  
Las hojas de inspección describen las condiciones del pavimento en esta área como, generalmente, **Razonable**. Recomienda reparaciones menores y retoque de pintura de líneas.
- Paisajismo  
No se identifica o describe el paisajismo en esta área.
- Sistema de abastecimiento y almacenamiento de combustible.  
Las hojas de inspección describen la condición de este sistema como **Buena**.
- Trituradores  
No se identifican o describen trituradores en esta área.

#### Área Funcional: Terminal y Vestíbulo

- Elementos de arquitectura y sistemas  
El informe no incluyó un resumen de los hallazgos que describa en términos generales las condiciones de estos elementos para el área o categoría. De la evaluación de las hojas de inspección, observamos que la condición de estos elementos varía mucho, dependiendo del terminal y del área. En términos generales, las condiciones de estos elementos para los Terminales “A”, “B” y “C” varían de Razonables a Buenas. Para el Terminal “D” las condiciones de estos elementos se describen de **Razonables a Pobres**.
- Letreros (Señalización)  
De las hojas de inspección surge que la condición de la señalización varía dependiendo del terminal y el área. Para el terminal “A”, la señalización se describe como, generalmente, **Buena**. Para los Terminales “B” y “C”, la señalización se describe como generalmente **Buena**, salvo en algunas áreas como el área para el manejo de equipajes, cuya señalización se describe como **Razonable o Pobre**. Por otra parte, en el Terminal “D” se describe la señalización como **Razonable a Pobre**.
- Pisos  
La condición de los pisos varía según el terminal y el área. De las hojas de inspección surge que la condición de los pisos en el Terminal “A” se describe como, generalmente, Buena (excepto la entrada principal al “*mezzanine*”, cuya condición se describe como Razonable). En el Terminal “B”, la condición de los pisos se describe de Buena a Excelente (salvo en un área de manejo de equipaje). En el Terminal “C”, la condición de los pisos se describe como, generalmente, Buena; y en el Terminal “D” como, generalmente, Razonable.
- Techos  
De las hojas de inspección surge que la condición de los techos en los Terminales “A”, “B” y “C” es generalmente, Buena, salvo en varias áreas de manejo y reclamo de equipaje, la plaza de turismo y el pasillo que conecta los Terminales “C” y “D”,

en las que la condición de los techos se describe de **Razonable a Pobre** y, por ende, se recomienda su reparación. En el Terminal “D” la condición de los techos se describe de **Razonable a Pobre**. Se reseña la necesidad de reparación (“*water proofing*”).

- Paisajismo  
Aunque en las hojas de evaluación se indica que el paisajismo está en excelentes condiciones para áreas como la de “*check-in*” y áreas de espera, entendemos que es un error porque estas áreas no tienen paisajismo. De otra parte, para el área identificada como plaza de turismo, se describe el paisajismo en Buenas condiciones.
- Sistemas ambientales  
En las hojas de evaluación no se identifican estos sistemas. Sin embargo, en algunas hojas se describe su condición como **Razonable o Pobre** y se recomienda la instalación de sistemas de energía eficientes.
- Sistemas estructurales  
Los sistemas estructurales que se describen en las hojas de evaluación son los arriba indicados, tales como: los pisos, techos y paredes.
- Sistemas mecánicos  
Según surge de las hojas de inspección, los sistemas mecánicos de los Terminales “A” al “C” están en condiciones, generalmente, Buenas. No obstante, áreas tales como algunas áreas de reclamo y manejo de equipaje en el Terminal “C” y algunos cuartos mecánicos en el Terminal “B” se describen en condiciones **Razonables;** por lo que, se recomiendan varias reparaciones. Por otra parte, en el Terminal “D” los sistemas mecánicos se describen en condiciones de Razonables a Pobres y ciertas áreas en condiciones críticas tales como: torres de enfriamiento y cuartos para el manejo de aires (“*air handler room*”).
- Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados  
Según surge de las hojas de evaluación, la condición de estos sistemas en el área para los Terminales “A” al “C”, se describe como generalmente **Buena**, con excepción de ciertas áreas tales como: la entrada principal del “*mezzanine*” en el Terminal “A”, varias áreas de reclamo o manejo de equipaje en el Terminal “B” y los cuartos de mecánica, generador y manejo de aire en los Terminales “B” y “C”, entre otras áreas, que se describen en condiciones de Razonables a Pobres. Por otra parte, los sistemas eléctricos en el Terminal “D” se describen principalmente en condiciones de Razonables a Pobre.
- Sistemas de plomería  
En las hojas de evaluación del reporte únicamente pudimos identificar dos instancias en las que se menciona el sistema de plomería, a saber: la bomba de agua (“*water feeding*”) de la plaza de turismo del Terminal “C” y en Aduanas

(“Customs and Border Protection”) del Terminal “D”, en ambos, se recomienda reparación o investigación más profunda de la condición de estos sistemas.

- **Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia**  
El reporte no identifica otros sistemas de seguridad de vida que no sean los identificados como “*Life Safety Conditions*”, cuya condición se describe abajo. En estos se mencionan los extintores y otros equipos contra incendios. Ver abajo.
- **Sistemas de transporte de pasajeros**  
En las hojas de evaluación estos sistemas se identifican como: “*conveyance condition.*” Para los Terminales “A” al “C”, su condición se describe como, generalmente, Buena. No obstante, se señala que el “moving sidewalk” entre el Terminal “C” y el “D” no está operando. En el Terminal “D”, se identifican algunas áreas en condiciones Críticas tales como: las escaleras exteriores de una torre de enfriamiento y la rampa entre las salidas “D9” y “D8”.
- **Sistemas de utilidades**  
No se identifican sistemas de utilidades en las hojas de evaluación del reporte.
- **Sistemas de comunicaciones**  
Las hojas de evaluación describen la condición de estos sistemas como generalmente **Buenas**. Se señalan algunas pocas áreas en el Terminal “D” en donde su condición se describe de **Razonable** o **Pobre**.
- **Sistemas de seguridad (life safety)**  
En las hojas de evaluación se describen estos sistemas como “*Life Safety Conditions.*” Para los Terminales “A” al “C”, su condición se describe como, principalmente, **Buena**, salvo en algunas áreas tales como: algunos concesionarios, el “*food court*” y la entrada principal del “*mezzanine*” del Terminal “A”, áreas para el manejo de equipaje de los Terminales “B” y “C”, entre otras, cuya condición se describe como **Razonable** o **Pobre**. En el Terminal “D”, la condición de estos sistemas varía dependiendo del área, pero varias áreas se describen en condiciones de **Razonables a Críticas**. Algunas de las áreas que se describen en condiciones **Críticas** por la falta de estos sistemas son: áreas de espera, reclamo o servicios de equipaje, Aduana y la plaza interior, entre las puertas de salida “D9” y “D8”.

### Área de Carga

- **Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones**  
Las hojas de evaluación del reporte describen el área de estacionamiento en condiciones, generalmente, **Razonables**.
- **Aircraft parking apron**  
La condición de estos elementos se describe en el área funcional del “*airfield*”.



- Edificios  
Los edificios en esta área se describen en condiciones de **Razonables a Buenas**, excepto un área identificada como “C Tol Air”, cuya condición se describe como **Crítica** y se recomienda su demolición.

#### **Suelos, carreteras y estacionamiento**

- Elementos de acceso a suelo  
La condición de estos elementos se describe de **Razonable a Buena**.
- Sistemas de utilidades  
En las hojas de evaluación se describen estos sistemas en condiciones de **Razonables a Buenas**, con algunas áreas, como: la carretera para la entrada de los taxis al Terminal “A” (“L\_Roadway Terminal “A” Taxi Entrance”), la carretera hacia la Autoridad de Energía Eléctrica y la carretera de salida cerca del Aeroparque (“L\_Roadway to Exit Near AeroPark”) cuya condición se describe como **Crítica**.
- Pavimento  
Según surge de las hojas de evaluación para esta área, el pavimento está en condiciones, generalmente, **Buenas**.
- Paisajismo  
En general, las hojas de evaluación describen estos sistemas en condiciones **Razonables**.
- Áreas de vehículos comerciales  
No pudimos identificar estas áreas en el reporte.
- *Cell phone lots*  
Solo se identifica un área y su condición se describe como **Pobre**. Específicamente, la hoja de evaluación expone lo siguiente: “*Poor cell phone lot conditions, including poor vehicle man[e]uverability radius.*”
- Letreros (Señalización)  
Las hojas de evaluación describen la señalización en esta área como, generalmente, **Razonable**.
- Sistemas de comunicaciones  
En general, las hojas de evaluación describen las condiciones de estos sistemas en el área como **Buenas**.
- Puentes y estructuras  
En general, las hojas de evaluación describen las condiciones de los puentes y estructuras en el área de **Razonables a Buenas**.
- Iluminación de carreteras y estacionamientos

En general, las hojas de evaluación describen la iluminación de carreteras y estacionamientos en esta área en condiciones, generalmente, **Razonables**.

- Estacionamientos de vehículos  
En general, las hojas de evaluación describen los estacionamientos de vehículos en esta área en condiciones, generalmente, **Buenas**.
- Otros: Estacionamiento de empleados  
La hoja de evaluación para el estacionamiento de empleados describe su condición como sigue: **“Fair general condition. Exposed electrical cables at various locations. Standing water ponds needs proper drainage. Asphalt damage due to moisture and old roots. Protruding sharp edges on sidewalks should be removed. Sidewalk level continuity issues. Ramps and handicapped access do[es] not meet ADA / UFAS requirements.”**

#### Resumen del FCA del 2015

En el reporte se consideraron los sistemas y elementos principales según identificados en la Tabla 4.1 del Plan de Operaciones y de los Estándares Operacionales; además, fueron evaluados utilizando las categorías requeridas por las métricas. No obstante, en el reporte no se incluyó un resumen o un escrito donde resuma y describa las condiciones de las Áreas Funcionales, a diferencia del reporte para el año previo (correspondiente al año 2014).

Por lo general, el reporte debe incluir tabla de contenido, introducción (por ejemplo: un trasfondo, requerimiento del reporte, entre otros), resumen, metodología utilizada, análisis, recomendaciones, entre otras partes.

También y, según requerido por el Plan de Operaciones y de los Estándares Operacionales, la compañía de ingeniería contratada deberá revisar los señalamientos (hallazgos) del FCA del año anterior y determinar si los mismos fueron atendidos, si requieren de alguna Mejora Capital y clasificarlos por prioridad (si son proyectos necesarios que desarrollar de inmediato o a futuro).

Por otra parte, se identificaron en las hojas técnicas inspecciones realizadas fuera del periodo de reporte. Es importante destacar que, como requerimiento del Contrato, los reportes anuales deben ser realizados por año calendario (1 de enero a 31 de diciembre).

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del documento a Puertos.

Por los señalamientos arriba descritos, se considera el Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el FCA del 2015.

La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales, la Sección 3.6 y Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) que provea detalles mensuales y comparaciones, mes a mes / año tras año, para cada una de las categorías identificadas a continuación:

## 1. Operaciones Aeronáuticas

Tabla 48: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2015

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	139,753	
	Aviación General	10,855	
	Militar	1,017	
	<b>Total</b>	<b>151,625</b>	<b>-1,371 (-1%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	13,444	
	Aviación General	1,313	
	Militar	126	
	<b>Total</b>	<b>14,883</b>	<b>-892 (-5.65%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	434	8
	Aviación General	42	-38
	Militar	4	1
	<b>Total</b>	<b>480</b>	<b>-29 (-5.70%)</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	52	21
	Aviación General	20	17
	Militar	5	2
	<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>40 (108%)</b>
Mezcla de flota comercial	"Wide body jet" (%)	.96%	-3.31%
	"Narrow body jet" (%)	52.88%	8.43%
	"Regional jet" (%)	.13%	.09%
	Piston (%)	30.98%	1.87%
	Turboprop (%)	15.05%	-7.08%
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	29.05%	9.78%
	Turboprop	31.33%	-14.13%
	Piston	39.62%	4.35%
Mercados sin paradas	Doméstico	51	-10 (-16.39%)
	Internacional	48	-5 (-9.43%)

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 49: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2015

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		84.31%	+8.31%
Pasajeros anuales	Domésticos	7,966,029	98,866
	Internacionales	464,910	-31,785
	<b>Total</b>	<b>8,430,939</b>	<b>67,101</b>
	O&D	<b>7,166,298</b>	<b>6,941,986</b>
	Conectando	<b>1,264,641</b>	<b>1,421,852</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	824,027	17,735
	Internacionales	63,400	15,320
	<b>Total</b>	<b>887,427</b>	<b>33,055</b>
	O&D	700,423	31,201
	Conectando	187,004	1,854
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	26,582	573
	Internacionales	2,045	494
	<b>Total</b>	<b>28,627</b>	<b>1,067</b>
	O&D	24,333	1,458
	Conectando	4,294	-391
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	58,723	1,409
	Ton. desembarque	88,777	14,109
	<b>Total</b>	<b>147,500</b>	<b>15,518</b>

Actividad Comercial –Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Aerostar indicó que para la información de los pasajeros anuales no tienen los datos disponibles para los pasajeros O&D y Conectando. También, alegó que no tienen los datos disponibles para los pasajeros en hora pico.

### 3. Usuarios del Aeropuerto (Arrendatarios, “tenants”)

Tabla 50: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2015

Categoría	Total para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	47	15
Aerolíneas de Carga	19	5
Aviación General (GA, por sus siglas en inglés)	17	9

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

### **Resumen del ATS para el 2015**

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el ATS para el periodo bajo evaluación, por no haber presentado los datos requeridos para pasajeros O&D y Conectando ni los datos de los pasajeros en hora pico bajo la categoría de Actividad Comercial.

▪ Capital Improvement Program – Year 2015 *Cumplimiento Parcial*

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés) debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos anualmente para su aprobación.

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP, a saber:

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

El Arrendatario proveyó el CIP para el 2015 y evidencia de haberlo presentado, pero el mismo no cumple con los requisitos de contenido arriba descritos, según estos surgen del Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales. Por lo tanto, se considera en Cumplimiento Parcial.

▪ Sustainability Report – Year 2015 *Cumplimiento Parcial*

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que anualmente se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Sin embargo, no suplieron los datos del 2014 para el desempeño histórico. Por tal razón, lo consideramos en Cumplimiento Parcial.

- *Safety Report – Year 2015* *En Cumplimiento*  
 La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad, resumen de ruto-inspecciones (cumpliendo con la Circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas. Por tal razón, lo consideramos en Cumplimiento.

- *Security Report – Year 2015* *En Cumplimiento*  
 La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde se documente el desempeño del Arrendatario en la seguridad del Aeropuerto en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y la Parte 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, describe la siguiente información y datos, como requisitos mínimos, a reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Emergency Report – Year 2015* *En Cumplimiento*  
 La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta de emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde se incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Level of Service Report – Year 2015 *Cumplimiento Parcial*

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: **excelente, bueno, justo o deficiente**. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron cuatro (4) encuestas de satisfacción al cliente durante los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre del año 2015. En esta se instruyó al cliente a evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, y tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros según la puntuación usada por el Arrendatario, (\*) así como la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación, y para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5- excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 51: Análisis de Encuestas de Satisfacción para el Año 2015

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.33	4.36
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	4.38	

"Ticketing" para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	3.99	<b>3.91</b>
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.89	
	Tiempos de espera y congestión	3.88	
	Experiencia general en el <i>ticketing</i> y el área de espera (" <i>lobby</i> ")	3.89	
	Señalización y orientación	3.91	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	3.96	<b>3.96</b>
	Tiempo de espera y congestión	3.95	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	3.99	<b>3.99</b>
	Acceso a la información de vuelo	4	
	Disponibilidad de asientos	3.98	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.98	
	Disponibilidad de concesionarios	3.99	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.99	<b>3.98</b>
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.97	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.99	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.97	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.98	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.98	<b>3.97</b>
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	3.97	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	3.97	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.13	<b>4.29</b>
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.38	
	Orientación desde el área de espera (" <i>gate</i> ") hacia el reclamo de equipaje	4.41	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.25	



Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación ya que, aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados ni el porcentaje obtenido por calificación.

Notamos que, en promedio, el nivel de servicio para las áreas funcionales es bueno, pero no excelente, que es la meta que se le requiere al Arrendatario. Se observó que los pasajeros encuestados para este año (2015) brindaron una calificación un poco mejor en la mayoría de las áreas en comparación con los datos obtenidos en las encuestas del 2014.

#### **F. Resumen de la Evaluación - 2015**

El Arrendatario cumplió con la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales. Los reportes que no cumplieron con los requisitos y métricas establecidas fueron: “*Facilities Conditions Assessment*”, “*Level of Service Report*” y “*Capital Improvement Program*”. Para estos primeros dos reportes, el Arrendatario utilizó otras métricas de evaluación que no son las requeridas. En cuanto al CIP, no hay evidencia de que el mismo se haya desarrollado y presentado durante el periodo de evaluación.

Por consiguiente, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el LAR del 2015.

La Tabla 52 muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares Operacionales del Aeropuerto.

Tabla 52: Resumen de la Evaluación de los Estándares Operacionales para el 2015

<b>Criterio</b>	<b>Año 2015</b>
<i>Lessee Annual Report</i>	
• <i>Operational Performance Report</i>	CP
• <i>Facilities Conditions Assessment</i>	CP
• <i>Air Traffic Summary</i>	CP
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP
• <i>Sustainability Report</i>	CP
• <i>Safety Report</i>	C
• <i>Security Report</i>	C
• <i>Emergency Report</i>	C
• <i>Level of Service Report</i>	CP

<i>Resumen</i>	C:	3
	CP:	6
	I:	0
	N/A:	0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

### **G. Recomendaciones - 2015**

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que estas definen los criterios de evaluación, los cuales deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales y del Plan de Operaciones.

El Arrendatario debe incluir las comparativas de los resultados de las métricas del año previo y ofrecer la evaluación pertinente. Algunos de los reportes requieren que el Arrendatario realice un análisis de resultados, en comparación con los datos históricos. No obstante, si el Arrendatario no tiene los datos históricos, se recomienda suministrar la información obtenida desde el comienzo de las operaciones del Aeropuerto, por parte de Aerostar hasta el periodo del reporte anual correspondiente. Con esta evaluación, se podrá identificar las áreas o facilidades del Aeropuerto que requieran más atención para poder brindar u obtener una mejor calidad en la operación y el servicio.

Los reportes relacionados a las Mejoras Capitales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”) requieren más atención. Se recomienda que estos reportes sean más detallados y estructurados, donde se identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos, objetivos de los proyectos, entre otra información que describa los avances del aeropuerto con el desarrollo de los proyectos de mejoras capitales.

Se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros para la evaluación de los Niveles de Servicio. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), encuestar para todos los parámetros y ofrecer el detalle sobre la cantidad de clientes encuestados y el porcentaje obtenido por calificación.

#### **LAR 2016**

En esta sección se estará evaluando el informe y otros documentos correspondientes al año 2016, entregado el 2 de marzo de 2017.

A continuación, se presenta el análisis realizado para la evaluación del “*Lessee Annual Report 2016 v. 2015 (LAR)*”<sup>286</sup>, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones con los datos obtenidos y presentados por Aerostar, a través de los informes anuales que componen el LAR y otros documentos solicitados:

- *Operational Performance Report – Year 2016* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales, la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño de varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

#### **Airfield**

- “*Airfield*” /Operaciones del Aeropuerto – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas:

Tabla 53: Análisis de Operaciones en el “*Airfield*” 2016

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “ <i>airfield</i> ”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización “ <i>airfield</i> ”	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2016, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para lo siguiente: inspecciones visuales del “*airfield*”, inspecciones visuales para terminal “*landside*”, inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible, reportes de las condiciones de campo en un día estándar y prueba de fricción del pavimento en un día estándar.

El Arrendatario proveyó como evidencia los informes trimestrales (véase *01\_” Self-Inspection Reports”*<sup>287</sup>), en donde se identificó lo siguiente:

- ♦ Para las inspecciones visuales del “*airfield*”, inspecciones visuales para terminal “*landside*” y los reportes trimestrales de las condiciones de campo en un día estándar, en las Listas (tablas) de Verificación de Auto Inspección de Seguridad del Aeropuerto, suministradas por el Arrendatario, muestran dos (2) inspecciones (Día y Noche) a cargo del

<sup>286</sup> Véase *Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports*.

<sup>287</sup> Véase “*Sharepoint 14\_Third Request > 01\_Self-Inspection Reports > 2016*”.

supervisor. Aunque el estándar según definido en los Estándares Operaciones, indica una inspección por cada turno de 8 horas (Tomando en consideración que la operación del Aeropuerto es 24/7, deberían ser tres (3) inspecciones diarias) según se establece en el Manual de Certificación del Aeropuerto (ACM, por sus siglas en inglés) aprobado por la FAA, las inspecciones requeridas son dos, una durante el día y otra durante la noche.

Se recomienda revisar y modificar la lista de auto inspección, para que se incluya la hora de la inspección y el nombre (o iniciales) de la persona que realizó la misma.

- ♦ Inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible – el Arrendatario suministró reportes trimestrales (véase 03\_” *Fueling Inspections*”<sup>288</sup>). La hoja de inspección del Aeropuerto indica que está acorde con las disposiciones de la Revisión #2, de julio de 2014, del Manual de Certificación del Aeropuerto. Además, las inspecciones contienen el sello de la FAA; por lo que, se infiere que las mismas están aprobadas por dicha agencia federal.

Por tanto, se considera que este asunto cumple con las métricas establecidas.

- ♦ Prueba de fricción del pavimento – el Arrendatario suministró los reportes trimestrales, “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (véase 02\_” *Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>289</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se informa mediante gráfica el reporte del comportamiento de la fricción en el transcurso de los meses para las pistas 8-26 y SJU 10-28, manteniéndose sobre los mínimos requeridos por la FAA.

Según los Estándares Operacionales arriba descritos, las pruebas de fricción deben realizarse semanalmente. A tales efectos, se considera que este asunto está en incumplimiento con las métricas establecidas. Se recomienda incluir en el reporte trimestral de HI-LITE, la descripción, equipo utilizado e imágenes de la prueba de fricción del pavimento, ya que en el reporte solo se presentan gráficas de los resultados. Esto, a diferencia del mantenimiento de las luces, letreros, marcas de pavimento, remoción de goma, entre otros, en donde el reporte sí muestra evidencia de los trabajos.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte, como mínimo, datos para las siguientes métricas:

<sup>288</sup> Véase Sharepoint 14\_Third Request > 03\_ *Fueling Inspections*.

<sup>289</sup> Véase Sharepoint 14\_Third Request > 02\_ *Hi-Lite Quarterly Reports*.

Tabla 54: Análisis de Operaciones en las Pistas 2016

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	Sí
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2016, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de remoción de goma del pavimento.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales, “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (véase 02\_” *Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>290</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

Por tanto, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

### Terminal de Pasajeros

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 55: Análisis de Operaciones en el Terminal de Pasajeros 2016

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de “Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área de espera/ circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Tiempo máx. en fila	Minutos	“Economy”: 0-30; “Business”: 0-5	Sí

<sup>290</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño Inspecciones del supervisor	16 limpiezas por día, 1 persona por baño 2 inspecciones por baño por turno	Si
Plataforma del avión ( <i>apron</i> )	Marcas de líneas " <i>Lead-in</i> "	2 veces al año	Si
	Marcas de líneas de Pare	2 veces al año	
	Marcas de " <i>safety envelope</i> "	2 veces al año	
	Iluminación de rampa	Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs. de notificación	Proyecto en progreso
	Protección contra rayos	Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs. de notificación	
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr. reparación	% Resp., Rep. 100, 86.21
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr. reparación, de ser posible	97.82, 93.69
	Energía en piso ( <i>ground</i> )	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	98.91, 96.74
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr. reparación	73.68, 78.95
	Aire pre-acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	98.28, 93.44
Sistema para el manejo de equipaje	" <i>Outbound</i> " " <i>Inbound</i> " Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr. reparación	63.64, 90.91
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores <i>Escalators</i> / " <i>moving walkways</i> "	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	89.94, 95.83 82.52, 93.20 N/A
" <i>USDA Booths</i> "	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según USDA
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Si
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Si
Sistema de alta voz	En el " <i>gate</i> " En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Si

Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	91.60, 98.65
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Si
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Si
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Si

- *Aircraft Apron* (plataforma de avión) – Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Estas inspecciones y/o pruebas de marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y “*safety envelope markings*” fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certifica los trabajos realizados. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2016, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de: marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y el “*safety envelope markings*”.

Para la protección contra rayos, Aerostar indica que hay un proyecto en progreso que está en atraso debido a renovaciones en el Terminal “C”, pero esperan completarlo para el tercer trimestre del 2017.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales SIAMA (véase *02\_” Hi-Lite Quarterly Reports”*<sup>291</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

A tales efectos, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

- Puentes de Carga –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas y las reparaciones fueron mejores en el año anterior.
- Sistema de Manejo de Equipaje –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.

<sup>291</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas y las reparaciones fueron mejores en el año anterior.

Sistema de Transporte de Pasajeros –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.

- Pantallas de Información de Vuelos – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “D” del “*Operational Performance Report – Year 2016*” detalla que se reportaron 114 inconvenientes relacionados a las pantallas de información de vuelos, pero solo tres (3) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas; no obstante, el 97% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto, en comparación con el pasado año durante el cual 97% cumplieron con las métricas, mientras que el 3% no cumplió con el tiempo de reparación requerido. En resumen, el Arrendatario mantuvo su desempeño para las reparaciones de las Pantallas de Información de Vuelos en este periodo de evaluación (año 2016).
- *Paging Systems* – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que el Apéndice “E” del “*Operational Performance Report – Year 2016*” muestra que se reportaron 27 inconvenientes relacionados a los “*Paging Systems*”, uno (1) de ellos (para el 3.7%) no se reparó en el tiempo requerido por las métricas; no obstante, 26 o el 96.3% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto en comparación con el pasado año, durante el cual 89.1% cumplieron con las métricas, mientras que el 10.8% no cumplió con el tiempo de reparación requerido. En resumen, el Arrendatario mejoró su desempeño para las reparaciones de los “*Paging System*” en este periodo de evaluación (año 2016).
- Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que informan que para el 91.60% de las veces el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 98.65% de las veces se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación:

Tabla 56: Análisis de Operaciones del Transporte Terrestre y Estacionamiento del 2016

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí



Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de Shuttles	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	Sí

### Resumen del *Operational Performance Report* del 2016

Según la información presentada en el “*Operational Performance Report – Year 2016*”, se determina que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías, tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad con las métricas establecidas: Inspecciones Visuales del “*Airfield*”, Inspecciones Visuales para Terminal “*Landside*”, Puentes de Carga, Sistema de Manejo de Equipaje, Sistema de Transporte de Pasajeros, Pantallas de Información de Vuelo, “*Paging Systems*”, y Clima del Edificio del Terminal. Aunque los asuntos fueron atendidos, los tiempos de respuestas y reparación para alguno de los criterios fue mayor al requerido en las métricas. No obstante, los porcentajes para el tiempo de reparación estuvieron sobre el 90%.

- *Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2016* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones, requieren que se clasifiquen las instalaciones del Aeropuerto, utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés **Excellent, Good, Fair, Poor o Critical**, respectivamente). Estas categorías son definidas en los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones. Ambos documentos, requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación en buenas o excelentes condiciones. Además, requieren que en el FCA se incluyan recomendaciones de mejoras capitales que deban realizarse de forma inmediata por motivos de seguridad y de recomendaciones a realizarse a futuro, a corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para este año bajo evaluación (2016), Aerostar proveyó el “*Facilities Condition Assessment Report 2016*” (correspondiente al LAR 2016 v. 2015)<sup>292</sup>, preparado por la Compañía René Acosta y Arquitectos<sup>293</sup> (compañía de ingeniería profesional con licencia contratada por el Arrendatario). En este documento, se incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección o reportes técnicos) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del Aeropuerto.

Las Áreas Funcionales, según requeridas por los Estándares de Operación, son evaluadas a continuación:

<sup>292</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > 03\_FCA 2015 (Corresponding to LAR 2015 v. 2014)”.

<sup>293</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > Retention of Engineering Firm for FCA > 01” René Acosta Arquitectos, CSP.

**Área Funcional: “Airfield”**

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “Airfield”, controles y otros sistemas automatizados.

El informe describe esta área como: “...systems seem to be working adequately”. En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.

- Sistemas mecánicos

El informe describe esta área como: “Mechanicals systems in general still have a great variance of old and new equipment, although an evidence effort of modernization of these have been done or are being performed”. En general, las condiciones para esta categoría se describen de **Razonables a Pobres**.

- Sistema de utilidades

El informe describe esta área como: “Utilities systems seem to be working properly”. Esta categoría (utilizando la palabra “properly”) no cumple con las clasificaciones establecidas en las métricas. En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.

- Sistemas de comunicación

Aparte de la señalización en esta área, cuyas condiciones fueron identificadas como **Buenas**, el informe no identifica o describe otros sistemas de comunicación para esta área.

- Sistemas de seguridad

Aparte de las marcas y la iluminación para esta área, cuya condición fue descrita, generalmente como **Buena**, el informe no describe otros sistemas de seguridad para esta área.

- Pavimento

El reporte (resumen) identifica esta área como: “Pavement in the airfield is in generally fair condition.” En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Razonables**.

Por otra parte, se informa que esta condición se mantuvo desde el 2014 (según los FCA) y fue señalado como un potencial peligro para la seguridad. Según las métricas, este asunto debió ser clasificado como Crítico e incluido en las recomendaciones para las Mejoras Capitales Inmediatas.

- Paisajismo

El reporte (resumen) describe esta área como: “Landscaping in the airfield is limited to green-grass areas, most of it, of wild seed. This area can be improved. Although this is not necessarily needed, nor of major importance for the function of the airport, it will certainly enhance the overall look of the airport”. En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Razonables**.

- Sistema de abastecimiento de combustible para vehículos aeronaves e instalaciones asociadas al almacenamiento  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *"Aircraft and vehicle fueling as well as fuel storage facilities should have an-in-depth analysis to verify full compliance of all applicable codes in this fuel farm"*. De la descripción ofrecida, no surge que se haya evaluado la condición del sistema.
- Trituradores  
Los trituradores no fueron identificados o descritos en el reporte (resumen). Al parecer, no hay.

### Área Funcional: Terminal y Vestíbulo

- Elementos de arquitectura y sistemas  
El reporte (resumen) indica que, a la fecha de la evaluación, las renovaciones mayores para los Terminales "A", "B" y "C" habían sido completadas o estaban en proceso de culminar, mientras que el Terminal "D" estaba en condición precaria, en deterioro. Expusieron que las áreas de servicio en los Terminales "B" y "D" estaban abandonadas, lo que representaba un problema de seguridad. También destacaron como un factor crítico el incumplimiento con ADA y el *Uniform Federal Accessibility Standard*, en varias áreas, tales como acceso a baños, rampas y pasamanos. En general las condiciones para esta categoría se describen en condiciones de **Pobres a Críticas**.
- Letreros (Señalización)  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *"[t]he central ticketing facility for Terminal "B", "C", "D" are in Good condition. During the assessment period, many Passenger[s] looked confused or ask[ed] for orientation which could mean[ing] more signage is need[ed] or reorientation [for] some of the services provided in these areas. De otra parte, también indicaron que: "Signage of the terminal, has improved vastly. A more standardized signage system was observed throughout all the areas visited. Although as mentioned before, a more uniform system is being employed, some of the systems contradict directions given and therefore, confusing. As with the previous assessment we found many passengers asking for directions to their concourse or specific gates..." Signage with braille and ADA compliance was scarce, and when available was mostly no[n]complan[t]e." En general, la descripción de las condiciones en esta categoría varía según el área entre **Razonable, Pobre y Crítica**, para aquellas áreas que están en incumplimiento con ADA y otros requerimientos legales.*
- Pisos  
El reporte (resumen) identifica esta área como: 1) *"Terminal "D" is deteriorating on an extremely fast pace. The flooring breaking apart, plumbing is failing, and lighting is poor."* 2) *"Our firm has seen the effort to standardize flooring materials, using predominantly terrazzo to achieve this. Some areas in particular, especially in Terminal "A" and Terminal "D", varies from ceramic to terrazzo, vinyl, carpet, etc. depending on the area and the date of construction. Even if it is an area in partial*

*use to attend this matter is of great importance due to the great risk it represents for falls or missteps*". Las condiciones de los pisos varían según el área, de **Razonables a Buenas** con excepción de ciertas áreas tales como en algunos baños, cuya condición se describe de **Pobre a Crítica**.

Por otra parte, se informa que la firma ha presentado esta misma condición del Terminal "D", desde el 2014 (según los FCA), representando un riesgo para las personas. Según la descripción ofrecida y las métricas, este asunto representa una condición **Crítica**, que debió ser considerado en las recomendaciones para las Mejoras Capitales.

- **Techos**  
En las hojas de evaluación del informe para la subzona de techos, se describen las condiciones, por área, entre **Razonables** y **Buenas** con recomendación de mantenimiento para la mayoría de las áreas.
  - **Paisajismo**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Landscape inside the terminal is non-existence*". El paisajismo no aplica para la evaluación realizada.
  - **Sistemas ambientales**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Environmental systems that help the airport be auto-sustainable are almost inexistent[t]. Lighting, air conditioning and other systems can be replaced with considerably more energy-efficient accessories.*" De la descripción ofrecida en el reporte, surge que las condiciones son **Pobres**.
  - **Sistemas estructurales**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Structural systems are not deeply analyzed in this assessment. We sustain our position from the previous assessment that there are some areas that are in urgent need of repair or demolition*".
- Por otra parte, esta condición se ha mantenido desde el 2014 (según los FCA), recomendando la reparación o la demolición. Según las métricas, esta condición se considera como **Crítica** y, por ende, debió ser considerada en las recomendaciones para las Mejoras Capitales. Este reporte no hace referencia a las Mejoras Capitales.
- **Sistemas mecánicos**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*The plumbing and mechanical system shows great improvements from previous assessments and maintenance was apparent through downspout drainages, water and sewage.*" Según la descripción provista, en general, la condición para esta categoría se considera **Buena**.
  - **Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados**

El reporte identifica esta área como: *“Electrical systems with the exception of the aforementioned observations seem to be working. Further in the report there is more information on this matter.”* En general y, según la información provista, la condición para esta categoría se considera **Buena**.

- **Sistemas de plomería**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *“The plumbing and mechanical system shows great improvements from previous assessments and maintenance was apparent through downspout drainages, water and sewage.”* En general y, según la información provista, la condición para esta categoría se considera de **Razonable a Buena**.
- **Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia**  
El reporte (resumen) identifica esta área como *“... As previous assesses signage with evacuation routes must be available to all building occupants, these must be located on strategic areas. This is necessary to comply with the Puerto Rico Fire Code. Immediate action must be taken toward fixing these matters...”* En general, la condición para esta categoría se considera de **Pobre a Crítica**, según el área.

Por otra parte, esta condición se ha mantenido desde el 2014 (según los FCA), recomendando la reparación o la demolición. Según las métricas, este asunto debió ser considerado en las recomendaciones para las Mejoras Capitales. Esto pudiese ser un asunto de seguridad, pero este reporte no hace referencia a las Mejoras Capitales.

- **Sistemas de transporte de pasajeros**  
Según las hojas de evaluación, la condición de estos sistemas se considera generalmente como **Buena**.
- **Sistemas de utilidades**  
Los sistemas de utilidades eléctricas y de plomería se describen arriba.
- **Sistemas de comunicaciones**  
Aparte de la señalización, cuya descripción general es que está en condición de **Pobre a Razonable**, no se identifican o describen otros sistemas de comunicación.

### **Instalaciones del Área de Carga**

- **Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *“Automobile and truck parking seem to have remained the same as in the previous report with an extra year of usage and deterioration. As expressed on the previous FAR, these areas do not seem to be adequate in terms of the space provided, and geometric configurations. Street refurbishing still needed in terms of patching holes and asphalt repaving to adequately handle truck traffic...”* En general, las condiciones para esta categoría

se describen como **Pobres**. Además, se ha identificado esta deficiencia desde el 2014 (según el FCA) y no se ha tomado acción.

- *Aircraft parking apron*  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Aircraft parking apron in general looks appropriate... The spot concrete areas to the north and south of apron 6 that needed repair are somewhat more deteriorated than before*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Razonables**. No obstante, se menciona que el mismo se encuentra más deteriorado que los años anteriores, se infiere que no se ha tomado acción.
- Edificios  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Buildings used as warehouse are in fair condition. Lighting and security markings are recommended.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Razonables**.

### **Terrenos, carreteras y estacionamiento**

- Elementos de acceso terrestre  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Ground access elements seem to be in average to good condition.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.
- Sistemas de utilidades  
Las condiciones de los sistemas de utilidades eléctricas y de plomería se describen arriba.
- Pavimento  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Pavement, still in good conditions. Although a notice in previous reports most of the joints on the upper-level access have been replaced or repair, maintenance in some of these, needs to be done.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**. Además, cabe resaltar que este asunto fue atendido basado en las observaciones de los FCA.
- Paisajismo (*Landscaping*)  
Según las hojas de evaluación, en general, esta categoría se describe en condiciones **Razonables**.
- *Cell phone lots*  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*The size of the area seem to be adequate for its purpose.*" En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Razonables**.
- Letreros (Señalización)  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*As previously assess signage system t[h]roughout the airport roads [have] improved substantially and some work*

*is still in progress.*" Esta categoría, en general, se describe en condiciones de **Razonables a Buenas**, salvo en algunas áreas donde se identifica incumplimiento con requerimientos de ADA.

- **Sistemas de comunicaciones**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Communication system, bridges and structures all appear to be in good conditions...*" Esta categoría, en general, se describe en condiciones **Buenas**.
- **Puentes y estructuras**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: "*Communication system, bridges and structures all appear to be in good conditions...*" Esta categoría, en general, se describe en condiciones **Buenas**.
- **Iluminación de carreteras y estacionamientos**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: 1) "*Lighting system improvements are recommended throughout access roads to the airport.*" 2) "*Since the lighting in the building for the most part was replaced the last two years with LED high efficiency lighting this still in general good conditions, but some of these as with previous reports at the moment of the assessment were inoperative thus creating some dark patches that, within a parking garage, could represent a high security and safety hazard.*" En general esta categoría se describe en condiciones de **Razonables a Pobres**, dependiendo del área.
- **Estacionamientos de vehículos**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: 1) "*The Access and exit areas are in good conditions...*" 2) "*As previously asses[sed] in the other reports prepared by our firm, one important issue that needs to be addressed with urgency is the repair (or in most cases the replaced) of the safety tension cables that protect cars and people from free fall to lower levels. This we cannot emphasize enough.*" 3) "*Please see the detail sheet for the stairs and means of egress for these areas, they do not comply with the governing construction code or previous applicable code, specially but not limited to, section 10 of the Uniform Building Code nor the International Building Code*". Esta categoría, en general, se describe en condiciones de **Razonables a Buenas**.

Por otra parte, se informa que la condición **Pobre** de los estacionamientos en algunas áreas se mantuvo desde el 2014 (según los FCA) y fue señalado como un peligro para la seguridad de las personas y los vehículos. También, se informa la necesidad urgente de reparación o reemplazo. A tales efectos, y según requerido por las métricas, este asunto debió ser incluido en las recomendaciones para las Mejoras Capitales Inmediatas.

- **Otros: Estacionamiento de empleados**

El reporte (resumen) identifica esta área como: *"Employee parking area have been improved, more lighting is need for security and safety."* Esta categoría, en general, se describe en condiciones **Razonables**.

#### Resumen del FCA del 2016

Según requerido por el Plan de Operaciones y de los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada deberá revisar los señalamientos (hallazgos) del FCA del año anterior y determinar si los mismos fueron atendidos, si requieren de alguna Mejora Capital y clasificarlos por prioridad (si son proyectos necesarios por desarrollar de inmediato o a futuro). Esto no surge del informe. Además, destacamos que hay varias áreas cuyas condiciones fueron descritas como Pobres o Críticas.

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del documento a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas.

A tales efectos, se considera que el FCA está en cumplimiento parcial.

■ *Air Traffic Summary – Year 2016* *Cumplimiento Parcial*

La Sección 4.4.6 de los Estándares de Operacionales, la Sección 3.6 y Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) que provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes y año tras año, para cada uno de los datos incluidos en las métricas identificadas a continuación:

#### 1. Operaciones Aeronáuticas ("Aircraft Operations")

Tabla 57: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2016

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	139,665	
	Aviación General	9,760	
	Militar	1,034	
	<b>Total</b>	<b>150,459</b>	<b>-1,166 (-0.77%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	13,387	
	Aviación General	1,482	
	Militar	186	
	<b>Total</b>	<b>15,055</b>	<b>172 (1.16%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	432	-2
	Aviación General	48	6
	Militar	6	2
	<b>Total</b>	<b>486</b>	<b>6 (1.25%)</b>
	Comercial	50	-2



Operaciones en horas pico	(pasajeros y carga)		
	Aviación General	22	2
	Militar	4	-1
	<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>-1 (-1.30%)</b>
Mezcla de flota comercial	"Wide body jet" (%)	1.30%	.34
	"Narrow body jet" (%)	54.74%	1.86
	"Regional jet" (%)	0.19%	.06
	Piston (%)	27.54%	-3.44
	Turboprop (%)	16.23%	1.18
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	31.45%	2.4
	Turboprop	30.15%	-1.18
	Pistón	38.40%	-1.22
Mercados sin paradas	Doméstico	46	-5 (-9.80%)
	Internacional	43	-5 (-10.42%)

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 58: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2016

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		83.60%	-0.71%
Pasajeros anuales	Domésticos	8,329,121	363,092
	Internacionales	498,541	33,631
	<b>Total</b>	<b>8,827,662</b>	<b>396,723</b>
	<i>O&amp;D</i>	<b>7,503,513</b>	<b>337,215</b>
	Conectando	<b>1,324,149</b>	<b>59,508</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	867,876	43,849
	Internacionales	65,082	1,682
	<b>Total</b>	<b>932,958</b>	<b>45,531</b>
	<i>O&amp;D</i>	795,564	95,141
	Conectando	140,394	-46,610
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	27,996	1,414
	Internacionales	2,099	54
	<b>Total</b>	<b>30,095</b>	<b>1,468</b>
	<i>O&amp;D</i>	25,581	1,248
	Conectando	4,514	220
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	<i>O&amp;D</i>		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. Embarque	65,475	6,752

	Ton. Desembarque	108,546	19,769
	<b>Total</b>	<b>174,021</b>	<b>26,521</b>

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Es decir, Aerostar indica que, para la información de los pasajeros anuales, no tienen los datos disponibles para los pasajeros O&D y Conectando. También, alegó que no tiene datos para los pasajeros en hora pico. Destacamos que la misma situación se alegó en el informe del año anterior (2015).

### 3. Usuarios del Aeropuerto (“Tenants”)

Tabla 59: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2016

Categoría	Total para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	47	0
Aerolíneas de Carga	23	4
Aviación General (GA, por sus siglas en inglés)	7	-10

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el ATS para el periodo bajo evaluación.

- Capital Improvement Program – Year 2016 Cumplimiento Parcial  
 La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés) debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos anualmente para su aprobación.

El Apéndice “A”, del Plan de Operaciones, y el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP, a saber:

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

El Arrendatario proveyó el CIP para el 2016 y evidencia de su presentación<sup>294</sup>, pero este no incluye toda la información requerida en el Apéndice “A”, del Plan de Operaciones, y el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, ni documentación que contenga información relacionada con los requisitos antes mencionados. Por tal razón, se considera en cumplimiento parcial con esta obligación.

- *Sustainability Report – Year 2016* *En Cumplimiento*  
La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Conforme a la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Safety Report – Year 2016* *En Cumplimiento*  
La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad, resumen de autoinspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas, con excepción del desempeño histórico.

- *Security Report – Year 2016* *En Cumplimiento*  
La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde se documente el desempeño del Arrendatario en la seguridad del Aeropuerto, en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y la Parte 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, describe la siguiente información y datos como requisitos mínimos, a reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

<sup>294</sup> Véase “SharePoint 19\_Seventh Request>12\_FAA ACIPs (Evidence of Submission)>FAA ACIP 2016(Evidence of Submission)”.pdf.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Emergency Report – Year 2016 En Cumplimiento

La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta de emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales, describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Level of Service Report – Year 2016 Cumplimiento Parcial

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional, de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron encuestas de satisfacción al cliente durante el 2016, pero no indicó cuántas. Reveló que en las encuestas se le pidió al cliente evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, y tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros según la puntuación usada por el Arrendatario (\*); así como, la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación, y para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5 - excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 60: Análisis de Encuestas de Satisfacción del 2016

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.08	3.75
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	3.42	
"Ticketing" para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	4	4
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.05	
	Tiempos de espera y congestión	3.86	
	Experiencia general en el "ticketing" y el área de espera ("lobby")	4	
	Señalización y orientación	4.08	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	3.84	3.76
	Tiempo de espera y congestión	3.67	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	4.02	3.75
	Acceso a la información de vuelo	3.93	
	Disponibilidad de asientos	3.53	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.78	
	Disponibilidad de concesionarios	3.49	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.01	3.69
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.57	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.49	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.57	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.82	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.88	3.93
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	3.95	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	3.95	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.24	4.35
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	

	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.41	
	Orientación desde el área de espera (“gate”) hacia el reclamo de equipaje	4.41	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.34	

Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación ya que, aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación. Notamos que, para la métrica de “tiempo de espera para recoger equipaje”, en una nota al calce, se indica que la encuesta se hace mientras los pasajeros esperan por el equipaje y que se cumple con el nivel “C” del estándar de IATA. Sin embargo, no se proveyeron datos sobre la aludida encuesta para poder confirmar cumplimiento.

Notamos que, en promedio, el nivel de servicio para las áreas funcionales está entre **justo** y **bueno**, pero no excelente, que es la meta que se le requiere al Arrendatario. Se observó que los pasajeros encuestados para este año (2016) brindaron una calificación más baja en la mayoría de las áreas, en comparación con los datos obtenidos en las encuestas del 2015.

## H. Resumen de la Evaluación – 2016

El Arrendatario cumplió con la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5 de los Estándares de Operación. Los reportes que no cumplieron con los requisitos y métricas establecidas por los Estándares de Operación fueron: “*Level of Service Report*” y “*Capital Improvement Program*”. Para el primero, el Arrendatario utilizó otras métricas de evaluación que no son las requeridas. Por otra parte, para el CIP, no proveyó evidencia de que el mismo fue desarrollado y presentado a las partes pertinentes.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el LAR del 2016.

La Tabla 61, a continuación, muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 61: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el 2016

Criterio	Año 2016	
<i>Lessee Annual Report</i>		
• <i>Operational Performance Report</i>	CP	
• <i>Facilities Conditions Assessment</i>	CP	
• <i>Air Traffic Summary</i>	CP	
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP	
• <i>Sustainability Report</i>	C	
• <i>Safety Report</i>	C	
• <i>Security Report</i>	C	
• <i>Emergency Report</i>	C	
• <i>Level of Service Report</i>	CP	
Resumen	C:	4
	CP:	5
	I:	0
	N/A:	0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

### I. **Recomendaciones - 2016**

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que estas definen los criterios de evaluación, los cuales deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D”, de los Estándares de Operación y del Plan de Operaciones.

Los reportes relacionados a las Mejoras Capitales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”) requieren más atención. Se recomienda que estos reportes incluyan e identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos, objetivos de los proyectos, entre otra información, y que describa los avances del Aeropuerto en el desarrollo de estos.

Se recomienda que los informes de “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA), brinden todos los parámetros y criterios de las inspecciones y/o pruebas requeridas. Por ejemplo, se sugiere proporcionar más información relacionada a las pruebas de fricción al pavimento de las pistas, ya que hay una lista limitada de equipos (“*Continuous Friction Measuring Equipment*”) aprobados por la FAA para realizar dichas pruebas, y las guías de evaluación específicas no fueron incluidas en los reportes trimestrales (solo se incluyeron gráficas de los datos obtenidos). También, se recomienda incluir en el reporte fotos de las pruebas, inspecciones, procesos, entre otra información pertinente, como evidencia de los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Para la evaluación de los Niveles de Servicio, se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), informar sobre el número de personas encuestadas y el porcentaje de personas por calificación, en cumplimiento con los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención.

### **LAR 2017**

En esta sección se estará evaluando el reporte y otros documentos correspondientes al año 2017, entregado el 1 de marzo de 2018.

A continuación, se presenta el análisis realizado para la evaluación del “*Lessee Annual Report (LAR)*”<sup>295</sup> 2017 v. 2016”, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones con los datos obtenidos por Aerostar, a través de los reportes anuales y otros documentos solicitados:

- *Operational Performance Report – Year 2017* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales, la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño de varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

#### **Airfield**

- “*Airfield*”/Operaciones del Aeropuerto – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas:

Tabla 62: Análisis de Operaciones en el “Airfield” 2017

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “ <i>airfield</i> ”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí

<sup>295</sup> Véase Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports.



Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización "airfield"	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2017, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para lo siguiente: inspecciones visuales del "airfield", inspecciones visuales para terminal "landside", inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible, reportes de las condiciones de campo en un día estándar y prueba de fricción del pavimento en un día estándar.

El Arrendatario suministró como evidencia los informes trimestrales (véase 01\_ "Self-Inspection Reports"<sup>296</sup>) en donde se identificó lo siguiente:

- ♦ Para las inspecciones visuales del "airfield", inspecciones visuales para terminal "landside" y los reportes trimestrales de las condiciones de campo en un día estándar, no es posible identificar si se realizó una inspección cada ocho (8) horas según requerido por las métricas, ya que, en las Listas (tablas) de Verificación de Auto Inspección de Seguridad del Aeropuerto, suministradas por el Arrendatario, muestran solo dos (2) inspecciones (Día y Noche), a cargo del supervisor. Aunque el estándar según definido en los Estándares Operaciones, indica una inspección por cada turno de 8 horas (Tomando en consideración que la operación del Aeropuerto es 24/7, deberían ser tres (3) inspecciones diarias) según se establece en el Manual de Certificación del Aeropuerto (ACM, por sus siglas en inglés) aprobado por la FAA, las inspecciones requeridas son dos, una durante el día y otra durante la noche.

Por otra parte, la Lista de Verificación de Auto Inspección de Seguridad del Aeropuerto indica que está acorde con las disposiciones de la Revisión #3 del 2017 del ACM.

Se recomienda revisar y modificar la lista de auto inspección, para que se incluya la hora de la inspección y el nombre (o iniciales) de la persona que efectuó la inspección.

- ♦ Inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible – el Arrendatario suministró reportes trimestrales (véase 03\_ "Fueling Inspections"<sup>297</sup>). La hoja de inspección del Aeropuerto indica que está acorde con las disposiciones de la Revisión #2 de julio de 2014, del Manual de Certificación de Aeropuertos. Además, las inspecciones contienen el

<sup>296</sup> Véase "Sharepoint 14\_Third Request > 01\_Self-Inspection Reports > 2017".

<sup>297</sup> Véase "Sharepoint 14\_Third Request > 03\_Fueling Inspections".

sello de la FAA, por lo que se infiere que las mismas están aprobadas por dicha agencia federal.

A estos efectos, se considera que este asunto cumple con las métricas establecidas.

- ♦ Prueba de fricción del pavimento – el Arrendatario suministró los reportes trimestrales “*Safety Indicator For Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (Véase 02\_”*Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>298</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se informa, mediante gráfica, el reporte del comportamiento de la fricción en el transcurso de los meses para las pistas 8-26 y SJU 10-28, manteniéndose sobre los mínimos requeridos por la FAA.

Según las métricas aplicables para esta prueba, las mismas deben realizarse semanalmente. A tales efectos, se considera que este asunto está en incumplimiento. Se recomienda incluir en el reporte trimestral de HI-LITE, la siguiente información: descripción, equipo utilizado e imágenes de la prueba de fricción del pavimento, ya que en el reporte solo se presentan gráficas de los resultados. Esto, a diferencia del mantenimiento de las luces, letreros, marcas de pavimento, remoción de goma, entre otros, en donde el reporte sí muestra evidencia de los trabajos.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte como mínimo las siguientes métricas:

Tabla 63: Análisis de Operaciones de las Pistas 2017

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí*
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	Sí
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, se realizaron cierres no programados de las pistas debido a un accidente y por el paso de dos eventos atmosféricos (huracán Irma y María). Estos incidentes fueron emergencias debidamente reportadas; por lo que, no se considera un incumplimiento con las métricas.

Por otra parte, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2017, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de remoción de goma del pavimento.

<sup>298</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales “*Safety Indicator For Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (véase 02\_”*Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>299</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

A tales efectos, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

### Terminal de Pasajeros

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 64: Análisis de Operaciones del Terminal de Pasajeros 2017

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de “Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C”, según IATA	Si
Área de espera/ circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Si
Tiempo máx. en fila	Minutos	Economy: 0-30; Business: 0-5	Si
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño	16 limpiezas por día, 1 persona por baño	Si
	Inspecciones del supervisor	2 inspecciones por baño por turno	
Plataforma del avión ( <i>apron</i> )	Marcas de líneas “ <i>Lead-in</i> ”	2 veces al año	Si
	Marcas de líneas de Pare	2 veces al año	
	Marcas de “ <i>safety envelope</i> ”	2 veces al año	
	Iluminación de rampa	Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación	Proyecto en 35% progreso
	Protección contra rayos		

<sup>299</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

		Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación	
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación	<b>% Resp, Rep</b> 100, 89.89
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible	100, 93.75
	Energía en piso (“ground”)	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 100
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación	100, 100
	Aire pre-acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 100
Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación	80, 60
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores “escalators” “moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	91.67, 80.56 94.12, 97.06 N/A
“USDA Booths”	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según USDA
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el “gate” En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	88.71, 98.84
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

- *Aircraft Apron* – Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Estas inspecciones y/o pruebas de marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y “*safety envelope markings*” fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certifica los trabajos realizados. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2017, ya que son meses pico. La muestra

solicitada fue para los trabajos de: marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y el “*safety envelope markings*”.

En respuesta a la solicitud de la muestra, el Arrendatario proveyó:

Para la protección contra rayos, Aerostar indicó que el Terminal “A” está en operaciones, Terminal “B” y “C”, pendiente a completar para el 2018 y el Terminal “D” en espera de ser completado para el 2019.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales SIAMA (véase *02\_”Hi-Lite Quarterly Reports”*<sup>300</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

A tales efectos, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

- Puentes de Carga – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas y las reparaciones fueron mejores que en el año anterior.
- Sistema de Manejo de Equipaje –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas fueron mejores que en el año anterior, pero el porcentaje para las reparaciones disminuyó, en comparación al año anterior.
- Sistema de Transporte de Pasajeros –Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Pantallas de Información de Vuelos – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que en el Apéndice “D” del “*Operational Performance Report – Year 2017*” detalla que se reportaron 43 inconvenientes relacionados a las pantallas de información de vuelos, pero solo dos (2) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas. No obstante, el 95% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto, en comparación con el pasado año durante el cual el 97% cumplieron con las métricas, mientras que el 3% no cumplió con el tiempo de reparación requerido.

<sup>300</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

- *Paging Systems* – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que en el Apéndice “E” del “*Operational Performance Report – Year 2017*” muestra que se reportaron 59 inconvenientes relacionados a los “*Paging Systems*”, dos (2) de ellos (para el 3%) no se repararon en el tiempo requerido por las métricas; no obstante, 57 o el 97% de los inconvenientes fueron resueltos cumpliendo con las métricas. Esto, en comparación con el pasado año el cual 96% cumplieron con las métricas, mientras que el 4% no cumplió con el tiempo de reparación requerido.
- Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que informan que para el 88.71% de las veces el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 98.84% de las veces se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación:

Tabla 65: Análisis de Operaciones del Transporte Terrestre y Estacionamiento 2017

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de “Shuttles”	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	N/A

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para este reporte.

### Resumen del *Operational Performance Report 2017*

De la información presentada en el “*Operational Performance Report – Year 2017*” se puede determinar que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad de las métricas establecidas: Inspecciones Visuales del “*Airfield*”, Inspecciones Visuales para Terminal/”*Landside*”, Prueba de Fricción del Pavimento, Puentes de Carga, Sistema de Manejo de Equipaje, Sistema de Transporte de Pasajeros, Pantallas de Información de Vuelo, “*Paging Systems*” y Clima del Edificio del Terminal. Aunque los asuntos fueron atendidos y resueltos, para algunos parámetros el tiempo de respuesta y

reparación fue mayor al requerido. No obstante, los porcentajes para el tiempo de reparación, en su mayoría, estuvieron sobre el 90%.

- Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2017 Cumplimiento Parcial  
La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones, requieren que se clasifiquen las instalaciones del Aeropuerto, utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés *Excellent, Good, Fair, Poor o Critical*, respectivamente). Estas categorías son definidas en los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones. Ambos documentos, requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación en buenas o excelentes condiciones. Además, requieren que en el FCA se incluyan recomendaciones de mejoras capitales que deban realizarse de forma inmediata por motivos de seguridad y de mejoras a realizarse a futuro a corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para este año bajo evaluación (2017), Aerostar nos proveyó el “*Facilities Condition Assessment 2017*” (correspondiente al *LAR 2017 v. 2016*)<sup>301</sup> preparado por la compañía René Acosta y Arquitectos<sup>302</sup> (compañía de ingeniería profesional con licencia contratada por el Arrendatario). En este documento, se incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del Aeropuerto.

Las Áreas Funcionales, según requeridas por los Estándares de Operación, son evaluadas a continuación:

#### Área Funcional: “**Airfield**”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “*Airfield*”, controles y otros sistemas automatizados  
El reporte (resumen) describe esta área como: “*Electrical, lighting controls and other systems are working appropriately.*” En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**. No obstante, el resumen indica que “*limited working space, or clearance, in some electrical panels is a possible hazardous condition.*” Por ende, esta situación debe atenderse.
- Sistemas mecánicos  
El reporte (resumen) describe esta área como: “*One of the areas where we have seen great improvement is on mechanical equipment condition and operational maintenance...New efficient and automatic control systems were observed in most mechanical rooms... These areas are in good condition.*” En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.
- Sistema de utilidades

<sup>301</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > 07\_FCA 2017 (Corresponding to LAR 2017 v. 2016)”.

<sup>302</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > Retention of Engineering Firm for FCA “> 01\_René Acosta Arquitectos, CSP.”

Para esta área no se describen otros sistemas de utilidades que no sean los que tienen componentes eléctricos y mecánicos. La condición de estos, se describen en general como **Buena**.

- **Sistemas de comunicación**  
Los sistemas de comunicación para esta área no fueron identificados.
- **Sistemas de seguridad**  
Aparte de las marcas y la señalización, no se identifican o describen otros sistemas de seguridad en el área.
- **Pavimento**  
El reporte (resumen) describe esta área como: *"Runway are in good condition, and taxiways Alpha, Bravo, Charlie, Hotel, and Sierra have clusters of asphalt that are in similar condition to last year, which is good."* En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.

Por otra parte, se informa que la Pista 8-26 pronto se rehabilitará con concreto y que se repararán las juntas en la Pista 10-28. En los pasados FCA, este asunto se había identificado como un peligro a la seguridad. Es importante señalar que el Arrendatario tomó acción al respecto.

- **Paisajismo**  
El reporte (resumen) describe esta área como: *"We have seen improvements in this area year after year, and it appears to be in good condition."* En general, las condiciones para esta categoría se describen como **Buenas**.
- **Sistema de abastecimiento de combustible para vehículos aeronaves, y facilidades asociadas al almacenamiento**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *"Airplane and vehicle refueling areas, as well as fuel storerooms, ought to have a thorough analysis to confirm full compliance with all relevant mandatory regulation. This analysis is done by a technical specialist, which is usually provided by user tenants. From its appearance on the outside, these areas look to be in good condition."* En general, y sujeto al señalamiento de que es necesario un análisis abarcador de cumplimiento, las condiciones físicas para esta categoría se describen como **Buenas**.

La compañía encargada de la evaluación ha informado, desde el primer FCA (2014), que esta área debe ser evaluada más a fondo por un especialista, para verificar el cumplimiento con los códigos/reglamentación vigente aplicable.

- **Trituradores**  
Los trituradores no fueron identificados o descritos en el reporte. Al parecer, no hay.

#### **Área Funcional: Terminal y Vestíbulo**

- Elementos de arquitectura y sistemas



El reporte (resumen) se informa que: 1) *“Currently, Terminals “A”, “B” and “C” are in excellent conditions”*. 2) *“Unfortunately, Terminal “D” was already in poor conditions, from an architectural point of view, and it suffered great damage during hurricane María.”* Según la descripción ofrecida, las condiciones de esta categoría para los Terminales “A”, “B” y “C” se describen como **Excelentes**, mientras que para el Terminal “D”, se describen de **Razonables a Pobres**.

- **Letreros (Señalización)**  
Las hojas de inspección describen las condiciones para esta categoría como generalmente **Buenas**, con excepción de algunas áreas en el Terminal “D”, y otros letreros que no cumplen con requerimientos de ADA, o a los que les falta iluminación.
- **Pisos**  
Las hojas de inspección describen las condiciones de esta categoría en general, de **Razonables a Buenas**, dependiendo del área y del terminal. En el Terminal “D” y en algunas áreas del Terminal “B”, hay pisos que se describen en condiciones **Pobres o Críticas**.
- **Techos**  
El reporte (resumen) describe esta área como: *“Currently, Terminals “A”, “B” and “C” are in excellent conditions. Aerostar is currently working on construction documents for the rehabilitation and modernization of Terminal “D”, which was most affected by the hurricane.”* Los techos de los Terminales “A”, “B” y “C” se describen en condiciones de **Buenas a Excelentes**, mientras que los techos del Terminal “D”, se describen en condiciones de **Razonables a Pobres**; por lo que, se ha identificado como un proyecto de Mejora Capital.
- **Paisajismo**  
No se identifica el paisajismo en esta área. Pero, en las zonas terrestres, se describe como en **Buenas** condiciones.
- **Sistemas ambientales**  
Los sistemas ambientales no fueron identificados o descritos en el reporte.
- **Sistemas estructurales**  
Como se describe arriba, los sistemas arquitectónicos y estructurales de los Terminales “A”, “B” y “C”, se describen en **Buenas o Excelentes** condiciones. Sin embargo, las condiciones de los sistemas estructurales en el Terminal “D”, se describen de **Razonables a Pobres**; por lo que, se ha identificado como un proyecto de Mejora Capital.
- **Sistemas mecánicos**  
Las condiciones de los sistemas mecánicos varían según el área o terminal. En los Terminales “A”, “B” y “C”, las condiciones son generalmente **Buenas**, pero en el

Terminal “D”, las condiciones de estos sistemas se describen como, generalmente, **Razonables o Pobres.**

- Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados  
Las condiciones de los sistemas eléctricos se describen en las hojas de inspección como generalmente **Buenas**, con excepción de algunas estructuras abandonadas, en las cuales la condición de estos sistemas se describe como **Pobre**.
- Sistemas de plomería  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas como **Buena**.
- Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia  
Los sistemas de seguridad de vida que fueron identificados en el reporte son los de protección contra incendios y los sensores de ocupación, en algunas áreas. Las hojas de inspección describen su condición como generalmente **Buena**, con excepción de algunas áreas en el Terminal “D”.
- Sistemas de transporte de pasajeros  
Las hojas de inspección describen la condición de estos sistemas (“*Passenger conveyance*”) de **Razonables a Buenas**, con excepción de algunas áreas en el Terminal “D”.
- Sistemas de utilidades  
Los sistemas de utilidades eléctricas y de plomería se describen arriba.
- Sistemas de comunicaciones  
Aparte del cuarto de telecomunicaciones, el reporte no identifica otros sistemas. El cuarto de telecomunicaciones se describe en condiciones generalmente **Razonables**.
- Sistemas de seguridad  
Aparte de la señalización, cuya descripción general es que está en condición **Buena**, no se identifican o describen otros sistemas de comunicación.

#### **Instalaciones del Área de Carga**

- Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones  
El reporte (resumen) describe esta área como “... is in good condition.” Su condición de describe como **Buena**.

Por otra parte, es importante señalar que el reporte indica que el Arrendatario realizó mejoras en las estructuras, pavimento, iluminación y otras áreas. Ello, tras el impacto del Huracán María.

- “*Aircraft parking apron*”

El reporte (resumen) identifica esta área como: "... is in good condition." En general, su condición se describe como **Buena**.

- Edificios

El reporte (resumen) describe esta área como: "*Structures that function as distribution centers are also being repaired, particularly the roof areas. Until these repairs are completed, the buildings are considered to be in fair condition. Illumination and safety markings have been upgraded and are in good condition.*" Según la descripción ofrecida, la condición para esta categoría se describe de **Razonable a Buena**.

### Áreas terrestres, carreteras y estacionamiento

- Elementos de acceso terrestre

Las hojas de inspección describen la condición de estos elementos ("ground access elements") de **Razonable a Buena**.

- Sistemas de utilidades

Las condiciones de los sistemas de utilidades eléctricas y de plomería, se describen arriba.

- Pavimento

El reporte (resumen) describe esta área como: "*The asphalt covering the airport's public roads is in good conditions.*" Está en **Buenas** condiciones.

- Paisajismo ("Landscaping")

En las hojas de inspección se describe la condición para esta categoría como generalmente **Buena**.

- Áreas de vehículos comerciales

El informe no distingue estas áreas. En el resumen se indica que: "*As mentioned in past reports, the taxi zone has very limited space considering the great number of taxis that visit the airport. Aerostar is working on this matter to determine what type of improvements will be implemented. Condition-wise, the area is clean and has been repainted. It looks slightly better than the previous years and is in good condition. The employee parking area has also been enhanced.*" Está en **Buenas** condiciones.

- "Cell phone lots"

El reporte (resumen) describe esta área como: "*The cell phone parking lot remains in good condition, though additional markings (to address curb geometry) and signs are recommended and may be required to simplify navigation to and from the terminals. Overall, the condition is good.*" En general, se describe en **Buenas** condiciones.

- Letreros (Señalización)

El reporte (resumen) describe esta área como: *“Markings and signs were hard hit by the hurricane, but extensive progress has been made towards restoring them. A few confusing signs remain in some areas. However, Aerostar is diligently working on addressing those minor instances.”* Esta categoría se describe en condiciones **Razonables**, considerando la situación del huracán.

- **Sistemas de comunicaciones**  
Aparte del cuarto de telecomunicaciones, el reporte no identifica otros sistemas. El cuarto de telecomunicaciones se describe en condiciones generalmente **Razonables**.
- **Puentes y estructuras**  
Las hojas de inspección describen la condición de los puentes de abordaje de pasajeros de **Razonable a Buena**.
- **Iluminación de carreteras y estacionamientos**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *“Maintenance to general lighting in terminal access road, along with their corresponding infrastructure, is a daily task. We recognize that improvements are in progress. Overall, this area is in good condition.”* Está en **Buenas** condiciones.
- **Estacionamientos de vehículos**  
El reporte (resumen) identifica esta área como en *“... the parking is in good condition.”* En general, se describe en **Buenas** condiciones.

Sin embargo, desde los FCA del 2014, se han señalado ciertas condiciones en esta área como un peligro para la seguridad de las personas y los vehículos. También, se informó que se observó la reparación o reemplazo de los cables de tensión (cables de seguridad). En las imágenes suministradas en las hojas técnicas se puede apreciar algunos de los cables de seguridad en mal estado. Por otra parte, en los comentarios especiales (encontrados en las hojas técnicas) se informa que la barandilla de las escaleras y los pasamanos no están en cumplimiento. Destacamos que esta condición se reportó en el FCA del 2014 y aún no ha sido atendida.

A tales efectos, y según requerido por las métricas, este asunto debió ser incluido en las recomendaciones para las Mejoras Capitales Inmediatas.

- **Otros: Estacionamiento de empleados**  
El reporte (resumen) identifica esta área como: *“The parking looks in good condition.”* Está en **Buenas** condiciones.

## Resumen del FCA para el 2017

Además, y según requerido por el Plan de Operaciones y de los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada por el Arrendatario para esta gestión deberá revisar los señalamientos (hallazgos) del FCA del año anterior y determinar si los mismos fueron atendidos, si requieren de alguna Mejora Capital y clasificarlos por prioridad (si son proyectos necesarios que desarrollar de inmediato o a futuro). No obstante, el reporte describe algunos de los esfuerzos realizados por el Arrendatario para la reconstrucción de algunas de las facilidades, tras los daños provocados por el paso del Huracán María.

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del reporte a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (P3A).

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el FCA del 2017.

■ *Air Traffic Summary – Year 2017* *Cumplimiento Parcial*

La Sección 4.4.6 de los Estándares de Operacionales, la Sección 3.6 y Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés), que provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes y año tras año, para cada uno de los datos incluidos en las métricas identificadas a continuación:

1. Operaciones Aeronáuticas (“*Aircraft Operations*”)

Tabla 66: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2017

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	125,551	
	Aviación General	12,896	
	Militar	1,657	
	<b>Total</b>	<b>140,104</b>	<b>-10,355 (-6.88%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	12,957	
	Aviación General	1,129	
	Militar	84	
	<b>Total</b>	<b>14,170</b>	<b>-885 (-5.88%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	432	0
	Aviación General	84	36
	Militar	18	12
	<b>Total</b>	<b>534</b>	<b>48 (9.88%)</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	53	3

	Aviación General	26	4
	Militar	6	2
	<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>9 (11.84%)</b>
Mezcla de flota comercial	"Wide body jet" (%)	1.94%	0.64
	"Narrow body jet" (%)	55.53%	0.79
	Regional jet (%)	0.02%	-0.17
	Piston (%)	24.90%	-2.64
	Turboprop (%)	17.61%	1.38
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	40.31%	8.86
	Turboprop	33.93%	3.78
	Pistón	25.74%	-12.66
Mercados sin paradas	Doméstico	51	5
	Internacional	41	2

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 67: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2017

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		85.07%	1.47%
Pasajeros anuales	Domésticos	7,789,502	-539,619
	Internacionales	453,440	-45,101
	<b>Total</b>	<b>8,242,942</b>	<b>-584,720</b>
	O&D	<b>7,006,501</b>	<b>-497,012</b>
	Conectando	<b>1,236,441</b>	<b>-87,708</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	916,611	48,735
	Internacionales	71,235	6,153
	<b>Total</b>	<b>987,846</b>	<b>54,888</b>
	O&D	839,669	44,105
	Conectando	148,177	7,783
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	29,568	1,572
	Internacionales	2,298	199
	<b>Total</b>	<b>31,866</b>	<b>1,771</b>
	O&D	27,086	1,505
	Conectando	4,780	266
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	66,646	1,171
	Ton. desembarque	114,714	6,168

	<b>Total</b>	<b>181,360</b>	<b>7,339</b>
--	--------------	----------------	--------------

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Es decir, Aerostar indicó que, para la información de los pasajeros anuales, no tienen los datos disponibles para los pasajeros O&D y Conectando. También alegó, que no tiene los datos disponibles para los pasajeros en hora pico.

### 3. Usuarios del Aeropuerto (“Tenants”)

Tabla 68: Análisis de Usuarios del Aeropuerto 2017

Categoría	Total para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	41	-6
Aerolíneas de Carga	20	-3
Aviación General (GA, por sus siglas en ingles)	7	0

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el ATS del 2017.

- Capital Improvement Program – Year 2017*** *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés), debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos anualmente para su aprobación.

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP.

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

El Arrendatario proveyó copia del CIP para el 2017 y evidencia de haberlo presentado<sup>303</sup>. Sin embargo, su contenido no cumple con los requerimientos arriba descritos establecidos en el Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales. Por consiguiente, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial.

- *Sustainability Report – Year 2017* *En Cumplimiento*  
La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para este reporte.

- *Safety Report – Year 2017* *En Cumplimiento*  
La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad, resumen de ruto-Inspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Security Report – Year 2017* *En Cumplimiento*  
La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde se documente el desempeño del Arrendatario con la seguridad del Aeropuerto, en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y la Parte 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

<sup>303</sup> Véase “SharePoint 19\_Seventh Request>12\_FAA ACIPs (Evidence of Submission)>FAA ACIP 2017(Evidence of Submission)”.pdf.



▪ Emergency Report – Year 2017 En Cumplimiento

La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta a emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Level of Service Report – Year 2017 Cumplimiento Parcial

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente, realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron encuestas de satisfacción al cliente durante el 2017, pero no indicó cuántas. Reveló que en las encuestas se le pidió al cliente evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros, según la puntuación usada por el Arrendatario (\*); así como, la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación y, para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5- excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 69: Análisis de Encuestas de Satisfacción 2017

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.08	4.18
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	4.28	
Ticketing para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	4.14	4.17
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.28	
	Tiempos de espera y congestión	3.99	
	Experiencia general en el "ticketing" y el área de espera ("lobby")	4,20	
	Señalización y orientación	4.27	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	4.05	4.05
	Tiempo de espera y congestión	4.04	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	4.13	3.85
	Acceso a la información de vuelo	3.82	
	Disponibilidad de asientos	3.72	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.92	
	Disponibilidad de concesionarios	3.67	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.14	3.80
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.64	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.67	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.64	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	3.90	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.82	3.9
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	3.94	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	3.94	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.51	4.52
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.53	

	Orientación desde el área de espera (“gate”) hacia el reclamo de equipaje	4.53	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.52	

En cuanto al Reclamo de Equipaje – El Arrendatario no incluyó los componentes de: información sobre el dispositivo de reclamo de equipaje, tiempo de espera para recuperar el equipaje, ni la forma de encontrar el transporte terrestre desde el área de reclamo de equipaje. A estos efectos, el Arrendatario indica que la información no estaba disponible o que la encuesta se realizaba mientras el pasajero esperaba por su equipaje.

Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación ya que, aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación.

Notamos que, en promedio, el nivel de servicio para las áreas funcionales es **Bueno**. Por otra parte, se observó que los pasajeros encuestados para este año (2017) brindaron una mejor calificación en la mayoría de las encuestas; esto, en comparación con los datos obtenidos en el 2016.

#### **J. Resumen de la Evaluación - 2017**

El Arrendatario logró el cumplimiento de la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5, de los Estándares de Operación. Los reportes que no cumplieron con los requisitos y métricas establecidas por los Estándares de Operación fueron: “*Level of Service Report* y *Capital Improvement Program*”. Para el primero, el Arrendatario utilizó otras métricas de evaluación que no son las requeridas. Por otra parte, para el CIP no hay evidencia de que el mismo fue desarrollado y/o suministrado.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con el LAR del 2017.

La Tabla 70 a continuación muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 70: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el 2017

<b>Criterio</b>	<b>Año 2017</b>
<i>Lessee Annual Report</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Operational Performance Report</i></li> </ul>	CP

• <i>Facilities Conditions Assessment</i>	CP
• <i>Air Traffic Summary</i>	CP
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP
• <i>Sustainability Report</i>	C
• <i>Safety Report</i>	C
• <i>Security Report</i>	C
• <i>Emergency Report</i>	C
• <i>Level of Service Report</i>	CP
Resumen	C: 4
	CP: 5
	I: 0
	N/A: 0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica	

### K. Recomendaciones - 2017

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que éstas definen los criterios de evaluación, los cuales deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D”, de los Estándares de Operación y del Plan de Operaciones.

Los reportes relacionados a las Mejoras Captales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”) requieren más atención. Se recomienda que estos reportes sean más detallados y estructurados, donde se identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos y objetivos de los proyectos, entre otra información que describa los avances del Aeropuerto en el desarrollo de los proyectos de mejoras capitales.

Se recomienda que los informes de “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA), brinden todos los parámetros y criterios de las inspecciones y/o pruebas requeridas. Por ejemplo, se sugiere proporcionar más información relacionada a las pruebas de fricción al pavimento de las pistas, ya que hay una lista limitada de equipos (“*Continuous Friction Measuring Equipment*”) aprobados por la FAA para realizar dichas pruebas y guías de evaluación específicas que no se incluyeron en los reportes trimestrales. Solo se incluyeron gráficas de los datos obtenidos. También,

se recomienda incluir en el reporte fotos de las pruebas, inspecciones y procesos, entre otros; como evidencia de los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Para la evaluación de los Niveles de Servicio, se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), informar sobre el número de personas encuestadas y el porcentaje de personas por calificación, en cumplimiento con los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención.

### **LAR 2018**

En esta sección se estará evaluando el reporte y otros documentos correspondientes al año 2018, entregado el 4 de marzo de 2019.

A continuación, se presenta el análisis realizado para el “*Lessee Annual Report 2018 v. 2017*” (LAR)<sup>304</sup>, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones con los datos reportados por Aerostar a través de los reportes anuales que componen el LAR y otros documentos solicitados:

- *Operational Performance Report – Year 2018* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño en varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

#### **Airfield**

- “*Airfield*”/Operaciones del Aeropuerto – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas:

Tabla 71: Análisis de Operaciones en el “*Airfield*” 2018

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “ <i>airfield</i> ”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización “ <i>airfield</i> ”	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2018, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para lo siguiente: inspecciones

<sup>304</sup> Véase “Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 01\_Lessee Annual Reports”.

visuales del “*airfield*”, inspecciones visuales para terminal (“*landside*”), inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible, reportes de las condiciones de campo en un día estándar y prueba de fricción del pavimento en un día estándar.

El Arrendatario suministró como evidencia los informes trimestrales (véase 01\_”*Self-Inspection Reports*”<sup>305</sup>), en donde se identificó lo siguiente:

- ♦ Para las inspecciones visuales del “*airfield*”, inspecciones visuales para terminal (“*landside*”) y los reportes trimestrales de las condiciones de campo en un día estándar: no es posible identificar si se realizó una inspección cada ocho (8) horas según requerido por las métricas, ya que las Listas (tablas) de Verificación de Auto Inspección de Seguridad del Aeropuerto suministradas por el Arrendatario muestran solo dos (2) inspecciones (Día y Noche), a cargo del supervisor. Aunque el estándar según definido en los Estándares Operaciones, indica una inspección por cada turno de 8 horas (Tomando en consideración que la operación del Aeropuerto es 24/7, deberían ser tres (3) inspecciones diarias) según se establece en el Manual de Certificación del Aeropuerto (ACM, por sus siglas en inglés) aprobado por la FAA, las inspecciones requeridas son dos (2), una durante el día y otra durante la noche.

Por otra parte, la Lista de Verificación de Auto Inspección de Seguridad del Aeropuerto indica que está acorde con las disposiciones de la Revisión #3 de febrero de 2017 del ACM.

Se recomienda revisar y modificar la lista de auto inspección para que se incluya la hora de la inspección y el nombre (o iniciales) de la persona que efectuó la inspección.

- ♦ Inspecciones en las áreas de abastecimiento de combustible – el Arrendatario suministró reportes trimestrales (véase 03\_”*Fueling Inspections*”<sup>306</sup>). La hoja de inspección del Aeropuerto indica que está acorde con las disposiciones de la Revisión #2 de julio de 2014, del Manual de Certificación de Aeropuertos. Además, las inspecciones contienen el sello de la FAA, por lo que se infiere que las mismas están aprobadas por dicha agencia federal.

A estos efectos, se considera que este asunto cumple con las métricas establecidas.

- ♦ Prueba de fricción del pavimento – el Arrendatario suministró los reportes trimestrales “*Safety Indicator For Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (véase 02\_”*Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>307</sup>),

<sup>305</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 01\_Self-Inspection Reports > 2018”.

<sup>306</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 03\_Fueling Inspections”.

<sup>307</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se informa, mediante gráfica, el reporte del comportamiento de la fricción en el transcurso de varios meses para las pistas 8-26 y SJU 10-28, manteniéndose sobre los mínimos requeridos por la FAA. No obstante, entre el segundo y tercer trimestre se observó una inconsistencia en los valores reportados para la pista SJU 10-28, lo que podría afectar la confiabilidad de estos.

Según las métricas establecidas, estas pruebas deben realizarse semanalmente. A tales efectos, se considera que este asunto está en incumplimiento. Se recomienda incluir en el reporte trimestral de HI-LITE: descripción, equipo utilizado e imágenes de la prueba de fricción del pavimento, ya que en el reporte solo se presentan gráficas de los resultados. Esto, a diferencia del mantenimiento de las luces, letreros, marcas de pavimento, remoción de goma, entre otros, en donde el reporte sí muestra evidencia de los trabajos.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte como mínimo las siguientes métricas:

Tabla 72: Análisis de Operaciones de las Pistas 2018

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	Sí
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2018, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de remoción de goma del pavimento.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales “*Safety Indicator For Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA) (véase 02\_”*Hi-Lite Quarterly Reports*”<sup>308</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

A tales efectos, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

## Terminal de Pasajeros

<sup>308</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 73: Análisis de Operaciones del Terminal de Pasajeros 2018

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de “Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área de espera/ circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Tiempo máx. en fila	Minutos	“Economy”: 0-30; “Business”: 0-5	Sí
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño	16 limpiezas por día, 1 persona por baño	Sí
	Inspecciones del supervisor	2 inspecciones por baño por turno	
Plataforma del avión (apron)	Marcas de líneas “Lead-in”	2 veces al año	Sí
	Marcas de líneas de Pare	2 veces al año	
	Marcas de “safety envelope”	2 veces al año	
	Iluminación de rampa	Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación	Proyecto en progreso
Protección contra rayos	Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación		
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación	% Resp, Rep 100, 79
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible	97, 82
	Energía en piso (“ground”)	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 100
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación	80, 100
	Aire pre-acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 100



Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación	N/A
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores Escalators/ “moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	87, 96 94, 100 N/A
“USDA Booths”	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según USDA
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el “gate” En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	87, 98
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

- “Aircraft Apron” – Según la información reportada en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Estas inspecciones y/o pruebas de marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y “safety envelope markings” fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certifica los trabajos realizados. No obstante, con el propósito de evaluar más a fondo los datos reportados, se le solicitó al Arrendatario una muestra (documentación adicional o evidencia) para los meses de junio y julio de 2018, ya que son meses pico. La muestra solicitada fue para los trabajos de: marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y el “safety envelope markings”.

Para la protección contra rayos, Aerostar indica que el Terminal “A” está en operaciones, Terminal “B” y “C”, pendiente a completar para el segundo trimestre del 2019 y el Terminal “D”, espera ser completado para el cuarto trimestre del 2020.

El Arrendatario suministró los reportes trimestrales SIAMA (véase 02\_”Hi-Lite Quarterly Reports”<sup>309</sup>), realizados por la compañía HI-LITE. En estos reportes se brinda una descripción e imágenes de los trabajos realizados.

A tales efectos, se considera que este asunto está en cumplimiento con las métricas establecidas.

- Puentes de Carga – Según la información reportada en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
- Sistema de Transporte de Pasajeros – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos.
  - Pantallas de Información de Vuelos – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que, en años anteriores, se incluyó el registro de las órdenes de trabajo para las pantallas de información de vuelo, donde se especifica los tiempos de respuesta y reparación con relación a las métricas. El reporte indica que todas las órdenes de trabajo fueron trabajadas inmediatamente. No obstante, a falta de documentación que lo evidencie, se considera que el Arrendatario cumplió parcialmente con este requerimiento.
  - *Paging Systems* – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que en años anteriores, se incluyó el registro de las órdenes de trabajo para los “*paging systems*”. El reporte indica que todas las órdenes de trabajo fueron completadas. No obstante, a falta de documentación que lo evidencie, se considera que el Arrendatario cumplió parcialmente con este requerimiento.
  - Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que informan que para el 87% de las veces, el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 98% de las veces, se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área, se evaluó el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación:

Tabla 74: Análisis de Operaciones de Transporte Terrestre y Estacionamiento 2018

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
-----------	---------	----------	--------------

<sup>309</sup> Véase “Sharepoint 14\_Third Request > 02\_Hi-Lite Quarterly Reports”.

Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de Shuttles	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	N/A

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todos los requerimientos para esta categoría.

### Resumen del *Operational Performance Report 2018*

De la información presentada y evaluada en el “*Operational Performance Report – Year 2018*”, se considera que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad con las métricas establecidas: Inspecciones Visuales del “*Airfield*”, Inspecciones Visuales para Terminal/“*Landside*”, Prueba de Fricción del Pavimento, Puentes de Carga, Sistema de Manejo de Equipaje, Sistema de Transporte de Pasajeros, Pantallas de Información de Vuelo, “*Paging Systems*” y Clima del Edificio del Terminal. Algunas respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. En su mayoría, el tiempo de respuesta fue mayor al requerido. No obstante, los porcentajes para el tiempo de reparación, en su mayoría, estuvieron sobre el 90%.

- *Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2018* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones, requieren que se clasifiquen las instalaciones del Aeropuerto utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés, “*excellent*”, “*good*”, “*fair*”, “*poor*” o “*critical*”, respectivamente). Estas categorías son definidas en los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones. Ambos documentos requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación en buenas o excelentes condiciones. Además, requieren que en el FCA se incluyan recomendaciones de mejoras capitales que deban realizarse de forma inmediata, por motivos de seguridad, y de proyectos a realizarse a futuro, a corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para este año bajo evaluación (2018), Aerostar nos proveyó el “*Facilities Condition Assessment 2018*” (correspondiente al *LAR 2018 v. 2017*)<sup>310</sup>, preparado por DC Engineering Group, PSC<sup>311</sup> (compañía de ingeniería profesional con licencia contratada por el Arrendatario). En este documento, se incluye un resumen de los hallazgos de las inspecciones de campo realizadas a las facilidades del Aeropuerto para todas Áreas Funcionales y las hojas de inspección correspondientes que fueron provistas el 9 de junio del 2022.<sup>312</sup>

Las Áreas Funcionales, según requeridas por los Estándares Operacionales, son evaluadas a continuación:

#### Área Funcional: “*Airfield*”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “*Airfield*”, controles y otros sistemas automatizados  
El resumen del informe describe la condición del “*Airfield*” como **Excelente**. Además, en las hojas de evaluación se describe la iluminación en esta área como **Excelente**.
- Sistemas mecánicos  
Para esta área las hojas de inspección no identifican sistemas mecánicos. Sin embargo, el reporte incluye la evaluación de cuartos mecánicos y eléctricos en los terminales y describe su condición como: “... *minor repairs in mechanical and electrical rooms located in such terminals are also required.*”
- Sistema de utilidades  
El informe no identifica sistemas de utilidades para esta área.
- Sistemas de comunicación  
Los sistemas de comunicación no fueron identificados o descritos en esta área. Sin embargo, destacamos que se identifican antenas en el área de los techos y se describe su condición como **Razonable**, debido a su anclaje que recomienda que debe repararse.
- Sistemas de seguridad  
El informe no identifica sistema de seguridad en esta área. No obstante, si identifica las marcas “*markings*”, cuya condición se describe en las hojas de inspección como **Buena**, con recomendación de mantenimiento (pintura)
- Pavimento

<sup>310</sup> Véase “*Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > 09\_FCA 2018 (Corresponding to LAR 2018 v. 2017)*”.

<sup>311</sup> Véase “*Sharepoint 02\_Plans and Reports – Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement) > 02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP > Retention of Engineering Firm for FCA > 02\_*”DC Engineering Group, PSC.

<sup>312</sup> Véase “*Sharepoint 02\_Plans and Reports - Operating Standards (Section 6 of the Lease Agreement)>02\_Facilities Conditions Assessment (FCA) of CAMP>11\_FCA Report 2018 (Corresponding to LAR 2018 v. 2017).*”.pdf.

El informe describe el pavimento en esta área como, generalmente, en **Buenas** condiciones, excepto en algunas pistas en las que el pavimento está en condiciones **Razonables a Pobres**, pero se indica sobre un proyecto de mejora para éstas en el 2020. Además, el resumen del informe indica que: *“However, the FAA is currently encouraging modifying existing asphalt pavement runways to concrete pavement.”*

- Paisajismo  
Las hojas de inspección del reporte describen el paisajismo en esta área como **Excelente**.
- Sistema de abastecimiento de combustible para vehículos aeronaves, y facilidades asociadas al almacenamiento  
El reporte (resumen) no identifica estos sistemas en el área.
- Trituradores  
Los trituradores no fueron identificados o descritos en el reporte.

#### Área Funcional: Terminal y Vestíbulo

- Elementos de arquitectura y sistemas  
El resumen del informe expone que: *“Terminals “A”, “B” and “C” contained in Volumes I, II and III, respectively, are in **excellent conditions**. It is worth mentioning, however that some repairs need to be made in the roof waterproofing system of all three terminals.”* No obstante, en las hojas de inspección se describen las condiciones de los elementos de arquitectura de **Razonables a Buenas**, con varios señalamientos sobre la necesidad de mantenimiento y/o reparación de los techos (interior), paredes y pisos. Por otro lado, sobre el Terminal “D” y el “E” expone que: *“Overall, Terminal “D” is in **poor condition**”* y que el Terminal “E” está cerrado.
- Letreros (Señalización)  
En las hojas de inspección se describen los letreros en **Buenas** condiciones.
- Pisos  
Las hojas de inspección describen la condición de los pisos en esta área de **Razonable a Buena**, dependiendo del área y el terminal, con varios señalamientos de mantenimiento (limpieza o reparación).
- Techos  
Las hojas de inspección describen la condición de los techos (interior) como, generalmente, **Buena a Razonable**. Se indica la necesidad de mantenimiento o reparación de varias áreas.
- Paisajismo

No se identifican muchas áreas de paisajismo en los terminales y vestíbulos, pero los que se identificaron se describen en **Buenas** condiciones.

- **Sistemas ambientales**  
Los sistemas ambientales no fueron identificados o descritos en el informe.
- **Sistemas estructurales**  
Los sistemas estructurales identificados para esta área están comprendidos dentro de los sistemas arquitectónicos descritos arriba.
- **Sistemas mecánicos**  
Los sistemas mecánicos identificados para esta área se describen en condiciones generalmente **Razonables**, con señalamientos sobre la necesidad de reparaciones menores. Sobre esto el resumen del informe indica que: “Also, minor repairs in mechanical and electrical rooms located in such terminals are also required.”
- **Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados**  
Según lo arriba indicado el resumen del informe indica la necesidad de reparaciones mínimas en los cuartos eléctricos y mecánicos ubicados en los terminales. Su condición se describe como, generalmente, **Razonable**.
- **Sistemas de plomería**  
En las hojas de inspección solo se identifican dos áreas en el Terminal “C” con sistema de plomería, cuya condición se describe como **Pobre** en una y **Razonable** en la otra.
- **Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia**  
Los sistemas de supresión de incendio en los Terminales “A” al “C” se describen en condiciones **Razonables a Buenas**. En el Terminal “D” su condición se describe como **Pobre**.
- **Sistemas de transporte de pasajeros**  
Solo se identifica unas escaleras eléctricas en el Terminal “B” y su condición se describe como **Pobre**.
- **Sistemas de utilidades**  
Sobre estos sistemas, a parte de la plomería que se describe arriba, solo pudimos identificar en el reporte las bombas (“pumps”), cuya condición se describe como **Razonable**.
- **Sistemas de comunicaciones**

Sobre estos sistemas, solo identificamos en el reporte los equipos de antena cuya condición fue descrita como, generalmente, **Razonable**, debido a problemas con su anclaje en los techos.

- Sistemas de seguridad  
Sobre estos sistemas, solo pudimos identificar en el reporte una cámara de seguridad en el Terminal “C”, cuya condición de describe como **Razonable**, a pesar de que se identifica como dañada.

### Instalaciones del Área de Carga

- Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones  
Dependiendo del área, la condición de los estacionamientos en esta área se describe como **Excelente y Razonable**, indicando la necesidad de mantenimiento general y retoque de pintura.
- *Aircraft parking apron*  
El informe no identifica este estacionamiento en el área.
- Edificios  
El resumen del informe expone que: “*Overall, Cargo is in good condition. General repairs and improvements are recommended such as repaving, adding adequate signaling and pavement.*” En las hojas de inspección se describe la condición de la fachada y las paredes de los edificios en esta área como **Buena o Excelente**.

### Terrenos, carreteras y estacionamiento

- Elementos de acceso a tierra  
Las hojas de inspección describen estos elementos en el área en condiciones de **Razonables a Buenas**.
- Sistemas de utilidades  
Los únicos sistemas de utilidades que se describen en esta área son el aire acondicionado y los sistemas de plomería, ambos descritos en condiciones **Razonable**.
- Pavimento  
Las hojas de inspección describen la condición del pavimento en esta área como, generalmente, de **Razonable a Bueno**, indicando la necesidad de mantenimiento y retoque de pintura de las líneas en el pavimento.
- Paisajismo (“*Landscaping*”)  
Las hojas de inspección describen el paisajismo en esta área en condiciones, generalmente, de **Razonables a Buenas**.
- Áreas de vehículos comerciales

El área de vehículos comerciales no fue identificado o descrito en el reporte.

- *Cell phone lots*  
El reporte no identifica o describe los “*cell phone lots*” en el área.
- Letreros (Señalización)  
Las hojas de inspección describen la señalización en esta área en condiciones **Buenas o Excelentes**.
- Sistemas de comunicaciones  
Los sistemas de comunicaciones no fueron identificados o descritos en el reporte.
- Puentes y estructuras  
De las hojas de inspección surge que los puentes de abordaje de pasajeros están en **Buenas** condiciones, pero se identifica la necesidad de mantenimiento. Se indica, además, que todos los puentes de abordaje serán objeto de mejoras. También se identifica un puente en el nivel 1 del estacionamiento como en **Buena** condición, pero indican que tienen corrosión. Finalmente, se identifica un puente peatonal en el área de las torres de enfriamiento en condiciones **Pobres**, que debe ser reemplazado de inmediato. Consistente con esto, el resumen del reporte expone que: “Several improvement projects are currently being implemented, such as repairing all pedestrian bridges to remove corrosion...”
- Iluminación de carreteras y estacionamientos  
El resumen del informe describe la condición de estos elementos como: *“Lighting is in **excellent conditions**.”*
- Estacionamientos de vehículos  
El resumen del informe expone lo siguiente sobre los estacionamientos: *“Some recommendations that are already being implemented in the existing parking building include improvements to pavement marking, general paint, signaling and power washing section with diagonal pavement markings leading to the elevator area. The recently renovated Aeroparque is in excellent condition.”*
- Otros: Estacionamiento de empleados  
Las hojas de inspección describen la condición de los estacionamientos de empleados como **Buena**.

### Resumen del FCA para el 2018

El FCA, para el periodo bajo evaluación, no identificó ni describió algunos elementos requeridos por los estándares. También, y según requerido por el Plan de Operaciones y



de los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada deberá revisar los señalamientos (hallazgos) del FCA del año anterior y determinar si los mismos fueron atendidos, si requieren de alguna Mejora Capital y clasificarlos por prioridad (si son proyectos necesarios para desarrollar de inmediato o a futuro). No obstante, el reporte describe algunos de los esfuerzos realizados por el Arrendatario para la reconstrucción de algunas de las facilidades tras los daños provocados por el paso del Huracán María.

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del documento a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (P3A).

A tales efectos, se considera que el Arrendatario está en cumplimiento parcial con el FCA del 2018.

■ *Air Traffic Summary – Year 2018* *Cumplimiento Parcial*

La Sección 4.4.6 de los Estándares de Operacionales y la Secciones 3.6 y 4.4.4 del Plan de Operaciones, requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) que provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes y año tras año para cada uno de los datos incluidos en las métricas identificadas a continuación:

1. *Operaciones Aeronáuticas (“Aircraft Operations”)*

Tabla 75: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2018

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	120,290	
	Aviación General	9,447	
	Militar	635	
	<b>Total</b>	<b>130,372</b>	<b>-9,732 (-6.95%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	11,414	
	Aviación General	1,117	
	Militar	75	
	<b>Total</b>	<b>12,606</b>	<b>-1,564 (-11.04%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	368	
	Aviación General	38	
	Militar	3	
	<b>Total</b>	<b>409</b>	<b>-125 (-23.41%)</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	41	
	Aviación General	9	
	Militar	3	
	<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>-32 (-37.65%)</b>
Mezcla de flota comercial	“Wide body jet” (%)	6.52	
	“Narrow body jet” (%)	45.49	

	"Regional jet" (%)	.12	
	"Turbo jet" (%)	28.65	
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	38.30	
	Turboprop	23.9	
Mercados sin paradas	Doméstico	45	-6
	Internacional	31	-10

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 76: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2018

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		85.11%	+ .04 %
Pasajeros anuales	Domésticos	7,839,631	50,129
	Internacionales	407,068	-46,372
	<b>Total</b>	<b>8,246,699</b>	<b>3,757</b>
	O&D	<b>No</b>	<b>No</b>
	Conectando	<b>No</b>	<b>No</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	868,112	-48,499
	Internacionales	58,904	-12,331
	<b>Total</b>	<b>927,016</b>	<b>-60,830</b>
	O&D	787,964	-51,707
	Conectando	139,052	-9,125
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	28,004	-1,564
	Internacionales	1,900	-398
	<b>Total</b>	<b>29,904</b>	<b>-1,962</b>
	O&D	25,418	-1,668
	Conectando	4,486	-294
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	77,086	10,440
	Ton. desembarque	124,904	10,190
	<b>Total</b>	<b>201,990</b>	<b>20,630</b>

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Aerostar indicó que para la información de los pasajeros anuales no tienen la información disponible para los pasajeros O&D y Conectando. También, alegó que no tenía la información disponible para los pasajeros en hora pico.

## 3. Usuarios del Aeropuerto (“Tenants”)

Tabla 77: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2018

Categoría	Total para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	22	-2
Aerolíneas de Carga	13	-5
Aviación General (GA, por sus siglas en ingles)	20	0

Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el ATS del 2018.

▪ Capital Improvement Program – Year 2018 Cumplimiento Parcial

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés) debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos, anualmente, para su aprobación.

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP.

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

No obstante, la sección correspondiente al CIP incluida en el LAR, solo incluyó una lista de los proyectos en orden alfabético y los estimados de costos para los próximos cinco (5) años.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el CIP, ya que no cumplió con todos los requisitos de contenido aquí mencionados.

▪ Sustainability Report – Year 2018 En Cumplimiento

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Conforme a la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Safety Report – Year 2018* *En Cumplimiento*  
 La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad, resumen de ruto-Inspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Security Report – Year 2018* *En Cumplimiento*  
 La Sección 8.4.6 de los Estándares de Operación, Sección 8.6 del Plan de Operaciones, requieren al Arrendatario que el reporte de seguridad documente el desempeño de la seguridad del Aeropuerto, cumpliendo con las Regulaciones 49CFR 1542 y FAR Part 139. Las métricas identificadas como requisito mínimo son: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), Incidentes de Seguridad y los Cambios Propuestos al Programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Emergency Report – Year 2018* *En Cumplimiento*  
 La Sección 9.8.7 de los Estándares de Operación, Sección 9.6 del Plan de Operaciones, requieren al Arrendatario que el reporte de emergencias documente, anualmente, el desempeño real y simulado de las respuestas de emergencia del Aeropuerto. Las métricas identificadas como requisito mínimo son: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), Incidentes de Emergencia, Entrenamientos, Deficiencias y las Medidas Correctivas (para corregir cualquier problema que surja de la capacitación, simulacros u otras actividades).

Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

▪ Level of Service Report – Year 2018 *Cumplimiento Parcial*

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron encuestas de satisfacción al cliente durante el 2018, pero no indicó cuántas. Reveló, que en las encuestas se le pidió al cliente evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, y tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio (\*) para cada área fue calculado por nosotros, según la puntuación usada por el Arrendatario; así como la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación, y para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5- excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 78: Análisis de Encuestas de Satisfacción del 2018

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.16	4.37
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	

	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	4.57	
"Ticketing" para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	4.26	<b>4.27</b>
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.36	
	Tiempos de espera y congestión	4.06	
	Experiencia general en el "ticketing" y el área de espera ("lobby")	4.29	
	Señalización y orientación	4.36	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	4.13	<b>4.1</b>
	Tiempo de espera y congestión	4.06	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	4.26	<b>3.98</b>
	Acceso a la información de vuelo	4.16	
	Disponibilidad de asientos	3.87	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.99	
	Disponibilidad de concesionarios	3.63	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.26	<b>3.86</b>
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.68	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.63	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.68	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.04	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.11	<b>4.07</b>
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	4.05	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	4.05	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.44	<b>4.49</b>
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.54	
	Orientación desde el área de espera (gate) hacia el reclamo de equipaje	4.57	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.42	

En torno a los niveles de servicio relacionados al *Reclamo de Equipaje* – En la encuesta, el Arrendatario no incluyó los componentes de: información sobre el dispositivo de reclamo de equipaje, tiempo de espera para recuperar el equipaje, ni la forma de encontrar el transporte terrestre desde el área de reclamo de equipaje. Arrendatario indicó que la información no estaba disponible o que la encuesta se realizaba mientras el pasajero esperaba por su equipaje.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar incumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría, ya que el modo de calificación de las encuestas es distinto al requerido por las métricas establecidas. Las métricas proveen para cuatro (4) alternativas de selección, mientras que la encuesta del Arrendatario brinda cinco alternativas. Además, no se encuestaron todos los parámetros requeridos ni se ofreció detalle sobre el número de encuestados ni los porcentajes obtenidos por calificación.

Por otra parte, se observó que los pasajeros encuestados para este año (2018) brindaron una mejor calificación en la mayoría de las encuestas, en comparación con los datos obtenidos en el 2017.

#### **L. Resumen de la Evaluación - 2018**

El Arrendatario cumplió con la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales. Los reportes que no cumplieron con los requisitos y métricas establecidas fueron: “*Level of Service Report* y *Capital Improvement Program*”. Para el primero, el Arrendatario utilizó una métrica de evaluación distinta a la requerida. En cuanto al CIP, aunque se incluyó la lista de proyectos con los costos estimados, este no cumplió con todos los requisitos de contenido.

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el LAR 2018 porque no cumple en su totalidad con las métricas del Plan de Operaciones y en los Estándares Operacionales.

La Tabla 79 muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 79: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el 2018

<b>Criterio</b>	<b>Año 2018</b>
<i>Lessee Annual Report</i>	CP
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Operational Performance Report</i></li> </ul>	CP
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Facilities Conditions Assessment</i></li> </ul>	CP

• <i>Air Traffic Summary</i>	CP
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP
• <i>Sustainability Report</i>	C
• <i>Safety Report</i>	C
• <i>Security Report</i>	C
• <i>Emergency Report</i>	C
• <i>Level of Service Report</i>	CP
Resumen	C: 4
	CP: 6
	I: 0
	N/A: 0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica	

### M. Recomendaciones - 2018

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que éstas definen los criterios de evaluación, los cuales deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D” de los Estándares de Operación y del Plan de Operaciones.

Los reportes relacionados a las Mejoras Capitales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”) requieren más atención. Se recomienda que estos reportes sean más detallados y estructurados, donde se identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos y objetivos de los proyectos, entre otra información que describa los avances del Aeropuerto con el desarrollo de los proyectos de mejoras capitales.

Se recomienda que los informes de “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA), brinden todos los parámetros y criterios de las inspecciones y/o pruebas requeridas. Por ejemplo, se sugiere proporcionar más información relacionada a las pruebas de fricción al pavimento de las pistas, ya que hay una lista limitada de equipos (“*Continuous Friction Measuring Equipment*”) aprobados por la FAA para realizar dichas pruebas, y que se incluyan las guías de evaluación específicas que no se incluyeron en los reportes trimestrales (solo se incluyeron gráficas de los datos obtenidos). También, se recomienda incluir en el reporte, fotos de las pruebas, inspecciones,



procesos, entre otra información pertinente, que sirva como evidencia de los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Para la evaluación de los Niveles de Servicio, se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), encuestar para todos los parámetros requeridos y ofrecer detalles sobre el número de encuestados y los porcentajes obtenidos por calificación, en cumplimiento con los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención.

### **LAR 2019**

En esta sección se estará evaluando el informe y otros documentos correspondientes al año 2019, entregado el 3 de marzo de 2020.

A continuación, se presenta el análisis realizado para la evaluación del “*Lessee Annual Report 2019 v. 2019*” (LAR)<sup>313</sup>, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones con los datos obtenidos y presentados por Aerostar, a través de los informes anuales que componen el LAR y otros documentos solicitados:

- *Operational Performance Report – Year 2019* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales, la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño de varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

#### **Airfield**

- “*Airfield*”/Operaciones del Aeropuerto – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas:

Tabla 80: Análisis de Operaciones en el “Airfield” 2019

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “ <i>airfield</i> ”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización “ <i>airfield</i> ”	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

<sup>313</sup> Véase “Sharepoint 15\_Fourth Request>Req\_45>LAR 2019 v. 2018 Lessee Annual Report” (LAR).pdf.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte, como mínimo, datos para las siguientes métricas:

Tabla 81: Análisis de Operaciones de las Pistas 2019

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
Incursiones por vehículos o peatones	Ninguno	No
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Durante el periodo bajo evaluación se suscitaron cinco incursiones. Según se desprende del Apéndice “B” del LAR, todas fueron notificadas a Puertos via correo certificado.

### Terminal de Pasajeros

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 82: Análisis de Operaciones del Terminal de Pasajeros 2019

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Fila de “Check-in”	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área de espera/circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio “C” según IATA	Sí
Tiempo máx. en fila	Minutos	“Economy”: 0-30; “Business”: 0-5; Reclamo de equipaje 0-18; Control de pasaporte (“inbound”) 0-15 Control de pasaporte (“outbound”) 0-10 Reclamo de equipaje 0-18 Seguridad 0 -7	No. Se excede el tiempo para reclamo de equipaje y seguridad
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño  Inspecciones del supervisor	16 limpiezas por día, 1 persona por baño	Sí

		2 inspecciones por baño por turno	
Plataforma del avión (“aircraft apron”)	Marcas de líneas “Lead-in”	2 veces al año	Sí
	Marcas de líneas de Pare	2 veces al año	
	Marcas de “safety envelope”	2 veces al año	
	Iluminación de rampa	Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación	
	Protección contra rayos	Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación	
			<b>No. Proyecto en progreso</b>
Puentes de carga	Puertas	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación	<b>% Resp, Rep</b> 100, 80
	Funcionamiento general	5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible	99.55, 81
	Energía en piso (“round”)	5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 98
	Agua potable	15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación	91.67, 100
	Aire pre-acondicionado	15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	100, 100
Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación	100, 0
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores “Escalators / moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	75, 75 80, 80 N/A
“USDA Booths”	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según USDA
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el “gate” En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	93.54, 96
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí

Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

- *Aircraft Apron* (plataforma de avión) – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Estas inspecciones y/o pruebas de marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y “*safety envelope markings*” fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certifica los trabajos realizados.

Para la protección contra rayos, Aerostar indicó que el sistema de protección contra rayos está operando en el Terminal “A” y “C”; que para el Terminal “B” el proyecto está pautado para completarse a finales del 2020 (tercer trimestre) y que para el Terminal “D”, se espera completar el proyecto para el último trimestre del 2020. Notamos que, en el informe del año anterior (2018) se indicó que el proyecto del sistema de protección contra rayos en los Terminales “B” y “C” estaría completado para el segundo trimestre del 2019.

- Puentes de Carga –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas para este año fueron mejores al año anterior, pero para las reparaciones fue menor que el año anterior.
- Sistema de Transporte de Pasajeros –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Notamos que, para este año (2019) los porcentajes de cumplimiento en el tiempo de respuestas y reparación fueron menores al año anterior.
- Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que informan que para el 93.5% de las veces el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 96% de las veces se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido. El porcentaje de respuesta mejoró en comparación con el año anterior, pero el porcentaje de reparación disminuyó un poco.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación:

Tabla 83: Análisis de Operaciones de Transporte Terrestre y Estacionamiento 2019

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
-----------	---------	----------	--------------

Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de “Shuttles”	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	N/A

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todos los estándares de las métricas establecidas para esta categoría.

Según la información presentada en el “*Operational Performance Report – Year 2019*”, se determina que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad las métricas establecidas: Puentes de Carga, Sistema de Transporte de Pasajeros, y Clima del Edificio del Terminal. Para estos, el cumplimiento con el tiempo de respuesta fue un poco mejor en comparación con el año anterior, pero el cumplimiento con el tiempo de reparación disminuyó un poco (85% v. 88%).

- *Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2019* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones, requieren que se clasifiquen las instalaciones del Aeropuerto utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés “*Excellent*”, “*Good*”, “*Fair*”, “*Poor*” o “*Critical*”, respectivamente). Estas categorías son definidas en los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones. Ambos documentos, requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación en buenas o excelentes condiciones. Además, requieren que en el FCA se incluyan recomendaciones de mejoras capitales que deban realizarse de forma inmediata por motivos de seguridad y de recomendaciones a realizarse a futuro a corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para este año bajo evaluación (2019), Aerostar proveyó el “*Facilities Condition Assessment Report 2019*” (Correspondiente al LAR 2019 v. 2018),<sup>314</sup> preparado por DC Engineering Group, PSC. En este documento, se incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección o reportes técnicos) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del Aeropuerto.

Las Áreas Funcionales, según requeridas por los Estándares de Operación, son evaluadas a continuación:

<sup>314</sup> Véase “Sharepoint 15\_Fourth Request<Req\_33<FCA Report 2019 (Corresponding to LAR 2019 v. 2018)”.pdf.

### Área Funcional: “Airfield”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “Airfield”, controles y otros sistemas automatizados.

El resumen del informe describe esta área como: *“Airfield is in excellent condition. Runways and runway lightning are in excellent conditions. Apron lightning is in fair condition as there are several missing light bulbs. A capital Project is underway to replace the existing lighting with new...”* Según la descripción ofrecida, la condición del sistema de alumbrado se describe como **Excelente en la pista**, pero en la rampa o plataforma se describe como Razonable. Advierten sobre un proyecto de mejora capital que está pautado para reemplazar el sistema de alumbrado en dicha área.

- Sistemas mecánicos  
El informe no describe o identifica estos sistemas en el área. Sin embargo, el informe describe los cuartos mecánicos y eléctricos del Aeropuerto como en **Buenas** condiciones. El resumen del informe expone que: *“Mechanical and Electrical Rooms are in good condition.”*
- Sistema de utilidades  
El resumen de informe identifica o describe el Sistema de utilidades para esta área. Sin embargo, en las hojas de inspección se describe una estación sanitaria como en condiciones **Razonables**, y las bombas (“pumps”) de agua, en general, en **Buenas** condiciones.
- Sistemas de comunicación  
El informe identifica un cuarto de comunicaciones, cuya condición se describe, en general, como **Buena**, con excepción del sistema de aire acondicionado que necesita ser reparado. Por otra parte, el informe describe las áreas de las antenas de comunicación como en **Buenas** condiciones.
- Sistemas de seguridad  
Aparte de las marcas, cuya condición fue descrita, generalmente como **Buena**, el informe no describe otros sistemas de seguridad para esta área. Sobre las marcas indican que deben retocarse o pintarse.
- Pavimento  
El reporte describe el pavimento en esta área en condiciones de **Razonables a Buenas**. En algunas áreas, se recomienda la repavimentación.
- Paisajismo  
En las hojas de inspección para esta área, se describe el paisajismo en **Excelentes** condiciones.
- Sistema de abastecimiento de combustible para aeronaves e instalaciones asociadas al almacenamiento

### El informe no identifica estos sistemas.

- Trituradores  
Los trituradores no fueron identificados o descritos en el informe. Al parecer, no hay.

### **Área Funcional: Terminal y Vestíbulo**

- Elementos de arquitectura y sistemas  
El resumen del reporte describe estas áreas como: *“Terminal “A”, Terminal “B”, Terminal “C” & Terminal “D”: Terminals “A”, “B” and “C” contained in Volume I are in excellent conditions. ... Terminal “D” is in the process of undergoing a major renovation, which includes installation of new and code compliant floors, walls, doors, ceilings, lighting, alarms, speakers, and new A/C systems. Parts of terminal “D” are currently closed, ... Wall cracks repairs and general Paint of the exterior was taking place during FCA 2020 evaluation period.”* Consistente con este resumen, de las hojas de inspección surge que los elementos de arquitectura de los Terminales “A”, “B” y “C” se describen en condiciones de **Buenas a Excelentes**. Con relación al Terminal “D”, se indica que está siendo renovado.
- Letreros (Señalización)  
Las hojas de inspección describen la condición de la señalización para esta área como **Buena**.
- Pisos  
De las hojas de inspección incluidas en el informe, surge que la condición de los pisos se describe como, generalmente **Buena**, con excepción de algunas áreas en el Terminal “D”, en las cuales la condición de los pisos se describe de **Razonable a Pobre**. No obstante, se indica que las mejoras al Terminal están incluidas en el Programa de Mejoras Capitales, pero que dichas mejoras se han retrasado como consecuencia de la pandemia del COVID.
- Techos  
El resumen del informe expone lo siguiente en cuanto a los techos en esta área: *“... It was also noted during our visit that Aerostar removed from the roof of all three terminals, nearly 80% of debris and unused equipment. This, as preparation for upcoming repairs in the roof waterproofing system of all three terminals, as per Capital Improvement Plan: “Replacement of approximately 118,494 K SQFT of 3 ply roofing membrane.””* Es decir que, al momento de la evaluación, Aerostar estaba removiendo el techo de varias áreas de los terminales para su reemplazo como parte de un proyecto de mejora capital.
- Paisajismo  
De las hojas de inspección surge que el paisajismo en esta área se describe en **Buena** condición, con excepción de algunas áreas del Terminal “D”.
- Sistemas ambientales

El informe no identifica o describe estos sistemas.

- **Sistemas estructurales**  
El informe no identifica otros sistemas estructurales aparte de los incluidos en los sistemas o elementos arquitectónicos, arriba descritos. En general, la condición de los Terminales “A”, “B” y “C” se describe como **Excelente**. De otra parte, se indica que el Terminal “D” está bajo renovación.
- **Sistemas mecánicos**  
En general, en las hojas de inspección se describe la condición de los sistemas mecánicos en esta área como **Buena**, excepto en algunas áreas de los Terminales “C” y “D”, en la que los sistemas de aire acondicionado se describen en condiciones de **Razonables a Pobres**.
- **Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados**  
En general, de las hojas de inspección surge que los sistemas eléctricos se describen en **Buenas** condiciones, excepto en varias áreas del Terminal “D” y algunas áreas del Terminal “C”.
- **Sistemas de plomería**  
En general, de las hojas de inspección surge que los sistemas de plomería se describen en **Buenas** condiciones.
- **Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia**  
El informe describe la condición del sistema de supresión de incendios como, generalmente, **Buena**.
- **Sistemas de transporte de pasajeros**  
Las hojas de inspección identifican estos sistemas como “*Passenger conveyance*”, Su condición en esta área se describe como generalmente **Buena**. En un área del Terminal “C” se indica que el “*moving walkway*” no estaba funcionando, pero que este sistema era parte de un proyecto de Mejora Capital.
- **Sistemas de utilidades**  
Los sistemas de utilidades identificados y descritos en el reporte son los sistemas eléctricos y de plomería que se describen arriba.
- **Sistemas de comunicaciones**  
El reporte solo identifica los cuartos de comunicación y las áreas de antena de comunicaciones. Ambos se describen en condiciones generalmente **Buenas**.

**Instalaciones del Área de Carga**

- **Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones**  
El reporte no hace distinción del tipo de estacionamiento en esta área. Describe las condiciones de los estacionamientos en esta área de **Buenas a Excelentes**.



- “*Aircraft parking apron*”  
El reporte no identifica o describe las condiciones de este estacionamiento.
- Edificios  
Los edificios identificados en esta área se describen en condiciones **Buenas a Excelentes**.

#### **Terrenos, carreteras y estacionamiento**

- Elementos de acceso terrestre  
Las hojas de inspección del reporte describen la condición de estos elementos como generalmente **Buena**. Sin embargo, se señala la falta de mantenimiento en algunas áreas, tales como los accesos a los techos y algunas rampas para impedidos.
- Sistemas de utilidades  
Las condiciones de los sistemas de utilidades eléctricas, mecánicas y de plomería se describen arriba. Los cuartos mecánicos de las bombas de agua (“*mechanical pumps room*”), se describen en **Buenas** condiciones. Asimismo, se describe el “*sanitary station*” como en **Buenas** condiciones.
- Pavimento  
Las hojas de inspección del reporte describen el pavimento en **Buenas** condiciones, en términos generales. No obstante, señalan la necesidad de mantenimiento en algunas áreas y de pintura en algunas marcas en el pavimento.
- Paisajismo (“*Landscaping*”)  
En general, las hojas de inspección no identifican muchas áreas con paisajismo. No obstante, las identificadas se describen en **Buenas** condiciones salvo en algunas áreas del Terminal “D”. Asimismo, en varias áreas se señala la necesidad de mantenimiento.
- *Cell phone lots*  
El reporte no identifica o describe esta área o sus condiciones.
- Letreros (Señalización)  
En las hojas de inspección se describe la señalización como **Buenas**, excepto en el área de estacionamiento, en donde hay áreas que se describe la señalización como **Razonable** o **Pobre**, por la falta de letreros.
- Sistemas de comunicaciones  
El reporte solo identifica los cuartos de comunicación y las áreas de antena de comunicaciones. Ambos se describen en condiciones generalmente **Buenas**.
- Puentes y estructuras

El resumen del reporte indica que los puentes peatonales en el área de estacionamiento fueron reparados. De otra parte, los puentes de embarque de pasajeros se describen en **Buenas** condiciones.

- Iluminación de carreteras y estacionamientos  
El resumen del reporte describe la iluminación en esta área como: “*Lighting is in fair condition.*” Es decir, en condiciones **Razonables**.
- Estacionamientos de vehículos  
En las hojas de inspección del reporte, se describen los estacionamientos en condiciones generalmente **Buenas**. No obstante, en los niveles 2, 3, 4 y 5 del estacionamiento, se indica que la señalización y varios elementos estructurales están en condiciones que varían de **Razonables** a **Pobres**. Además, el resumen del informe expone que: “*Several improvement projects were carried out in parking building, such as repairing all pedestrian bridges to remove corrosion, scraping and repainting all railings.*”
- Otros: Estacionamiento de empleados  
El informe describe el estacionamiento de empleados en **Buenas** condiciones, con excepción de su pavimento, el cual se describe en condiciones **Razonables**.

### Resumen del FCA del 2019

Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares de Operacionales, la compañía de ingeniería contratada indicó que Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. Asimismo, identificó los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. No obstante, no identificamos en el reporte la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Asimismo, no se identificaron ciertos elementos dentro de las áreas funcionales, tales como: los sistemas ambientales, “*aircraft parking apron*” y los lotes de celulares (“*cell phone lots*”).

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del documento a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas.

A tales efectos, se considera que el FCA está en cumplimiento parcial para el periodo bajo evaluación.

- *Air Traffic Summary – Year 2019* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 4.4.6 de los Estándares de Operacionales y la Secciones 3.6 y 4.4.4 del Plan de Operaciones requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) que provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes y año tras año para cada uno de los datos incluidos en las métricas identificadas a continuación:

#### 4. Operaciones Aeronáuticas (*Aircraft Operations*)

Tabla 84: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2019

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	133,742	
	Aviación General	11,298	
	Militar	634	
	<b>Total</b>	<b>145,674</b>	<b>15,302 (11.73%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	12,944	
	Aviación General	1,365	
	Militar	140	
	<b>Total</b>	<b>14,449</b>	<b>1,843 (14.62%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	365	-3
	Aviación General	30	-8
	Militar	3	0
	<b>Total</b>	<b>398</b>	<b>-11 (-2.68%)</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	47	6
	Aviación General	14	5
	Militar	5	2
	<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>13 (24.52%)</b>
Mezcla de flota comercial	"Wide body jet" (%)	6.20%	-0.32
	"Narrow body jet" (%)	44.22%	-1.27
	"Regional jet" (%)	0.26%	0.14
	Piston (%)	22.28%	3.06
	Turboprop (%)	27.04%	-1.61
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	42.51%	4.21
	Turboprop	35.47%	11.57
	Pistón	22.02%	-15.78
Mercados sin paradas	Doméstico	44	-1
	Internacional	37	6

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 5. Actividad Comercial

Tabla 85: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2019

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		86.10%	0.99%
Pasajeros anuales	Domésticos	8,943,755	1,104,124
	Internacionales	442,660	35,592

	<b>Total</b>	<b>9,386,415</b>	<b>1,139,716</b>
	O&D	<b>7,978,453</b>	<b>968,759</b>
	Conectando	<b>1,407,962</b>	<b>170,957</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	907,323	39,211
	Internacionales	56,784	-2,120
	<b>Total</b>	<b>964,107</b>	<b>37,091</b>
	O&D	819,491	31,527
	Conectando	144,616	5,564
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	29,268	1,264
	Internacionales	1,832	-68
	<b>Total</b>	<b>31,100</b>	<b>1,196</b>
	O&D	26,435	1,017
	Conectando	4,665	179
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>No</b>	<b>No</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	64,631	-12,455
	Ton. desembarque	103,692	-21,212
	<b>Total</b>	<b>168,323</b>	<b>-33,667</b>

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Aerostar indicó que no tenía la información disponible para los pasajeros en hora pico.

#### 6. Usuarios del Aeropuerto (“Tenants”)

Tabla 86: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2019

Categoría	Total para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	33	-2
Aerolíneas de Carga	20	0
Aviación General (GA, por sus siglas en inglés)	7	0

Según la información incluida en el Reporte Anual, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el ATS del 2019.

- Capital Improvement Program – Year 2019* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones, informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés), debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan

maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos, anualmente, para su aprobación.

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP.

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

No obstante, la sección correspondiente al CIP incluida en el LAR, solo incluyó una lista de los proyectos en orden alfabético y los estimados de costos para los próximos cinco (5) años.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el CIP, ya que no cumplió con todos los requisitos de contenido aquí mencionados.

- *Sustainability Report – Year 2019* *En Cumplimiento*  
La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Conforme a la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Destacamos que, las libras de desperdicios sólidos reciclados aumentaron significativamente, en comparación con el año anterior.

- *Safety Report – Year 2019* *En Cumplimiento*  
La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales, Sección 6.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente

información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad, resumen de autoinspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas.

▪ Security Report – Year 2019 *En Cumplimiento*

La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde documente el desempeño del Arrendatario en la seguridad del Aeropuerto, en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y la Parte 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como requisitos mínimos, a reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Destacamos que los incidentes de seguridad reportados para este año aumentaron en comparación al año anterior.

▪ Emergency Report – Year 2019 *En Cumplimiento*

La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta de emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Destacamos que las alertas reportadas para este año disminuyeron, en comparación con el año anterior.

▪ Level of Service Report – Year 2019 *Cumplimiento Parcial*

La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente, realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del

Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional, de al menos el 80% de los encuestados.

El Arrendatario informó que se realizaron encuestas de satisfacción al cliente durante el 2019, pero no indicó cuántas. Reveló que en las encuestas se le pidió al cliente evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, y tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros según la puntuación usada por el Arrendatario (\*), así como la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación, y para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5- excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 87: Análisis de Encuestas de Satisfacción 2019

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.51	4.64
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	4.77	
Ticketing para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	4.11	4.17
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.23	
	Tiempos de espera y congestión	4.07	
	Experiencia general en el "ticketing" y el área de espera ("lobby")	4.17	
	Señalización y orientación	4.27	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	4.07	4
	Tiempo de espera y congestión	3.94	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	4.11	3.87
	Acceso a la información de vuelo	4.09	
	Disponibilidad de asientos	3.64	

	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	3.9	
	Disponibilidad de concesionarios	3.62	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.10	<b>3.82</b>
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.62	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.68	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.68	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.03	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	3.88	<b>3.92</b>
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	3.93	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	3.96	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.64	<b>4.6</b>
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.65	
	Orientación desde el área de espera (gate) hacia el reclamo de equipaje	4.58	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.51	

Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación, ya que, aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación.

Notamos que, en promedio, el nivel de servicio para las áreas funcionales es Bueno. Se observó que los pasajeros encuestados para este año (2019) brindaron una mejor calificación en casi todas las áreas, en comparación con los datos obtenidos en las encuestas del 2018.



## **N. Resumen de la Evaluación - 2019**

El Arrendatario cumplió con la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales. Los reportes que no cumplieron con los requisitos y métricas establecidas fueron: “*Level of Service Report*” y “*Capital Improvement Program*”. Para el primero, el Arrendatario utilizó una métrica de evaluación distinta a la requerida. En cuanto al CIP, aunque se incluyó la lista de proyectos con los costos estimados, este no cumplió con todos los requisitos de contenido.

A tales efectos, el Arrendatario cumplió parcialmente con el LAR del 2019

La Tabla 88 a continuación muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 88: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el 2019

<b>Criterio</b>	<b>Año 2019</b>	
<i>Lessee Annual Report</i>	CP	
• <i>Operational Performance Report</i>	CP	
• <i>Facilities Conditions Assessment</i>	CP	
• <i>Air Traffic Summary</i>	CP	
• <i>Capital Improvement Program</i>	CP	
• <i>Sustainability Report</i>	C	
• <i>Safety Report</i>	C	
• <i>Security Report</i>	C	
• <i>Emergency Report</i>	C	
• <i>Level of Service Report</i>	CP	
Resumen	C:	4
	CP:	6
	I:	0
	N/A:	0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

## O. **Recomendaciones - 2019**

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que éstas definen los criterios de evaluación que deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales y del Plan de Operaciones.

Los reportes relacionados a las Mejoras Capitales (incluyendo el “*Facilities Condition Assessment*”) requieren más atención. Se recomienda que estos reportes incluyan e identifiquen los proyectos como: proyectos iniciales, estatus de los proyectos, “*Small Capital Projects*”, “*Major Capital Projects*”, costos de los proyectos, contratistas a cargo de los proyectos, objetivos de los proyectos, entre otra información que describa los avances del Aeropuerto con el desarrollo de estos proyectos de mejoras capitales.

Se recomienda que los informes de “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA), brinden todos los parámetros y criterios de las inspecciones y/o pruebas requeridas. Por ejemplo, se sugiere proporcionar más información relacionada a las pruebas de fricción al pavimento de las pistas, ya que hay una lista limitada de equipos (“*Continuous Friction Measuring Equipment*”) aprobados por la FAA para realizar dichas pruebas y las guías de evaluación específicas que no se incluyeron en los reportes trimestrales (solo se incluyeron gráficas de los datos obtenidos). También, se recomienda incluir en el reporte fotos de las pruebas, inspecciones, procesos, entre otros; como evidencia de los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Para la evaluación de los Niveles de Servicio, se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), informar sobre el número de personas encuestadas y el porcentaje de personas por calificación, en cumplimiento con los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención.

### **LAR 2020**

En esta sección se estará evaluando el informe y otros documentos correspondientes al año 2020, entregado el 1ro de marzo del 2021.

A continuación, se presenta el análisis realizado para la evaluación del “*Lessee Annual Report 2020 v. 2019*” (LAR)<sup>315</sup>, el cual se realizó comparando las métricas requeridas por los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones con los datos obtenidos y presentados por Aerostar, a través de los informes anuales que componen el LAR y otros documentos solicitados:

- Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales, la Sección 2.4 y Sección 3.6 del Plan de Operaciones requieren que el Arrendatario reporte, anualmente, información sobre el desempeño de varias instalaciones. Las métricas identificadas como requisito mínimo son identificadas a continuación:

<sup>315</sup> Véase “Sharepoint 18\_Sixth Request>Lessee Annual Report (LAR)>LAR 2020 v. 2019 Lessee Annual Report.pdf.”

**Airfield**

- “Airfield”/Operaciones del Aeropuerto – bajo esta categoría se evalúa el cumplimiento con las siguientes métricas:

Tabla 89: Análisis de Operaciones en el “Airfield”2020

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Inspecciones visuales del “airfield”	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones visuales del terminal	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Inspecciones área de combustible	Observación durante llenado	Sí
Condiciones de área de campo (día promedio)	1 por cada turno de 8 hrs	Sí
Prueba de fricción pavimento	Semanal	Sí
Alumbrado y señalización “airfield”	Diario	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- Pistas – esta categoría requiere que el Arrendatario reporte, como mínimo, datos para las siguientes métricas:

Tabla 90: Análisis de Operaciones de las Pistas 2020

Métrica	Estándar	Cumplimiento
Cierre de pista no programada	Menos del promedio histórico en los últimos 5 años	Sí
IncurSIONES por vehículos o peatones	Ninguno	No
Remoción de goma del pavimento	Según circular de la FAA	Sí

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Durante el periodo bajo evaluación, se suscitaron tres incursiones. Según se desprende del Apéndice “B” del LAR, todas fueron notificadas a Puertos vía correo certificado. La investigación de la FAA sobre dos de ellas aparenta haberse cerrado.

**Terminal de Pasajeros**

Para esta área, se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación. Noten, que en la columna de cumplimiento identificamos si Aerostar reportó cumplimiento con el estándar y, en otras instancias, el porcentaje de veces que el tiempo de respuesta y reparación estuvieron en cumplimiento con los estándares (En la columna de “Cumplimiento” se incluyeron estos dos valores identificados como “% Resp, Rep”, respectivamente).

Tabla 91: Análisis de Operaciones del Terminal de Pasajeros 2020

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
-----------	---------	----------	--------------

Fila de "Check-in"	Área pasajeros	Nivel del Servicio "C" según IATA	Sí
Área de espera/circulación	Área pasajeros	Nivel del Servicio "C" según IATA	Sí
Control de pasaporte	Área pasajeros	Nivel del Servicio "C" según IATA	Sí
Área reclamo de equipaje	Área pasajeros	Nivel del Servicio "C" según IATA	Sí
Tiempo máx. en fila	Minutos	"Economy": 0-30; "Business": 0-5; Reclamo de equipaje 0-18; Control de pasaporte ("inbound") 0-15 Control de pasaporte ("outbound") 0-10 Reclamo de equipaje 0-18 Seguridad 0 -7	No. Se excede el tiempo para reclamo de equipaje y seguridad
Baños públicos	Núm. Promedio limpieza por día por baño  Inspecciones del supervisor	16 limpiezas por día, 1 persona por baño  2 inspecciones por baño por turno	Sí
Plataforma del avión ("aircraft apron")	Marcas de líneas Lead-in  Marcas de líneas de Pare  Marcas de "safety envelope"  Iluminación de rampa  Protección contra rayos	2 veces al año  2 veces al año  2 veces al año  Inspección semanal, reparación dentro de 24 hrs de notificación  Inspección mensual, reparación dentro de 24 hrs de notificación	Sí     No. Proyecto en progreso
Puentes de carga	Puertas  Funcionamiento general  Energía en piso ( <i>ground</i> )  Agua potable  Aire pre-acondicionado	5 min tiempo de respuesta, 1 hr reparación  5 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación, de ser posible  5 min tiempo de respuesta, 2 días reparación  15 min tiempo de respuesta, 2 hr reparación  15 min tiempo de respuesta, 2 días reparación	% Resp, Rep 100, 100  99, 82  100, 98  93, 100  86, 100

Sistema para el manejo de equipaje	“Outbound” “Inbound” Dispositivos	5 min tiempo de respuesta 2 hr reparación	89, 70
Sistema para el transporte de pasajeros	Elevadores “Escalators/ moving walkways”	30 min tiempo de respuesta 4 hrs de reparación	79, 88 54, 97 N/A
“USDA Booths	Horas de operación	4 hrs antes de la primera salida del día hasta la última salida programada para el día	6 am- 9:30 pm según “USDA”
Servicios de inspección federal	Horas de operación	Desde la primera salida programada hasta la última	Sí
Pantallas de información de vuelo	Funcionamiento general	2 hrs de respuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Sistema de alta voz	En el “gate” En todo el terminal	5 min de repuesta, 2 hrs de reparación	Sí
Clima en el terminal	Entre 70 – 74 grados “Fahrenheit”	30 min de respuesta, 3 días de reparación	90, 96
Electricidad en el terminal	Generador de emergencia	Inspección bisemanal	Sí
Limpieza del terminal	Todas las áreas publicas	Diario, respuesta a derrames según requerido	Sí
Remoción de basura en el terminal	Vaciado de zafacones y reemplazo de bolsas	Diario, según sea necesario	Sí

- Tiempo Máximo en fila - Aunque la información reportada en el LAR indica que Aerostar cumplió con esta métrica, al evaluar el apéndice con los estándares, surge que se excedió el tiempo de espera para el reclamo de equipaje. Según el nivel de servicio adoptado, el tiempo máximo de espera para el reclamo de equipaje es de 18 minutos. El tiempo reportado por Aerostar fue de casi 45 minutos.
- *Aircraft Apron* (plataforma de avión) – Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría. Las inspecciones y/o pruebas de marcas de plomo en las líneas, marcas en las líneas de frenado y “*safety envelope markings*” fueron realizadas por la misma compañía (HI-Lite), la cual certificó los trabajos realizados.

Sin embargo, la métrica **para la protección contra rayos no fue cumplida**. Aerostar indicó que el sistema de protección contra rayos está operando en el Terminal “A” y “C”; y que, para el Terminal “B” y “D”, el proyecto está pautado para completarse en el 2022 como parte de los proyectos de mejoras capitales. Sin embargo, en el informe del año anterior (2019), Aerostar indicó que el proyecto de protección contra rayos para el Terminal “B”, iba a completarse para finales del 2020 (tercer trimestre) y que, para el Terminal “D”, se esperaba completarlo para el último trimestre del 2020.

- Puentes de Carga –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Por otra parte, se identificó que los porcentajes de las respuestas para este año mejoraron un poco en casi todos los renglones, en comparación al año anterior, excepto para el renglón del aire pre-acondicionado.
- Sistema de Transporte de Pasajeros –Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que algunas de las respuestas y reparaciones fueron realizadas fuera del tiempo establecido por las métricas; no obstante, los asuntos fueron atendidos y resueltos. Notamos que, el desempeño para los “escalators” (respuesta y reparación) fue significativamente más bajo que el año anterior.
- Clima del Edificio del Terminal – Aerostar cumplió parcialmente con las métricas requeridas para esta categoría, ya que informan que para el 90% de las veces, el tiempo de respuesta estuvo dentro de las métricas requeridas, mientras que el 96% de las veces, se realizaron las reparaciones necesarias en el tiempo requerido. El porcentaje de respuesta bajó un poco en comparación con el año anterior, pero el porcentaje de reparación se quedó igual.

### Transporte terrestre y estacionamiento

Para esta área se evalúa el cumplimiento de las siguientes categorías con las métricas y estándares que se describen a continuación:

Tabla 92: Análisis de Operaciones de Transporte Terrestre y Estacionamiento 2020

Categoría	Métrica	Estándar	Cumplimiento
Salida de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Llegada de vehículos en área curva	% vehículos estacionados doble	10%	Sí
Taxi	Tiempo máx. espera (min)	5	Sí
Estacionamientos de “Shuttles”	Tiempo máx. espera (min)	10	N/A
Estacionamiento de vehículos por hora	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	1%	Sí
Estacionamiento de vehículos por día	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	10%	Sí
Estacionamiento de vehículos económicos	Hrs. máx. por año que estacionamiento está lleno o cerrado	0%	N/A

Según la información reportada, Aerostar cumplió con todos los estándares de las métricas establecidas para esta categoría.

## Resumen del *Operational Performance Report 2020*

Según la información presentada en el “*Operational Performance Report – Year 2020*”, se determina que Aerostar estuvo en cumplimiento parcial con las métricas requeridas. Esto se debe a que categorías tales como las que se mencionan a continuación, no cumplen a cabalidad de las métricas establecidas: Tiempo máximo de espera; Puentes de Carga, Sistema de Transporte de Pasajeros y Clima del Edificio del Terminal. Para estos, el cumplimiento con el tiempo de respuesta disminuyó, en comparación con el año anterior (88% v. 98%), pero el cumplimiento con el tiempo de reparación mejoró (92% v. 85%).

- *Facilities Condition Assessment (FCA) – Year 2020* *Cumplimiento Parcial*

La Sección 4.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.2 del Plan de Operaciones requieren que se clasifique la condición de las instalaciones del Aeropuerto utilizando las siguientes categorías: **Excelente, Bueno, Razonable, Pobre, o Crítico** (en inglés “*Excellent*”, “*Good*”, “*Fair*”, “*Poor*” o “*Critical*”, respectivamente). Estas categorías son definidas en los Estándares Operacionales y el Plan de Operaciones. Ambos documentos requieren que el Arrendatario realice todos los esfuerzos razonables para mantener cada instalación en buenas o excelentes condiciones. Además, requieren que en el FCA se incluyan recomendaciones de mejoras capitales que deban realizarse de forma inmediata, por motivos de seguridad y recomendaciones de proyectos a realizarse a futuro a corto, mediano y largo plazo, según las condiciones lo ameriten.

Para este año bajo evaluación (2020), Aerostar proveyó el “*Facilities Condition Assessment Report 2020*”<sup>316</sup> preparado por DC Engineering Group, PSC. El FCA del 2020 incluye un resumen de los hallazgos para las Áreas Funcionales y las hojas técnicas (hojas de inspección o reportes técnicos) de las inspecciones de campo realizadas a las instalaciones del Aeropuerto.

Destacamos que el informe expone que los planes de mejoras capitales fueron vueltos a priorizar para poder atender los asuntos suscitados como consecuencia de la pandemia causada por el COVID-19.

Las Áreas Funcionales según requeridas por los Estándares de Operación son evaluadas a continuación:

### Área Funcional: “*Airfield*”

- Sistemas eléctricos, incluyendo las luces del “*Airfield*”, controles y otros sistemas automatizados.

El resumen del informe describe esta área como: “*Runways and runway lighting are in excellent condition...Apron lightning is in fair condition ...*” Según la descripción ofrecida, la condición del sistema de alumbrado se describe como **Excelente en la pista**, pero en la rampa o plataforma se describe como **Razonable**. No se identifican o describen otros sistemas eléctricos en esta área. Destacamos que la condición

<sup>316</sup> Véase “Sharepoint 18\_Sixth Request<Facilities Conditions Assessment t(FCA)”.

del alumbrado en la plataforma (“Apron”) aunque fue levantada durante el informe del año anterior, se mantuvo inalterada.

- **Sistemas mecánicos**  
El informe no describe o identifica estos sistemas para esta área. Por otra parte, el resumen del informe indica que los cuartos de sistemas mecánicos están en **Buenas** condiciones. El informe describe la condición de estos sistemas como: *“Mechanical and Electrical Rooms are in good condition. Some repairs are currently ongoing, such as missing breakers installation”*
- **Sistema de utilidades**  
El resumen del informe no identifica o describe sistemas de utilidades para esta área.
- **Sistemas de comunicación**  
El informe no identifica sistemas de comunicación para esta área.
- **Sistemas de seguridad**  
Aparte de las marcas y la señalización, cuya condición fue descrita de **Buena a Excelente**, el informe no describe otros sistemas de seguridad para esta área. Sobre las marcas, indican que algunas deben retocarse o pintarse.
- **Pavimento**  
El resumen del informe comunica lo siguiente sobre el pavimento en esta área: *“Capital plans to modify existing asphalt pavement runways to concrete pavement, as per FAA recommendation have been delayed due to the ongoing Covid-19 pandemic but execution is expected to begin by 2022. Aprons 6 & 7 have a drainage issue as heavy rains often cause water to accumulate on low points and dips throughout. However, Aerostar is currently addressing this issue.”* Según las hojas de inspección, hay áreas con grietas o desniveles en el pavimento que provocan empozamiento del agua.
- **Paisajismo**  
En las hojas de inspección para esta área describen el paisajismo en **Excelentes** condiciones.
- **Sistema de abastecimiento de combustible para aeronaves e instalaciones asociadas al almacenamiento**  
El informe no identifica estos sistemas.
- **Trituradores**  
Los trituradores no fueron identificados o descritos en el informe. Al parecer, no hay.

### Área Funcional: Terminal y Vestíbulo



- Elementos de arquitectura y sistemas  
El resumen del reporte describe estas áreas como: *“Overall, Terminal “A” is in **excellent conditions**. Terminal “B” and “C” are in **very good** conditions. Interior and exterior general maintenance, cleanup and paint and recommended. [...] Terminal “D” is not open for public, as it is scheduled for renovations. Terminal E is currently closed.”*
- Letreros (Señalización)  
Las hojas de inspección describen la condición de la señalización para los terminales y vestíbulos como, generalmente, **Buena**.
- Pisos  
De las hojas de inspección incluidas en el informe, surge que la condición de los pisos en los Terminales “A”, “B” y “C” (salvo en algunas áreas de los Terminales “B” y “C”, en donde se recomienda limpieza y remplazo de lozas), se describe como generalmente **Buena**. La condición de los pisos en el Terminal “D” varía por área, muchas de las cuales se describen en condiciones **Razonables a Pobres**. No obstante, del informe se desprende que, durante el periodo bajo evaluación, dicho terminal estaba en renovación.
- Techos  
De las hojas de inspección se describen los techos de los Terminales “A”, “B”, “C” y “D” en condiciones de **Razonables a Buenas**. En varias áreas de recomienda el mantenimiento, reemplazo o reparación del *“gyps[um] board”*. De otra parte, del informe surge que, la condición del exterior de los techos de varios edificios varía dependiendo el área, ya que algunas áreas han sido reparadas como parte de un proyecto de mejoras, pero otras están pendientes de reparación y sellado.
- Paisajismo  
De las hojas de inspección surge que el paisajismo en el Terminal “A” se describe de **Bueno a Excelente**, mientras que en el Terminal “D” se describe generalmente como **Razonable**.
- Sistemas ambientales  
El informe no identifica o describe estos sistemas.
- Sistemas estructurales  
El informe no identifica otros sistemas estructurales aparte de los incluidos en los sistemas o elementos arquitectónicos, arriba descritos. En general, la condición de los Terminales “A”, “B” y “C” se describe como muy **Buena o Excelente**. De otra parte, se indica que el Terminal “D” está bajo renovación.
- Sistemas mecánicos  
En general, en las hojas de inspección se describe la condición de los sistemas mecánicos en esta área como **Buena**, excepto en algunas áreas de los Terminales

“C” y “D”, en la que los sistemas de aire acondicionado y las bombas se describen en condiciones de **Razonables a Pobres**.

- **Sistemas eléctricos, incluyendo controles y otros sistemas automatizados**  
En general, de las hojas de inspección surge que los sistemas eléctricos se describen en **Buenas** condiciones, excepto en varias áreas del Terminal “D” y algunas áreas del Terminal “C”, en donde la condición de estos sistemas se describe generalmente como **Razonable**.
- **Sistemas de plomería**  
En general, de las hojas de inspección surge que los sistemas de plomería se describen en **Buenas** condiciones (en unas limitadas áreas en el Terminal “C” la plomería se describe como **Razonable o Pobre**).
- **Sistemas de seguridad de vida: protección contra incendios y otros sistemas de emergencia**  
El informe describe la condición del sistema de supresión de incendios como generalmente **Buena**, con excepción de algunas áreas de corredores y áreas de espera en el Terminal “C”, en donde se describe la condición del sistema de supresión de incendio como **Razonable o Pobre**.
- **Sistemas de transporte de pasajeros**  
Las hojas de inspección identifican estos sistemas como “*passenger conveyance*”, Su condición en esta área se describe como generalmente **Buena**.
- **Sistemas de utilidades**  
Los sistemas de utilidades identificados y descritos en el reporte son los sistemas eléctricos y de plomería que se describen arriba.
- **Sistemas de comunicaciones**  
El reporte solo identifica los cuartos de comunicación y las áreas de antena de comunicaciones. Ambos se describen en condiciones generalmente **Razonables a Buenas**. Se recomienda la reparación de los pisos para evitar el estancamiento de agua en algunas zonas.

### **Instalaciones del Área de Carga**

- **Áreas de estacionamiento de automóviles y camiones**  
El reporte no hace distinción del tipo de estacionamiento en esta área. Describe las condiciones de los estacionamientos en esta área de **Buenas a Excelentes**. Comentan que se acogieron las recomendaciones del FCA del año anterior.
- **“Aircraft parking apron”**  
El reporte no identifica o describe las condiciones de este estacionamiento.
- **Edificios**

Identificamos los sistemas arquitectónicos para esta área para poder identificar la condición de los edificios en esta área. Los mismos se describen en condiciones **Buenas a Excelentes**. Indican que se acogieron las recomendaciones del FCA del año anterior.

### Terrenos, carreteras y estacionamiento

- Elementos de acceso terrestre  
Las hojas de inspección del reporte describen la condición de estos elementos como generalmente **Buena**. Sin embargo, se señala la necesidad de mantenimiento y pintura en varias áreas.
- Sistemas de utilidades  
Las condiciones de los sistemas de utilidades eléctricas, mecánicas y de plomería se describen arriba. Su condición se describe como generalmente **Buena**.
- Pavimento  
Las hojas de inspección del reporte describen el pavimento en **Buenas** condiciones, en términos generales. No obstante, señalan la necesidad de mantenimiento en algunas áreas y de retoque de pintura en algunas marcas en el pavimento.
- Paisajismo (“*Landscaping*”)  
En general, las hojas de inspección describen el paisajismo para esta área en **Buenas** condiciones.
- *Cell phone lots*  
El reporte no identifica o describe esta área o sus condiciones.
- Letreros (Señalización)  
En las hojas de inspección se describe la señalización como **Buena**, excepto en el edificio de estacionamiento, en donde hay niveles cuya señalización se describe como **Pobre**, por la falta de letreros de salida.
- Sistemas de comunicaciones  
El reporte solo identifica las áreas de antena de comunicaciones. Ambas se describen en condiciones entre **Buenas** y **Razonables**, por la condición del piso.
- Puentes y estructuras  
El resumen del reporte describe la condición de los puentes de abordaje de pasajeros (PBB, por sus siglas en inglés) como: “*Overall, the exterior of PBBs continues to be in **excellent condition**. The interior of PBBs is overall in **good condition**. Some PBBs have deteriorated flooring and or metal interior panels due to expected wear and tear. New plates were recently installed to prevent PBBs wear and tear.*” De otra parte, en el nivel 1 del estacionamiento, se identifica corrosión debajo de un puente y la necesidad de pintar sus columnas.

- Iluminación de carreteras y estacionamientos  
En las hojas de inspección se describe la iluminación en estas áreas como **Buena**.
- Estacionamientos de vehículos  
El resumen del informe expone que: “*The Aeroparque parking area has a draining issue which is causing damage to the asphalt pavement. [...] Several improvement projects were carried out in the parking building, such as construction of new restrooms on levels 3 thru 5. [...] Additional recommendations that were implemented in the existing parking building include improvements to pavement marking, general paint and signaling.*” De otra parte, en las hojas de inspección, se describe la condición del edificio de estacionamiento como, generalmente, **Buena**, salvo en algunos pisos en los que la condición de techos, paredes, puertas o señalización se describe como **Razonable**.
- Otros: Estacionamiento de empleados  
El informe describe el estacionamiento de empleados en **Buenas** condiciones con excepción de su pavimento, el cual se describe en condiciones **Razonables**.

### Resumen del FCA 2020

Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada indicó que Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. Asimismo, identificó los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. No obstante, no identificamos en el reporte la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales o la identificación y descripción de algunos elementos, según reseñados arriba.

En cuanto a la entrega del reporte, el Arrendatario presentó evidencia de la entrega del documento a Puertos y a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas.

A tales efectos, se considera que el FCA para el periodo bajo evaluación (2020) está en cumplimiento parcial.

- *Air Traffic Summary – Year 2020* *Cumplimiento Parcial*  
La Sección 4.4.6 de los Estándares de Operacionales y la Secciones 3.6 y 4.4.4 del Plan de Operaciones requieren la preparación anual de un Resumen de Tráfico Aéreo (“ATS”, por sus siglas en inglés), que provea detalles mensuales y comparaciones mes a mes y año tras año para cada uno de los datos incluidos en las métricas identificadas a continuación:

#### 1. Operaciones Aeronáuticas (Aircraft Operations)

Tabla 93: Resumen Comparativo de Operaciones Aeronáuticas 2020

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio año anterior
Operaciones Anuales	Comercial (pasajeros y carga)	97,081	

	Aviación General	10,667	
	Militar	363	
	<b>Total</b>	<b>108,111</b>	<b>-37,563 (-25.79%)</b>
Operaciones pico al mes	Comercial (pasajeros y carga)	12,976	
	Aviación General	1,256	
	Militar	48	
	<b>Total</b>	<b>14,280</b>	<b>-169 (-1.17%)</b>
Promedio de operaciones diarias durante mes pico (mes pico/ 31 días)	Comercial (pasajeros y carga)	266	-99
	Aviación General	29	-1
	Militar	1	-2
	<b>Total</b>	<b>296</b>	<b>-102 (-25.63%)</b>
Operaciones en horas pico	Comercial (pasajeros y carga)	46	-1
	Aviación General	5	-9
	Militar	1	-4
	<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>-14 (-21.21%)</b>
Mezcla de flota comercial	"Wide body jet" (%)	8.21%	2.01
	"Narrow body jet" (%)	43.49%	-0.73
	"Regional jet" (%)	0.06%	-0.20
	Piston (%)	20.42%	-1.86
	Turboprop (%)	27.82%	0.78
Mezcla de flota general de aviación	"Jet"	48.87%	6.36
	Turboprop	19.90%	-15.57
	Piston	31.23%	9.21
Mercados sin paradas	Doméstico	46	2
	Internacional	34	-3

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

## 2. Actividad Comercial

Tabla 94: Resumen Comparativo de Aeronáutica bajo Actividad Comercial 2020

Categoría	Tipo	Núm. Totales	% Cambio / Diff. con año anterior
Factor de carga de pasajeros		63.70%	-22.40%
Pasajeros anuales	Domésticos	4,643,723	-4,300,032
	Internacionales	122,712	-319,948
	<b>Total</b>	<b>4,766,435</b>	<b>-4,619,980</b>
	O&D	<b>4,051,470</b>	<b>-3,926,983</b>
	Conectando	<b>714,965</b>	<b>-692,997</b>
Pasajeros en mes pico	Domésticos	832,447	-74,876
	Internacionales	37,574	-25,210
	<b>Total</b>	<b>870,021</b>	<b>-94,086</b>

	O&D	739,518	-79,973
	Conectando	130,503	-14,113
Promedio de pasajeros por día en mes pico	Domésticos	26,853	-2,415
	Internacionales	1,212	-620
	<b>Total</b>	<b>28,065</b>	<b>-3,035</b>
	O&D	23,855	-2,580
	Conectando	4,210	-455
Pasajeros en hora pico	Domésticos	<b>NO</b>	<b>NO</b>
	Internacionales		
	O&D		
	Conectando		
	Total		
Actividad de carga	Ton. embarque	77,270	12,639
	Ton. desembarque	126,202	22,510
	<b>Total</b>	<b>203,472</b>	<b>35,149</b>

Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Aerostar alegó que no tenía la información disponible para los pasajeros en hora pico.

### 3. Usuarios del Aeropuerto (*Tenants*)

Tabla 95: Resumen Comparativo de Usuarios del Aeropuerto 2020

Categoría	Total, para el año	Diff. año anterior
Aerolíneas de Pasajeros	31	-2
Aerolíneas de Carga	37	17
Aviación General (GA, por sus siglas en inglés)	7	0

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con el ATS del 2020, por no haber recopilado ni provisto información pertinente a las Pasajeros en Hora Pico.

- Capital Improvement Program – Year 2020* *En Cumplimiento*

La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 4.4.4 del Plan de Operaciones informan que el Programa de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés), debe definir los proyectos planificados a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación (por ejemplo, el plan maestro). El CIP debe priorizar proyectos, identificar los proyectos que pueden recibir fondos de la FAA e identificar los requerimientos ambientales que sean necesarios para su implementación. El CIP debe presentarse a Puertos anualmente para su aprobación.

El Apéndice “A” del Plan de Operaciones y el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, disponen la información que se debe incluir en el CIP.

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

El CIP incluyó un listado de todos los proyectos, periodo de terminación y estimado de costos. Además, para cada proyecto se incluyó un resumen, introducción, trasfondo, metodología, , estimado de costos y la procedencia de la fuente de los fondos.<sup>317</sup>

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento con el CIP.

- *Sustainability Report – Year 2020* *En Cumplimiento*  
La Sección 5.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 5.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se reporten los esfuerzos, compromisos y desempeño del Arrendatario en lo atinente a las metas de sustentabilidad ambiental, económica y social. Este informe debe documentar las metas y logros ambientales del Aeropuerto y medir el progreso de estas contra el desempeño histórico.

Según el Apéndice “D” de los Estándares Operacionales, el informe debe reportar las metas y progreso en las siguientes categorías (sin limitarse a estas): cambio climático, conservación de energía, conservación de agua, manejo de los recursos naturales, reducción de desperdicios sólidos y reciclaje, calidad del aire, ruido, materiales peligrosos y el desempeño histórico.

Conforme a la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Safety Report – Year 2020* *En Cumplimiento*  
La Sección 6.2 y 6.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 6.6 del Plan de Operaciones, requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe de seguridad (personal) documentando su desempeño en la seguridad del público en general y de todos los empleados del Aeropuerto. El informe deberá contener, como mínimo, la siguiente información: introducción (donde incluya la descripción de las políticas de seguridad del Aeropuerto y el desempeño histórico), incidentes de seguridad, riesgos de seguridad y resumen de autoinspecciones (cumpliendo con la circular FAA 150/5200-18C).

---

<sup>317</sup> Véase *Sharepoint 18\_Sixth Request>Lessee Annual Report(LAR)>CIP from 2020 v.2019 Lessee Annual Report(FV).pdf*

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas.

- *Security Report – Year 2020* *En Cumplimiento*  
 La Sección 8.4.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 8.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe donde documente el desempeño del Arrendatario en la seguridad del Aeropuerto en cumplimiento con las regulaciones federales incluidas en 49 C.F.R. 1542 y la Parte 139, entre otros requerimientos aplicables. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como requisitos mínimos, a reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del Plan de Seguridad del Aeropuerto), resumen de incidentes de seguridad durante el año reportado y los cambios propuestos al programa (para prevenir o mitigar futuros incidentes).

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría. Destacamos que los incidentes de seguridad reportados para este año disminuyeron, en comparación al año anterior (-1,134).

- *Emergency Report – Year 2020* *En Cumplimiento*  
 La Sección 9.8.7 de los Estándares Operacionales y la Sección 9.6 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, se prepare un informe de emergencias que documente el desempeño del Arrendatario en la atención y respuesta de emergencias (reales y simuladas) en el Aeropuerto. El Apéndice “D” de los Estándares Operacionales describe la siguiente información y datos, como los requisitos mínimos que deben reportarse: Introducción (donde incluya un resumen del plan de emergencias del Aeropuerto y los incidentes históricos de las emergencias significativas), resumen de los incidentes de emergencia ocurridos durante el periodo reportado, entrenamientos, deficiencias y las medidas correctivas para atender las deficiencias identificadas y para la ejecución de los proyectos relacionados que deben llevarse a cabo durante el próximo periodo de reporte.

Según la información incluida en el LAR, Aerostar cumplió con todas las métricas requeridas para esta categoría.

- *Level of Service Report – Year 2020* *Cumplimiento Parcial*  
 La Sección 10.5.6 de los Estándares Operacionales y la Sección 10.4.7 del Plan de Operaciones requieren que, anualmente, el Arrendatario prepare un informe en el que se documente el nivel de servicio en las áreas funcionales y se resuman los resultados de la encuesta anual de servicio al cliente realizada durante el periodo reportado.

El informe deberá indicar, para cada área funcional/categoría, si el servicio es: excelente, bueno, justo o deficiente. Se deberá reportar el porcentaje de respuestas para cada una de las categorías. El Arrendatario tendrá que atender las áreas funcionales/categorías que reciban una calificación de pobre del 20% o más de los encuestados. El objetivo del Arrendatario deberá ser recibir comentarios excelentes o buenos para cada categoría/ área funcional, de al menos el 80% de los encuestados.



El Arrendatario informó que, debido a la pandemia provocada por el COVID-19, solo se realizó una encuesta durante el mes de enero del 2020. El Arrendatario proveyó los resultados de la encuesta realizada.<sup>318</sup> Reveló que, en las encuestas se le pidió al cliente evaluar el nivel de servicio en el Aeropuerto del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Notamos que el Arrendatario no utilizó la métrica requerida, tampoco evaluó todas las áreas funcionales.

Abajo las áreas y los componentes que deben incluirse en la encuesta y el cumplimiento del Arrendatario con estas. Destacamos que, el promedio para cada área fue calculado por nosotros según la puntuación usada por el Arrendatario (\*), así como la determinación entre excelente, bueno, justo o deficiente. Según nuestra evaluación, y para ajustarlo a la medida requerida, equiparamos las puntuaciones del 1 al 5 usadas por el Arrendatario a lo siguiente:

- ✓ 5- excelente
- ✓ 4 – bueno
- ✓ 3 - justo
- ✓ 2 – deficiente
- ✓ 1 – pésimo

Tabla 87: Análisis de Encuestas de Satisfacción 2020

Área	Componente	Cumplimiento	Promedio*
Acceso al Aeropuerto y Estacionamiento	Señalización y orientación hacia y desde el Aeropuerto	4.35	4.27
	Disponibilidad de estacionamiento económico	N/A	
	Disponibilidad de estacionamiento a corto plazo	N/A	
	Congestión vehicular frente al terminal	N/A	
	Orientación hacia y desde área de alquiler de vehículos	4.18	
Ticketing para Pasajeros	Apariencia general y limpieza	4.22	4.3
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.34	
	Tiempos de espera y congestión	4.20	
	Experiencia general en el "ticketing" y el área de espera ("lobby")	4.32	
	Señalización y orientación	4.43	
Screening de seguridad para pasajeros	Servicio al cliente por parte del personal de seguridad	4.18	4.1
	Tiempo de espera y congestión	4.01	
Áreas de espera para salidas	Apariencia general y limpieza	4.23	3.98
	Acceso a la información de vuelo	4.15	

<sup>318</sup> Véase *Sharepoint 19\_Seventh Request> 21\_Level of Service Report - January 2020 v. January 2019.pdf*

	Disponibilidad de asientos	3.81	
	Disponibilidad de espacios y circulación de pasajeros	4.02	
	Disponibilidad de concesionarios	3.73	
Concesionarios del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.22	<b>3.90</b>
	Si las opciones de comida y bebida son adecuadas	3.69	
	Si las opciones de tiendas son adecuadas	3.77	
	Si las opciones de periódicos y regalos son adecuadas	3.77	
	Servicio al cliente por parte de los empleados	4.03	
Baños del Terminal	Apariencia general y limpieza	4.05	<b>4.15</b>
	Si es adecuado en los puntos de chequeo de seguridad pre y post	4.23	
	Accesibilidad o distancia hacia los baños	4.16	
Área de reclamo de equipaje	Apariencia general y limpieza	4.56	<b>4.48</b>
	Información relacionada al dispositivo de reclamo de equipaje	No hay dispositivo	
	Tiempo de espera para recoger equipaje	No se encuestó	
	Disponibilidad de espacio y circulación de pasajeros	4.58	
	Orientación desde el área de espera (gate) hacia el reclamo de equipaje	4.44	
	Orientación desde el área de reclamo de equipaje hacia el área de transportación terrestre	No se encuestó	
	Disponibilidad de concesionarios	4.34	

Según la información reportada, Aerostar cumplió parcialmente con esta obligación, ya que aunque realizó la encuesta con la mayoría de los parámetros, no utilizó el método de calificación dispuesto y no encuestó para todos los componentes requeridos. Tampoco informó sobre la cantidad de clientes encuestados, ni el porcentaje obtenido por calificación.

Por tanto, se considera a Aerostar en cumplimiento parcial con esta obligación para el periodo bajo evaluación.

## P. Resumen de la Evaluación - 2020

El Arrendatario cumplió con la mayoría de los reportes requeridos en la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales, excepto con el “*Level of Service Report*”. El arrendatario expuso que debido a la pandemia solo realizó una encuesta sobre el nivel de servicio.

A tales efectos, el Arrendatario cumplió parcialmente con el LAR del 2020.

La Tabla 96 a continuación muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto.

Tabla 96: Resumen de la Evaluación de los Estándares de Operación del Aeropuerto para el 2020

Criterio	Año 2020	
<i>Lessee Annual Report</i>	CP	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 728 727 768">• <i>Operational Performance Report</i></li> </ul>	CP	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 798 732 837">• <i>Facilities Conditions Assessment</i></li> </ul>	CP	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 867 581 907">• <i>Air Traffic Summary</i></li> </ul>	CP	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 936 699 976">• <i>Capital Improvement Program</i></li> </ul>	C	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 1005 591 1045">• <i>Sustainability Report</i></li> </ul>	C	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 1075 513 1115">• <i>Safety Report</i></li> </ul>	C	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 1144 532 1184">• <i>Security Report</i></li> </ul>	C	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 1213 570 1253">• <i>Emergency Report</i></li> </ul>	C	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="298 1283 623 1323">• <i>Level of Service Report</i></li> </ul>	CP	
Resumen	C:	5
	CP:	4
	I:	1
	N/A:	0
<b>Legenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

## Q. Recomendaciones - 2020

El Arrendatario debe cumplir a cabalidad con las métricas establecidas, ya que éstas definen los criterios de evaluación que deben cumplirse para satisfacer la operación del Aeropuerto en un nivel

óptimo de servicio. Las métricas requieren que el Arrendatario incluya, como mínimo, los estándares relevantes para el desempeño, descripciones de las facilidades, sistemas y actividades incluidos en el Apéndice “D”, de los Estándares Operacionales y del Plan de Operaciones.

Se recomienda que los informes de “*Safety Indicator for Airfield Maintenance Activities*” (SIAMA), brinden todos los parámetros y criterios de las inspecciones y/o pruebas requeridas. Por ejemplo, se sugiere proporcionar más información relacionada a las pruebas de fricción al pavimento de las pistas, ya que hay una lista limitada de equipos (“*Continuous Friction Measuring Equipment*”) aprobados por la FAA para realizar dichas pruebas y las guías de evaluación específicas que no se incluyeron en los reportes trimestrales (solo se incluyeron gráficas de los datos obtenidos). También, se recomienda incluir en el reporte fotos de las pruebas, inspecciones, procesos, entre otros; como evidencia de los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Para la evaluación de los Niveles de Servicio, se recomienda la modificación de las encuestas a los pasajeros. El Arrendatario debe utilizar las alternativas requeridas en las métricas (excelentes, buenos, justos/razonables o deficientes), informar sobre el número de personas encuestadas y el porcentaje de personas por calificación, en cumplimiento con los Estándares de Operación y el Plan de Operaciones del Aeropuerto. Estas alternativas son específicas para poder calcular el porcentaje de las respuestas de los pasajeros y poder identificar las funciones que requieran atención.

---

## 11. Proyectos y Mejoras Capitales

---

### **A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento**

En esta sección, evaluaremos el cumplimiento del Arrendatario con su obligación de ejecución y/o desarrollo de ciertos proyectos y mejoras capitales en el Aeropuerto. También, evaluaremos el cumplimiento específico del Arrendatario con leyes, reglamentos y mejores prácticas en la industria en la ejecución de algunos proyectos que fueron seleccionados como muestra.

A continuación, un resumen de las disposiciones contractuales que obligan a la ejecución de mejoras y proyectos capitales por parte del Arrendatario.

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación del Arrendatario de llevar a cabo Proyectos Capitales<sup>319</sup>. Específicamente, le requiere ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero sobre mejoras que deben desarrollarse con celeridad luego del cierre, referidas como, “*General Accelerated Upgrades*”, y el segundo sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, previo al cierre, referidas como, “*Airline Capital Improvements*”. Además, establece la obligación del Arrendatario de llevar a cabo otras mejoras o proyectos que surjan o se requieran, de tiempo en tiempo, durante el término del Contrato para mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables.

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

El Contrato estipula que el Arrendatario deberá desarrollar los proyectos y mejoras, de conformidad con los términos y condiciones acordados en los documentos contractuales suscritos entre las partes, tales como los Estándares Operacionales.

Las siguientes son las principales fuentes de obligación para la ejecución o desarrollo de los Proyectos Capitales por parte del Arrendatario:

- 1) “*General Accelerated Upgrades*” – ocho (8) mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres (3) meses, luego del cierre y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a este;
- 2) “*Airline Capital Improvements*” – mejoras a las facilidades de tres aerolíneas con las que Puertos se obligó mediante acuerdos previos al Contrato o al cierre y que, de Puertos no haber completado al momento del cierre, el Arrendatario asumiría la responsabilidad de completarlos.
- 3) “*Initial Capital Projects*” – 22 proyectos definidos en el Anejo “J” del Acuerdo de Uso o Anejo “F” del Plan de Transición, que debían desarrollarse con premura, ya que conforme a lo acordado por el Arrendatario y las Aerolíneas Signatarias, eran necesarios para mejorar la condición del Arrendamiento a una que estuviese conforme a los Estándares Operacionales.
- 4) “*PFC Commitments*”- proyectos o mejoras cuya ejecución fue autorizada con fondos provenientes de los PFCs. Son mejoras o proyectos para los cuales se solicitó autorización de la FAA para sufragar su desarrollo con estos fondos;
- 5) “*Capital Enhancement Plan*” o “*CEP*” – un plan consistente en tres (3) fases para reconfigurar y aumentar la capacidad o espacio de los terminales en el Aeropuerto. Este plan fue acordado en el Plan de Transición y está sujeto a las disposiciones del Acuerdo de Uso.

---

<sup>319</sup> Los Proyectos Capitales envuelven cualquier compra, arrendamiento capital (según este término es definido en el Contrato), desarrollo, mejora o renovación de un activo fijo utilizado en la operación del Aeropuerto. Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

- 6) “*Capital Improvement Program*” o “*CIP*”- es un documento de planificación, requerido por el Plan para el Manejo de Activos de Capital (*Capital Asset Management Plan*) que se exige en los Estándares Operacionales. En este se identifican los proyectos o mejoras necesarias para mantener el Aeropuerto en condiciones óptimas que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto. Destacamos que, en la determinación de la FAA aprobando la participación del Arrendatario y el Aeropuerto en el programa piloto de privatización (referido como “*Record of Decision*”), se alude a la propuesta del Arrendatario plasmada en el CIP que presentó a la agencia, en donde propuso un plan de mejoras capitales para los primeros tres años del arrendamiento, con una inversión de \$240 millones.

Sobre este tema, y según surge de la sección de hallazgos del *Record of Decision* de la FAA en la propuesta presentada por el Arrendatario, como parte del proceso competitivo para seleccionar el operador, este propuso invertir un total de \$1.4 billones en mejoras de capital durante el término del Contrato. Además, propuso un plan de mejoras de capital de \$240 millones a ejecutarse durante los primeros tres años del Contrato.

En esta sección, evaluamos el cumplimiento del Arrendatario con el desarrollo de los proyectos antes descritos, según los requerimientos pertinentes a su categoría y el descargo del Arrendatario con su representación de inversión durante sus primeros tres años como operador del Aeropuerto.

## **B. Implementación por el Arrendatario**

Conforme a las estipulaciones del Contrato y el Acuerdo de Uso, el Arrendatario ha ejecutado ciertos Proyectos Capitales, acordados con Puertos y las Aerolíneas Signatarias, o a solicitud de agencias con jurisdicción, tales como la FAA. Como se discutirá más adelante, algunos de estos proyectos o mejoras debían completarse en el tiempo estipulado y requerían de una inversión financiera mínima del Arrendatario.

De otra parte, la obligación de llevar a cabo otros proyectos y mejoras también puede surgir a solicitud de una parte, por requerimiento legal o según la necesidad sea identificada, mediante la evaluación sobre la condición de las instalaciones del Aeropuerto que reporta anualmente el Arrendatario a Puertos y a la FAA en su LAR; en cumplimiento con los Estándares Operacionales y su Plan de Operaciones.

## **C. Metodología de Evaluación**

La evaluación se efectuó utilizando los siguientes renglones: ejecución de los proyectos en el término e inversión acordada, según aplique.

Dada la cantidad de proyectos, se llegó a un acuerdo para la selección de una muestra de proyectos, tomando en consideración la inversión y el tipo o complejidad del proyecto, de manera tal que estos fuesen representativos del universo de proyectos desarrollados en el Aeropuerto. Para estos, se hizo una evaluación detallada de su cumplimiento con las leyes, reglamentos y códigos aplicables (incluyendo la obtención de los seguros, permisos o autorizaciones requeridos, pago de aranceles, etc.), su conformidad con las mejores prácticas en la industria y con los Estándares Operacionales, según los requerimientos del Contrato. Los resultados de la evaluación fueron categorizados de la siguiente manera:

- En Cumplimiento  
Significa que los proyectos y/o mejoras fueron realizados en total cumplimiento con las disposiciones requeridas en el Contrato (incluyendo los Estándares de Operación, Plan de Operaciones y Acuerdo de Uso).
- Cumplimiento Parcial  
Significa que se cumplió con algunos, pero **no con todos** los criterios de evaluación, ejecución o disposiciones requeridas en el Contrato (incluyendo los Estándares de Operación, Plan de Operaciones y Acuerdo de Uso).
- Incumplimiento  
Significa que no se cumplió con los criterios de evaluación, ejecución o disposiciones requeridas en el Contrato (incluyendo los Estándares de Operación, Plan de Operaciones y Acuerdo de Uso).

#### **D. Resultados de la Auditoría**

A continuación, los resultados de la evaluación de los Proyectos y las Mejoras de Capital del Aeropuerto. Destacamos que, la evaluación de cumplimiento se llevó a cabo mediante inspecciones, la evaluación de la documentación disponible o provista y entrevistas con personal del Arrendatario y de Puertos.

Para la evaluación de los proyectos seleccionados como muestra, se revisaron los documentos de diseño y construcción para determinar el alcance de los proyectos realizados, entre otros aspectos relevantes a la evaluación de cumplimiento.

Algunos de los documentos solicitados para la evaluación de cumplimiento fueron los siguientes:

1. Identificación de los Proyectos Capitales realizados o en progreso, cuyo desarrollo fue acordado en el Contrato. Se solicitó información sobre el nombre o descripción del proyecto, costo, el contratista, el estatus del proyecto (diseño, subasta, construcción, terminado), la fecha de comienzo y las fechas de terminación sustancial y terminación final.
2. Evidencia sobre la aprobación de Puertos para cada proyecto.
3. Evidencia de las notificaciones de proceder con los trabajos de los proyectos o documento similar.
4. Copia de los certificados de terminación sustancial y terminación final.

De otra parte, para la muestra de los proyectos seleccionados, se solicitó lo siguiente:

- a. Documentos de construcción, incluyendo planos, especificaciones, estudios necesarios y evaluaciones ambientales o de ingeniería, según apliquen.
- b. Permisos y endosos para los proyectos, incluyendo evidencia de cierre de dichos permisos.
- c. Copia de los contratos suscritos por el Arrendatario y todas sus enmiendas para servicios de diseño, supervisión, construcción, e inspección en los proyectos seleccionados.
- d. Copia de todos los informes requeridos por ley o reglamento para proyectos de construcción, tales como los informes requeridos como parte de algunos permisos, informes de inspección o progreso y cualquier otro que aplique.
- e. Copia de los planos “*as-built*” sometidos a Puertos, al completarse los proyectos.

Con esta evaluación buscamos identificar e ilustrar cómo el Arrendatario ha mantenido, mejorado y modernizado el Aeropuerto y la inversión de capital que ha hecho para ello, en cumplimiento con sus obligaciones contractuales.

A continuación, se presenta un resumen de los requisitos del Contrato, según la categoría del Proyecto Capital y la evaluación de cumplimiento correspondiente.

▪ **Mejoras Generales Aceleradas**

*Cumplimiento Parcial*

La Sección 6.1 del Acuerdo de Uso y la Sección 4.1 del Contrato requieren que el Arrendatario complete la lista de mejoras propuestas e identificadas como, “*General Accelerated Upgrades*”. Estas mejoras fueron definidas en el Anejo 13 del Contrato. Las mismas debían iniciarse dentro de los tres (3) meses siguientes al cierre, completarse en un periodo de 18 meses posterior a este, a un costo estimado entre \$16 y \$20 millones, y sin conllevar un costo adicional para las Aerolíneas Signatarias. Estas mejoras consistían en actividades tales como: la reparación o sustitución de puentes de carga y descarga, escaleras mecánicas, elevadores, pisos y alumbrados, la instalación de internet inalámbrico y receptáculos eléctricos en los terminales, entre otros. Recordemos que el cierre de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero del 2013, luego de aprobada una extensión a dicha fecha y tras recibir la autorización de la FAA. Por consiguiente, estas mejoras debieron iniciar a finales de mayo del 2013 y completarse en o antes de agosto del 2014.

La Sección 2 del Anejo 13 del Contrato exige el cumplimiento del Arrendatario con los siguientes requerimientos, en la ejecución de los “*General Accelerated Upgrades*”:

- a) Que el diseño, planificación y construcción de las mejoras se realice de conformidad con las disposiciones aplicables del Contrato, los Estándares Operacionales y los códigos, manuales o guías de construcción más recientes;
- b) Que se le someta a Puertos, para su revisión y aprobación, el alcance o ámbito de los trabajos, por escrito y en detalle, incluyendo esquemáticos y cualquier otra documentación de apoyo;
- c) Que se le provean a Puertos, para evaluación y aprobación, los documentos de construcción preliminares y finales; y que se obtengan todas las Autorizaciones (según este término es definido en el Contrato), aplicables antes del inicio de la construcción.
- d) Que los trabajos se inicien durante los tres meses siguientes al cierre y que se culminen no más tarde de 18 meses posteriores a este.

La evaluación de cumplimiento se circunscribió en identificar si se le presentó a Puertos la información requerida, si las mejoras fueron realizadas en el término estipulado y si se hizo la inversión acordada.

A continuación, una tabla con la descripción de cada proyecto bajo esta categoría e información pertinente a su ejecución:

Tabla 97: Mejoras Generales Aceleradas.<sup>320</sup>

PROYECTO	FECHA INICIO*	FECHA COMPLETADO*	COSTO ESTIMADO O FINAL	PROYECTO INCLUIDO OTROS PROGRAMAS	COMENTARIOS
----------	---------------	-------------------	------------------------	-----------------------------------	-------------

<sup>320</sup> Véase Sharepoint 08\_Capital Projects > 01\_General Accelerated Upgrades (Schedule 13).



1	"Improve Landscaping"	Jul-13	Dec-13	\$369K	N/A	
2	"Repair and Refurbish Jet Bridges:	Sep-13	Aug-14	\$8.6M	CEP	
3	"Repair Damaged Roadways and Markings, Curbs, and Walkways"	Sep-13	Dec-13	\$782K	N/A	
4	"Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility"	Oct-13	Mar-14	\$2.9M	CEP	
5	"Install Wi-Fi Connectivity Throughout the Terminal"	Apr-14	Aug-14	\$120K	CEP	Fase 1 (conectividad de Wi-Fi a través de los terminales) - completado en junio 2014; Fase 2 (conectividad de Wi-Fi en los "counters" de boletos) - completado en agosto 2014.
6	"Install Electrical Outlets Throughout the Terminal for Passenger Use"	Sep-14	Feb-14	\$5K	CEP	
7	"Upgrade, Enhance, Repair and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting"	Aug-13	Nov-13	\$2.3M	CEP	
8	"Repair or Replace Elevators, Escalators and Stairwells"	Oct-13	Feb-14	\$641K	N/A	
<b>Total</b>				<b>\$ 15,717,000</b>		

\*Fecha de inicio y/o finalizaciones basadas en las fechas de las facturas.

Costo no corroborado.

Nota: La información provista en esta tabla fue suplida por el Arrendatario.

A continuación un breve resumen de la información provista por el Arrendatario sobre "General Accelerated Upgrades":

1. "Improve Landscaping" - Se produjeron copias de contratos (*Statement of Work*), facturas y hojas de pago.<sup>321</sup> Según las fechas de los contratos y facturas, se deduce que el proyecto inició en junio del 2013 y continuó hasta diciembre del 2013. De las hojas de pago, también pudimos corroborar la cantidad invertida en este proyecto.
2. "Repair and refurbish Jet Bridges" – Se proveyó un contrato y su enmienda, ambos suscritos en octubre del 2013, y una hoja de pago.<sup>322</sup> Según el contrato y la hoja de pago, el proyecto aparenta haberse iniciado y culminado en octubre del 2013. El equipo y material de este proyecto, tales como los puentes y otros, fue suplido por Oversys, LLC y los servicios de instalación por su subcontratista, Airport Bridge Services, LLC. En términos de inversión, pudimos constatar de la enmienda al contrato (SOW) que la cuantía fue de aproximadamente

<sup>321</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request < 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) < Schedule 13 < 01\_Improve Landscaping (Evidence of Payment).pdf.

<sup>322</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request < 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) < Schedule 13 < 02\_Repair and Refurbish Jet Bridges (Evidence of Payment).pdf.

\$6.6 millones. Se proveyó evidencia de un pago por la cantidad de \$3.1 millones. Además, tuvimos acceso a una factura con una partida identificada con el nombre del proyecto, por la cantidad de \$1,122. Por lo tanto, no pudimos corroborar la inversión total de \$8.6 millones que alegó el Arrendatario.

3. *“Repair Damaged Roadways and Markings, Curbs, and Walkways”* – se proveyeron dos órdenes de compra; una de mayo del 2013 y la otra de octubre del 2014.<sup>323</sup> De estas, solo pudimos corroborar costos ascendentes a \$283,500 vis a vis los \$782,000, que indica el Arrendatario como costo total del proyecto. El Arrendatario suministró las siguientes fotos del proyecto:

Ilustración 1: Reparación de vía de rodaje, 1 de 2



<sup>323</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request < 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) < Schedule 13 < 03\_Repair Damaged Roadways and Markings, Curbs and Walkways (PO and Photos).pdf.

Ilustración 2: Reparación de vía de rodaje, 2 de 2



4. *“Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility”* - Se produjo una factura de Interlink-Hunt, LLC para el periodo que cubre el 1 de septiembre de 2014 al 30 de septiembre del 2014 con una partida que identifica el proyecto por la cantidad total de **\$2,209,626**.<sup>324</sup>
5. *“Install Wi-Fi Connectivity Throughout the Terminal”* – El Arrendatario informó que este proyecto, al igual que el anterior, es parte del CEP. Para este proyecto se produjeron copias de facturas, órdenes de compra e imágenes del sistema de contabilidad que reflejan los pagos.<sup>325</sup> De la información provista, surgen pagos que suman aproximadamente **\$120,000.00**.
6. *“Install Electrical Outlets Throughout the Terminal for Passenger Use”* - El Arrendatario informó que este proyecto también fue parte del CEP. Presentó la misma información descrita en el párrafo número 4, arriba. De la factura presentada, pudimos identificar una partida con el nombre del proyecto, por la cantidad de **\$5,150**.
7. *“Upgrade, Enhance, Repair and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting”* - El Arrendatario informó que este proyecto también es parte del CEP. Presentó la misma información descrita en el párrafo número 4, arriba. De la factura presentada, pudimos identificar una partida con el nombre del proyecto, por la cantidad de **\$1,042,000**.
8. *“Repair or Replace Elevators, Escalators and Stairwells”* - El Arrendatario informó que este proyecto también es parte del CEP. Presentó la misma información descrita en el párrafo número 4, arriba. De la factura presentada, pudimos identificar una partida con el nombre del proyecto, por la cantidad de **\$314,310**.

### *Término de ejecución e inversión*

<sup>324</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request < 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) < Schedule 13 < 00\_Evidence of Projects Payment for Projects #2, #4, #6, #7 and #8 (Schedule 13).pdf.

<sup>325</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request < 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) < Schedule 13 < 05\_Install Wi-Fi Connectivity Throughout the Terminal for Passenger Use (Evidence of Payment).pdf.

Según el Arrendatario, el término de ejecución estuvo dentro de lo estipulado. Sin embargo, de la información provista no pudimos constatar todas las fechas de inicio y terminación de los proyectos.

De otra parte, de las hojas de pago, órdenes de compra y otros documentos similares, solo pudimos corroborar una inversión aproximada de **\$10.2 millones**. Según el Arrendatario (la tabla provista), la inversión total fue de aproximadamente \$15 millones.

*Presentación de información y documentos requeridos a Puertos*

De la documentación provista por el Arrendatario, no surge que se le presentara a Puertos la información y documentos requeridos en la Sección 2 del Anejo 13. El Arrendatario alegó que el alcance de estos proyectos había sido previamente discutido y acordado con Puertos; por lo que, no fue necesaria la presentación de información adicional a estos. Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar, pero no se emitieron comentarios.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con los requerimientos del Contrato en la ejecución de las Mejoras Generales Aceleradas.

▪ **Proyectos de Mejoras Capitales de las Aerolíneas** *En Cumplimiento*

La Sección 4.5 y el Anejo 17 del Contrato, identifican tres (3) acuerdos con ciertas aerolíneas para el desarrollo de algunas mejoras que Puertos acordó desarrollar, antes de la firma del Contrato. En la sección 4.5 del Contrato, el Arrendatario asumió la responsabilidad de completarlos si las mejoras no habían sido completadas a la fecha del cierre. Los acuerdos, según identificados en el Anejo 17, son los siguientes:

1. *“Letter Agreement dated December 16, 2011, by and between the Authority and US Airways, Inc.”*
2. *“Letter Agreement dated February 28, 2012, by and between the Authority and JetBlue Airways Corporation”*
3. *“Letter Agreement dated April 20, 2012, by and between the Authority and Delta Airways”.*

El Arrendatario informó que estas mejoras formaron parte del CEP y han sido completadas. Con relación al acuerdo con la aerolínea Jet Blue, el Arrendatario proveyó una carta de la aerolínea con fecha del 27 de febrero del 2013, en la que confirma que las obligaciones contraídas con Puertos en el acuerdo arriba mencionado (*letter agreement*), para la reubicación de JetBlue al Terminal “A”, habían sido satisfechas, excepto las mejoras relacionadas al *“FIS Capability y Curbside Improvements”* en el Terminal “A”.

En cuanto a los proyectos correspondientes a US Airways y Delta, los mismos fueron completados. Además, estos dos proyectos fueron parte de la muestra y son evaluados en la sección de este informe titulada: “Requerimientos de Diseño y Construcción.”

En vista de que los proyectos fueron completados, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con esta obligación.

▪ **Initial Capital Projects**

*Cumplimiento Parcial*

La Sección 6.1 del Acuerdo de Uso, le requiere al Arrendatario que invierta no menos de \$34 millones en los Initial Capital Projects. Estos proyectos se identifican en el Anejo “J” del Acuerdo de Uso<sup>326</sup> y en el Exhibit “F” del Plan de Transición<sup>327</sup>. Estos proyectos eran necesarios para mejorar la condición del Aeropuerto a un nivel superior, consistente con los Estándares Operacionales. Se acordó que la fecha de inicio y culminación de estos sería la establecida en el Plan de Transición, en el cual se indicaron fechas proyectadas de inicio y terminación. El plan fue desarrollado en colaboración con Aerostar, Puertos y las Aerolíneas Signatarias para asegurar la transición ordenada de la operación, mantenimiento y rehabilitación del Aeropuerto. Según se desprende de este, la intención de las partes fue desarrollar una guía o documento de referencia para la transición y por un término de doce (12) meses, a partir del Cierre. Se aclaró que sus disposiciones no reemplazan o prevalecen sobre las disposiciones establecidas en el Contrato y sus anejos.

En la Sección 6.1 del Acuerdo de Uso, el Arrendatario acordó presentarle a Puertos y a las Aerolíneas Signatarias informes trimestrales del progreso de la construcción de estos proyectos. Dichos informes trimestrales debían incluir información sobre: diseño, permisos, contratación e información del progreso de la obra. En el Anejo “G” del Plan de Transición, se incluyó el modelo diseñado para el informe trimestral.

Para estos proyectos, la evaluación de cumplimiento se centra en lo siguiente:

- a) Ejecución del proyecto;
- b) Inversión e Itinerario de ejecución, según establecido en el Plan de Transición;
- c) Presentación de los informes trimestrales de progreso.

Para evaluar la ejecución de estos proyectos, se le solicitó al Arrendatario información sobre su estatus a la fecha del informe, evidencia acreditativa del estatus o terminación de los proyectos y evidencia de su costo.

<sup>326</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request > 01\_Agreement Documents > 03\_Schedules > 02\_Use Agreements Schedules.

<sup>327</sup> Véase Sharepoint 20\_Transition Plan and CEP > 20. Transition Plan and the Capacity Enhancement Plan thereto.pdf.

La siguiente tabla fue suministrada por el Arrendatario, excepto la columna identificada como "Itinerario Plan de Transición", cuya información fue incluida por nosotros. Destacamos que, luego de evaluar la documentación provista, no pudimos corroborar toda la información suplida en esta tabla. La información que sí pudimos corroborar se identifica más adelante.

Tabla 98: Estatus de los Proyectos de Capital Inicial<sup>328</sup>

PROYECTO	ITINERARIO PLAN TRANSICIÓN	FECHA INICIO	FECHA COMPLETADO	COSTO ESTIMADO/FINAL	ESTATUS	COMENTARIOS	
1	"Construction of South General Aviation Access Road and Utilities"	N/A	Sep-13	Dec-13	\$1.2M	N/A	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que estaba completado.
2	"Relocation of Terminal D USDA Baggage Inspection Facility"	N/A	Oct-13	Nov-13	\$160K	Completado	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que estaba en 90% completado. Este proyecto fue parte del SJU Capacity Enhancement Program ("CEP").
3	"Parking Garage Stairs Refurbishment"	N/A	N/A	Oct-12 <sup>329</sup>	\$386K	Completado por Puertos	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que el proyecto fue completado por Puertos. Inspección final fue realizada el 18 de octubre de 2012.
4	"Repair of Taxiway N Concrete Surfaces"	<b>Ene -15 - Dic. -16</b>	<b>Feb-17</b>	<b>Nov-20</b>	\$26.4M	Completado	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que Aerostar incluyó el proyecto en su plan de mejoras capitales a 5 años.
5	"Reconstruction Taxiway Sierra"	Mar. -12 - Feb. -13	Apr-13	Aug-13	\$2.8M	Completado	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que estaba en un 90% completado. Fue objeto de litigio judicial. Proyecto 05-003 "SJU Embankment" (1) del PFC #5, es parte de este proyecto (Anejo "K" del Acuerdo de Uso).
6	"Improvement of Terminal and Roadway Signage"	Dic.-12 - Jun. -13	Oct-13	Oct-13	\$674K	Completado	
7	"Repair of All Terminal Roof Leaks"	Feb. -13 - Jun. -15	Oct-13	Dec-15	\$3.3M	Completado	Según el <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, el proyecto inicial requería reparación de filtraciones existente. El reemplazo de la mayor parte de los techos era parte del SJU Capacity Enhancement Program ("CEP").

<sup>328</sup> Véase, Sharepoint 08\_Capital Projects > 02\_Initial Capital Projects – Status Report (Schedule "J").

<sup>329</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule "J" > 03 Parking Garage Stairs Refurbishment (Final Inspection and Acceptance) PRPA.pdf

8	"Repair of Authority Maintenance Division and Motor Pool Building"	Jul. -13 - Jun. -14	Oct-14	Dec-14	\$747K	Completado	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica que Aerostar incluyó el proyecto en su plan de mejoras capitales a 5 años.
9	"Relocation of Terminal A USDA Baggage Inspection Facility"	N/A	N/A	N/A	N/A	Completado por Puertos	El <i>Exhibit</i> "F" del Plan de Transición, indica proyecto fue completado por Puertos.
10	"Repair Curbside Water Leaks"	Dic. -12 - Ene. -14	Aug-13	Sep-14	\$362K	Completado	
11	"Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A.""	<b>Dic.12 - Dic. 13</b>	<b>Ver comentarios</b>		<b>\$4M</b>	<b>En progreso</b>	Itinerario estimado: Diseño 2022; Construcción 2023. "E-mail" del 06/21/2022: Este proyecto se transformó de un "Design-Bid-Build" a un "Design-Build". Aerostar informó que realizó la subasta y se encuentra cualificando a los proponentes. Se estima que se adjudique el contrato "Design-Build" durante el cuarto trimestre del año 2022; y se estima que la obra de construcción comience diez (10) meses, a partir de la adjudicación del contrato. <u>Se estima que el proyecto se complete durante el tercer trimestre del 2023.</u>
12	"Provision of Oversized Bag Drop"	Feb. 13 - Nov. 14	Ver comentarios			Completado	Proyecto realizado como parte de la adquisición del nuevo sistema de manejo de equipaje ("new SJU Baggage Handling System").
13	"Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System"	<b>Ene. 13 - Dic. 14</b>	<b>Apr-18</b>	<b>May-18</b>	\$1.8M	Completado	Mismo proyecto que el 05-007 "SJU Security Fencing" del PFC #5 (Anejo "K", del Acuerdo de Uso).
14	"Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces"	<b>Oct. 13 - Sept. 14</b>	<b>Dec-14</b>	<b>Sep-21</b>	\$380K	Completado	Proyecto consistía en el reemplazo de pavimento deteriorado en rampa, "apron" y vía de rodajes al norte de las puertas de American Airlines. Según el <i>Exhibit</i> "F", del Plan de Transición, el proyecto dependía del desarrollo final del CEP.
15	"Modification to Passenger Circulation from Terminal C to Baggage Claim of Terminal "B"	<b>Feb. 2013 - Nov. 2013</b>	Ver comentarios		\$1.5M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.
16	"Provision of Ground Power, PC Air and Potable Water at Terminal "B" and "C" Gates"	<b>Feb. 13 - Jun. 15</b>	<b>Apr-16</b>	<b>Jan-17</b>	\$3.6M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.
17	"Refurbishment of Air Conditioning"	Feb. 2013 - Jun. 2015	Mar-15	May-15	\$20.8M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.

18	"Terminal Bathroom Remodeling"	Feb. 2013 - Jun. 2015	Jun-13	Oct-13	\$1.5M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.
19	"Terminal "A" FIS Capability"	<b>Feb. 13 - Nov. 14</b>	<b>Dec-17</b>	<b>Jul-18</b>	\$7.2M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.
20	"Expanded Curbside in Terminal "A"	<b>Dic. 2012 - Nov. 2013</b>	Ver comentarios		\$188K	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP.
21	"Functional Public Address System"	Feb. 2013 - Jun. 2015	Ver comentarios		\$759K	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP
22	"In-Line Baggage System Study"	<b>Dic. 12 - Jun. 13</b>	<b>Sep-13</b>	<b>Jun-15</b>	\$21.3M	Completado	Proyecto fue realizado como parte del CEP. Se adquirió e instaló un nuevo sistema para el manejo de equipaje.

**Proyectos con retraso significativo en su ejecución.**



a) *Ejecución de los Proyectos*

Según ilustrado en la Tabla 98, de los 22 “*Initial Capital Projects*”, uno (1) de ellos no ha sido completado a la fecha de este informe, a saber, el “*Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal “A”*”. Según la información provista por el Arrendatario, a la fecha de este Informe, el proyecto estaba en su etapa de planificación y su construcción se contempla para el año 2023. En contraste, en el Plan de Transición se indicó que para el 2013 el mismo estaba en progreso, en etapa de planificación y que su fecha de terminación estaba pautada para diciembre del 2013. De los documentos provistos, no surgen comunicaciones entre las partes sobre el retraso en el desarrollo de este proyecto.

b) *Costo e Itinerario de Ejecución según propuesto en el Plan de Transición*

Para evaluar el cumplimiento con el itinerario de ejecución, en la tabla de arriba, incluimos en la columna identificada como “Itinerario Plan de Transición” la información sobre las fechas de inicio y terminación de los proyectos, según proyectadas en el Anejo “F” del Plan de Transición, y la comparamos con la información de estatus o fecha de terminación provista por el Arrendatario a la fecha de este informe y con las fechas que pudimos corroborar, mediante la evaluación de los documentos provistos. En consideración a que en el Plan de Transición se incluyó un itinerario proyectado y que los proyectos de construcción, usualmente, se retrasan; consideramos como “retrasados” a aquellos proyectos que fueron completados a más de un año del itinerario propuesto en el Plan de Transición. Para facilitar su identificación, los marcamos en rojo en la tabla de arriba.

A continuación, una breve descripción de la información suplida por el Arrendatario, y que evaluamos para constatar las fechas de terminación y los costos de los “*Initial Capital Projects*”.

1. “*Construction of South General Aviation Access Road and Utilities*” – Según surge del itinerario propuesto en el Plan de Transición, este proyecto fue completado antes de la transacción. El Arrendatario proveyó una carta con fecha del 20 de diciembre del 2013, de Aerostar a TAMRÍO, Inc. sobre inspección final y aceptación. La carta especifica que la inspección final se realizó el 20 de diciembre de 2013 y que el costo final del proyecto fue de \$6,733,264.69.<sup>330</sup> De este costo, Aerostar indica que sufragó \$1.2 millones (según la tabla), pero no proveyó evidencia sobre este gasto.
2. “*Relocation of Terminal “D” USDA Baggage Inspection Facility*” – Se facilitaron dos copias de comunicaciones de Interlink-Hunt, LLC sobre recomendación para la adjudicación de los trabajos del proyecto. La primera carta, que es del 11 de octubre de 2013, indica que el costo de la primera fase del proyecto es de \$108,148. La segunda comunicación tiene fecha del 18 de noviembre de 2013 e indica que el ámbito de los trabajos para la primera fase, recomendados para adjudicación, tiene un costo de \$52,625. Mediante estas comunicaciones se pudo constatar el costo y las fechas de inicio de los trabajos, pero no la fecha de terminación

<sup>330</sup> Véase *Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 01\_Construction of South GA (Final Inspection and Acceptance).pdf*.

del proyecto.<sup>331</sup> De hecho, según las citadas comunicaciones, el proyecto fue dividido en fase y solo se proveyó información sobre la primera.

3. *“Parking Garage Stairs Refurbishment”* – Este proyecto, aunque fue incluido en el anejo, fue completado por Puertos e inspeccionado por Aerostar. El Arrendatario facilitó copia de la comunicación con fecha de 20 de diciembre de 2012 sobre inspección final y aceptación del proyecto, en la que se indica que la inspección final fue el **18 de octubre del 2012** y que el costo final del proyecto fue de \$386,712.26.
4. *“Repair of Taxiway N Concrete Surfaces”* – Aerostar proveyó copias de certificados de terminación sustancial por fases, para la Fase “A”, Fase “B1” y Fase “C”, con fecha de terminación sustancial de julio del 2019, diciembre del 2019 y octubre del 2020.<sup>332</sup> Notamos que no tuvimos un documento que nos permitiese identificar de cuántas fases (totales) estaba comprendido el proyecto. Según el itinerario propuesto en el Plan de Transición, este proyecto debió completarse en diciembre del 2016 y no fue hasta noviembre del 2020, que aparenta haberse completado. Por otra parte, no se proveyó documentación que nos permitiese confirmar el costo final del proyecto.
5. *“Reconstruction Taxiway Sierra”* – El Arrendatario proveyó copia de la notificación final de aceptación que indica que la inspección final fue realizada el **13 de agosto del 2013** y que el costo final de la primera fase fue de, aproximadamente, **\$5.7 millones**. Debido a que la notificación identifica la aceptación final de la primera fase, no se pudo corroborar la fecha de terminación del proyecto. No se suplió información sobre las otras fases de este proyecto.
6. *“Improvement of Terminal and Roadway Signage”* – El Arrendatario proveyó copia de comunicaciones sobre la notificación y/o recomendación de adjudicación de trabajos para las fases uno y dos. La notificación de recomendación de adjudicación de trabajos para la primera fase fue firmada el 25 de octubre del 2013, a un costo de **\$194,000**. La notificación de adjudicación de trabajos para la segunda fase fue firmada el 2 de febrero del 2016, por un costo de **\$10,000**.<sup>333</sup> En la tabla de arriba, el Arrendatario informó que el proyecto se completó en el 2013. Aunque hubo una segunda fase, por su costo y ámbito, surge que esta fase solo implicó cambios en el texto de algunos letreros.
7. *“Repair of All Terminal Roof Leaks”* – Se produjeron varias comunicaciones de recomendación para la adjudicación de los trabajos para la primera y segunda fase del proyecto. La adjudicación de los trabajos de la primera fase fue firmada en **octubre del 2013**, a un costo de **\$59,740**. Mediante estas comunicaciones, se pudo deducir la fecha de inicio de los trabajos y corroborar su costo.<sup>334</sup> Sin embargo, no se produjo documentación que refleje la fecha de terminación del proyecto. Recuérdese que estas fechas fueron provistas por el Arrendatario.

<sup>331</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > Relocation of Terminal D USDA Baggage Inspection Facility.

<sup>332</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 04\_Repair of Twy November Concrete Surfaces (Substantial Completion for all Phases).pdf.

<sup>333</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 06\_Improvement of Terminal and Roadway Signage.

<sup>334</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 07\_Repair of All Terminal Roof Leaks.

8. *“Repair of Authority Maintenance Division and Motor Pool Building”* – El Arrendatario proveyó documentos sobre el ámbito de los trabajos del proyecto con fechas de: **junio del 2014, septiembre del 2014** y cuantías de **\$190,000, \$154,812.56 y \$43,520**. Además, entregó copia de una orden de compra con fecha del **5 de diciembre del 2014**, por la cantidad de **\$369,980.16**. La suma de estos es consistente con el gasto reportado por el Arrendatario en la tabla (\$10k más). De otra parte, de las fechas de los documentos y sus términos, podemos deducir que el proyecto pudo haber culminado en una fecha próxima a la reportada por el Arrendatario en la tabla de arriba.
9. *“Relocation of Terminal “A” USDA Baggage Inspection Facility”* – El proyecto fue completado por Puertos.
10. *“Repair Curbside Water Leaks”* – Aerostar facilitó facturas y solicitudes de desembolso para pago a DH Construction Corp. con fechas del **23 de octubre del 2013 y 27 de noviembre de 2013**, por las cantidades de **\$73,216.20 y \$60,489.60**, respectivamente, para un total de **\$133,705.80**.<sup>335</sup> Esta cantidad no es consistente con la reportada por el Arrendatario en la tabla de arriba.
11. *“Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal “A”*. - Este proyecto no ha sido completado. Está en progreso. Según el itinerario propuesto en el Plan de Transición, este proyecto debió haberse completado en diciembre del 2013.
12. *“Provision of Oversized Bag Drop”* - El Arrendatario indicó que el proyecto se llevó a cabo como parte de la adquisición del nuevo sistema de manejo de equipaje (*new SJU Baggage Handling System*). No proveyó documentos para evidenciar su costo o fecha de adquisición.
13. *“Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System”* – Para este proyecto, Aerostar facilitó la notificación de inspección final con fecha del 16 de mayo del 2018. En este, se comunica que la inspección final fue realizada el **2 de marzo del 2018** y que el costo final del proyecto fue de **\$1,697,530.50**.<sup>336</sup> Cabe destacar que, según el itinerario del Plan de Transición, este proyecto debió completarse en diciembre del 2014.
14. *“Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces”* – Aerostar indicó que este proyecto fue realizado con contratistas y personal interno **durante el periodo del 2014 al 2019**. Proveyó como evidencia un documento interno con información sobre los contratistas, costos y descripción de los trabajos. También proveyó fotos del proyecto. Según los documentos provistos, el costo final del proyecto fue de **\$258,590.00**.<sup>337</sup> Aerostar no presentó documentos

<sup>335</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 10\_Repair Curbside Water Leaks.pdf

<sup>336</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 13\_Perimeter Fence (Final Inspection).pdf.

<sup>337</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 14\_Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces (Summary and Evidence of Project).pdf.

externos, tales como las facturas de los contratistas, que nos permitieran corroborar la información provista. Este es uno de los proyectos que identificamos como significativamente en atraso, ya que, según el itinerario propuesto debió haberse completado en diciembre del 2014.

15. *“Modification to Passenger Circulation from Terminal “C” to Baggage Claim of Terminal “B”* – El Arrendatario expuso que este proyecto fue parte del CEP. Facilitó una certificación de Interlink-Hunt, LLC, con fecha del 31 de agosto del 2022, que identifica al proyecto como parte de la fase 3 del CEP e indica que su terminación sustancial fue el **29 de enero del 2016**.<sup>338</sup> Según el itinerario propuesto, este proyecto debió completarse en noviembre del 2013. Por ello, lo identificamos como significativamente en atraso.
  
16. *“Provision of Ground Power, PC Air and Potable Water at Terminal “B” and “C” Gates”* – Para este proyecto, se presentaron copias de facturas y evidencia de su pago. La primera factura es de Oversys, con fecha de **abril del 2016** y por la cantidad de **\$35,199.92**. La segunda factura es el **julio del 2016**, por la cantidad de **\$70,399.85**.<sup>339</sup> Ambas facturas suman, \$105,600, aproximadamente. Esta cantidad no es consistente a la reportada por el Arrendatario. Por otra parte, cabe resaltar que este es uno de los proyectos identificados como atrasados. Según el itinerario propuesto, debió completarse en junio del 2015.
  
17. *“Refurbishment of Air Conditioning”* – Este proyecto fue parte del CEP. Se facilitaron facturas con su evidencia de pago. Las facturas son de **abril y mayo del 2015**, por la suma total de, aproximadamente, **\$74,000**.<sup>340</sup> Esta cantidad no es consistente con lo reportado por el Arrendatario en la tabla de arriba.
  
18. *“Terminal Bathroom Remodeling”* - Este proyecto fue parte del CEP. Se presentaron facturas y solicitudes de desembolso con fechas de **octubre y noviembre del 2013**, que suman la cantidad aproximada de **\$147,000.00**.<sup>341</sup> Esta cantidad no es consistente con lo reportado por el Arrendatario en la tabla de arriba.
  
19. *“Terminal “A” FIS Capability”* - Este proyecto fue parte del CEP. Para este proyecto se proveyeron varias facturas con fechas de **mayo del 2017 a julio del 2018**, que suman la cantidad de **\$535,000**, aproximadamente.<sup>342</sup> Esta cantidad no es consistente con lo reportado por el Arrendatario en la tabla arriba. Por otra parte, cabe resaltar que este es uno de los

<sup>338</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule J > 15\_Modification to Pax Circulation from TC to Baggage Claim of TB (Interlink-Hunt CEP Certification).pdf.

<sup>339</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 14\_Provision of Ground Power, PC Air and Potable Water at Terminal “B” and “C” Gates.

<sup>340</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 17\_Refurbishment of Air Conditioning.

<sup>341</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 18\_Terminal Bathroom Remodeling.pdf.

<sup>342</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 19\_Terminal A FIS Capability.pdf.

proyectos identificados como atrasados. Según el itinerario propuesto, debió completarse en noviembre del 2014.

20. *“Expanded Curbside in Terminal “A”* - Este proyecto fue parte del CEP. Para este proyecto se presentó una certificación de Interlink-Hunt, LLC con fecha del 31 de agosto del 2022, que identifica al proyecto como parte de la fase 2 del CEP y que su terminación sustancial fue el **21 de noviembre del 2014**.<sup>343</sup> No se proveyeron documentos que evidencien el costo específico para este proyecto. Por otra parte, cabe resaltar que este es uno de los proyectos identificados como atrasados. Según el itinerario propuesto, debió completarse en noviembre del 2013.
21. *“Functional Public Address System”* - Este proyecto fue parte del CEP. Se facilitaron comunicaciones sobre recomendación y notificación para la adjudicación de los trabajos, que incluyen estimados de costos. Específicamente, se incluyó una recomendación para la adjudicación de los trabajos con fecha del **20 de febrero del 2014**, por la cantidad de **\$56,784**; una notificación de adjudicación de trabajos para la fase 2, con fecha del **12 de agosto del 2014**, por la cantidad de **\$501,020.00**; y una notificación para la adjudicación de los trabajos de la fase 3, con fecha del **9 de septiembre del 2014**, por la cantidad de **\$280,000.00**, para un costo total de **\$837,804**.<sup>344</sup> Esta cantidad es mayor a la reportada por Aerostar en la tabla de arriba.
22. *“In-Line Baggage System Study”* - Este proyecto fue parte del CEP. Para este proyecto se facilitó una certificación del Vanderlande Industries, Inc. con fecha del 22 de junio del 2015, que comunica que los trabajos fueron completados el **18 de junio del 2015**. No se facilitó documentación acreditativa del costo del proyecto. Por otra parte, cabe resaltar que este es uno de los proyectos identificados como atrasados. Según el itinerario propuesto, debió completarse en junio del 2013.

En resumen, y en lo concerniente al itinerario de ejecución, de los 22 proyectos, nueve (9) fueron completados con retraso significativo (según la propia información del Arrendatario o la que pudimos constatar por medio de los documentos presentados) en comparación con el itinerario proyectado en el Plan de Transición.

En lo concerniente a la inversión hecha en el desarrollo de esto proyectos, no pudimos constatar la cantidad invertida por falta de documentación acreditativa.

c) *Presentación de los Informes trimestrales de progreso*

Sobre la preparación y entrega de informes de progreso, el Arrendatario proveyó informes de progreso para los años 2018, 2019 y 2020.<sup>345</sup> Estos cumplen con los requerimientos de

<sup>343</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 20\_Expanded Curbside in Terminal “A” (Interlink-Hunt CEP Certification).pdf.

<sup>344</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15 Capital Projects (Evidence of Completion) > Schedule “J” > 21\_Functional Public Address System.

<sup>345</sup> Véase Sharepoint 17\_Fifth Request > 37\_Schedule “J” Quarterly Reports; y 18\_Sixth Request > Schedule “J” -Quarterly Reports.

información, según estipulado en el Contrato. Sin embargo, el Arrendatario no proveyó informes de progreso para años 2014 al 2017.

A tales efectos, se considera que el Arrendatario está en Cumplimiento Parcial con el desarrollo de Proyectos de Capital Inicial, ya que a la fecha de este informe no ha completado uno de los proyectos, otros fueron completados con retrasos significativos en comparación al itinerario de ejecución proyectado en el Plan de Transición y no presentó evidencia de haber sometido los informes trimestrales de progreso durante los años 2014 al 2017. Finalmente, notamos que, aunque el costo total reportado para el desarrollo de estos proyectos asciende a más de los \$34 millones, no pudimos corroborar la inversión reportada, por falta de información.

▪ **PFC Commitments**

*En Cumplimiento*

La Sección 9.1(q) del Contrato y la Sección 6.2 del Acuerdo de Uso, hacen referencia al Anejo “K” del Acuerdo de Uso, el cual identifica los proyectos aprobados por la FAA para ser realizados con fondos provenientes de los *Passenger Facility Charge* o “PFC” que se encontraban pendientes a la fecha del Cierre. El desarrollo de proyectos o mejoras sufragados por PFCs, en total o en parte, se hace por medio de una solicitud a la FAA quien, luego de evaluarla, determina si aprueba el cobro del cargo y la cantidad máxima de ingresos que puede recaudar el Arrendatario por medio del PFC.

De los proyectos identificados en el Anejo “K”, los correspondientes al Aeropuerto son aquellos cuya descripción o título empieza con las siglas “SJU”, ya que los otros corresponden a otros aeropuertos.<sup>346</sup>

Las solicitudes y compromisos para el desarrollo de proyectos o mejoras sufragados, total o en parte, por los PFCs fueron, posteriormente, enmendados con la determinación final de la FAA notificada a Aersotar mediante carta con fecha de julio 11 del 2014 (en adelante, la “Determinación Final de la FAA sobre los PFCs”) <sup>347</sup>. En esta, la FAA notifica sobre su determinación de aprobar once (11) proyectos en el Aeropuerto, para los cuales autorizaba el recaudo y uso de los PFCs. La FAA expuso que autorizaba el recaudo de ingresos ascendientes a un total de \$156,436,007 para la implementación de estos. Además, la FAA reiteró las obligaciones del Arrendatario sobre la preparación y presentación de informes de progreso, monitoreo y mantenimiento de expedientes, de conformidad con la reglamentación federal aplicable.<sup>348</sup>

Nota, aunque la FAA autorizó once (11) proyectos, a la fecha de este informe, se han desarrollado los cinco (5) que identificamos a continuación. Destacamos que la información incluida en la tabla fue provista por el Arrendatario.

Tabla 99: Resumen de Proyectos Desarrollados

	PROYECTO	FECHA INICIO	FECHA DE FINALIZACIÓN	COSTO	COMENTARIOS
1	“Taxiway Sierra Embankment Extension”	Mar-13	Aug-13	\$2.8M	Parte del “Twy S Reconstruction” /Litigio/ “Project” 05-003 PFC #5 (Anejo “K”, del Acuerdo de Uso)

<sup>346</sup> Véase Sharepoint 12\_Second Request>01\_Agreement Documents>03\_Schedules>02\_Use Agreement Schedules>02\_Current AUA Schedules>K -PFC Commitments.pdf.

<sup>347</sup> Ver Sharepoint 15\_Fourth Request > Req\_84 > FAA Final Approval PFC Exhibits July 11, 2014.

<sup>348</sup> Refiérase al Título 14 del Código de Regulaciones Federales a la Parte 158, Subparte “D”.

2	"Roadway 8/26 Runway Safety Area Extension"	Oct-12	Feb-14	\$13.7M	Proyecto completado por Puertos
3	"Upgrade Security Fence and Security Access Road"	Apr-18	Sep-18	\$1.8M	Es el mismo proyecto que el #13 del Anejo "J"; y el mismo proyecto 05-007 "SJU Security Fencing" del PFC #5 (Anejo "K", del Acuerdo de Uso).
4	"New Domestic Terminal for Group/Cruise Passengers"	Ver comentarios			Este proyecto es la construcción del Terminal "A", desarrollado por Puertos.
5	"Environmental Mitigation for CIP"	N/A	Feb-14	\$195K	05-009 "SJU Mitigation Project" (Finca Virginia) (Anejo "K", del Acuerdo de Uso)

Información no corroborada.

El Arrendatario proveyó documentos de notificación de inspección final y aceptación del proyecto o informes finales, mediante los cuales pudimos acreditar el desarrollo de los proyectos.

1. "Taxiway Sierra Embankment Extension" – Este proyecto fue parte de los "Initial Capital Projects." Refiérase a la discusión de este en la sección anterior.
2. "Roadway 8/26 Runway Safety Area Extension" – Se proveyó notificación de aceptación final, mediante la cual confirmamos que la inspección final fue el 27 de febrero de 2014 y que el costo del proyecto fue \$13.7 millones.<sup>349</sup>
3. "Upgrade Security Fence and Security Access Road" – Este proyecto fue parte de los "Initial Capital Projects." Refiérase a la discusión de este en la sección anterior.
4. "New Domestic Terminal for Group/Cruise Passengers" – El Arrendatario indicó que este proyecto fue desarrollado por Puertos, como parte de la construcción del Terminal "A". Se le solicitó a Puertos que confirmara, pero a la fecha de este informe no tenemos su contestación.
5. "Environmental Mitigation for CIP" – Para este proyecto se facilitó un informe final preparado por la firma Atkins Caribe, LLP con fecha de febrero del 2014.<sup>350</sup>

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con los compromisos PFCs. Destacamos que, en atención a la aprobación de fondos, la FAA también monitorea y evalúa el cumplimiento con esta obligación.

#### ▪ Capacity Enhancement Plan

*En Cumplimiento*

En el Plan de Transición, el Arrendatario también se comprometió a llevar a cabo un plan para reconfigurar los espacios de los terminales en el Aeropuerto, según estipulado en la sección 8.13 del Acuerdo de Uso. Este plan de reconfiguración se incluyó en el Anejo "E" del Plan de Transición y se denominó como *Capacity Enhancement Plan* o "CEP".

El desarrollo del CEP se dividió en tres fases, compuestas por varios proyectos, algunos de los cuales también fueron parte de los "Initial Capital Projects". A continuación, la descripción de los proyectos

<sup>349</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > PFC Final Agency Decisions > 02\_Runway 8-26 Safety Area Extension (Notice of Final Acceptance).pdf.

<sup>350</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > PFC Final Agency Decisions > 05\_Environmental Mitigation for CIP (Finca Virginia Mitigation Final Report).pdf.

comprendidos en las tres fases, según identificados en la certificación emitida por Interlink-Hunt, LLC con fecha del 31 de agosto del 2022.<sup>351</sup>

Tabla 100: Listado de Proyectos Comprendidos en las Tres Fases

	FASE: LISTA DE PROYECTOS O TRABAJOS	FECHA TERMINACIÓN	COSTO FINAL	COMENTARIOS
1	<p><b>Fase 1 - incluyó los siguientes proyectos o trabajos, entre otros:</b></p> <p><i>“Improve landscaping”</i></p> <p><i>“Repair damaged roadways and markings, Curbs, and Walkways”</i></p> <p><i>“Upgrade, Enhance, Repair, and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting”</i></p> <p><i>“Ceiling Repairs”</i></p> <p><i>“Canopy Soffit Repairs”</i></p> <p><i>“Expand Terminal “A” Checkpoint Area”</i></p> <p><i>“Access to Commuter Ramp from Gates A1 and A2”</i></p> <p><i>“Relocate Ticket Counters to Terminal A for Commuters”</i></p> <p><i>“Re-stripe Airside Ramps”</i></p> <p><i>“Furniture, Fixtures and Equipment”</i></p> <p><i>“Terminal “D” Improvement”</i></p>	Nov-13	\$ 66,126,682	
2	<p><b>Fase 1 - incluyó los siguientes proyectos o trabajos, entre otros:</b></p> <p><i>“Terminals “B” Improvement”</i></p> <p><i>“Repair and Refurbish Jet bridges”</i></p> <p><i>“Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility”</i></p> <p><i>“Wi-Fi Installation”</i></p>	Nov-14	\$ 48,519,926	

<sup>351</sup> Véase Sharepoint 19\_Seventh Request > 15\_Capital Projects (Evidence of Completion) > CEP > Interlink-Hunt CEP Certifications (08-31-2022).pdf.



	<i>"Install Electrical Outlets Throughout the Terminal for Passenger Use"</i>			
	<i>"Repair of Roof Leaks"</i>			
	<i>"Provision of Oversized Bag Drop"</i>			
	<i>"Functional Public Address System"</i>			
	<i>"Outbound Baggage System - General Repairs and Preventive Maintenance"</i>			
	<i>"Services (Mechanical Installation; Communications Installation; Building Management System)"</i>			
	<i>"Painting (Internal; Perimeter)"</i>			
	<i>"Installation of Meters for Tenants"</i>			
	<i>"Reduce size of 4 Mechanical Shafts (Terminal "A" Check-in Lobby)"</i>			
	<i>"Remove the west elevator, escalator and stair to the mezzanine level in Terminal A"</i>			
	<i>"Renovate vacant areas and portion of concourse to new duty free and retail in Terminal A"</i>			
	<i>"Expanded Curbside in Terminal A"</i>			
	<i>"Fit-up new retail in Terminal B"</i>			
	<i>"Baggage Handling System"</i>			
	<i>"Concourse D - Relocate Airlines to Transition Gates"</i>			
	<i>"Relocation of Terminal "D" USDA Baggage Inspection Facility"</i>			
	<i>"Interior Terminal Signage"</i>			
	<i>"Provision of Potable Water at Terminal "B" Gates"</i>			
	<i>"Refurbishment of Air Conditioning"</i>			
	<i>"Restroom Renovations/Additions"</i>			
<b>3</b>	<b>Fase 3 - incluyó los siguientes proyectos o trabajos, entre otros:</b>	<b>Jan-16</b>	<b>\$ 2,233,865</b>	
	<i>"Provision of Potable Water at Terminal "C" Gates"</i>			

"Terminal "C" Improvement"			
"Fit-up new retail in Terminal C"			
"Modification to Passenger Circulation from Terminal "C" to Terminal "B" Baggage Claim"			
"Removal of sections of existing departure level canopies and install new tensile canopies at Terminal "B" and C"			
"Terminal "A" FIS	Jul-18	\$ 5,733,934	El proyecto cambió del Terminal "A" Connector al Terminal "A" FIS; Enmienda No. 1 al CEP
	<b>Costo Total</b>	<b>\$ 122,614,407</b>	

Para acreditar el desarrollo del CEP, el Arrendatario proveyó la certificación antes citada. Destacamos que no se presentó evidencia sobre costos.

Se considera al Arrendatario en Cumplimiento con CEP.

▪ **Capital Improvement Plans**

*Cumplimiento Parcial*

Consistente con los Estándares Operacionales, la Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones (*Facilities Condition Assessment* o FCA, por sus siglas en inglés) y el resumen del tráfico aéreo (*Air Traffic Summary* o ATS, por sus siglas en inglés), anualmente, se prepare un Plan de Mejoras Capitales (CIP, por sus siglas en inglés), en el que se identifiquen y prioricen los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar los proyectos, identificar aquellos que son elegibles para recibir fondos de la FAA e identificar los requisitos ambientales necesarios para su implementación. Además, el Arrendatario deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación. El CIP también se le presenta a la FAA con el fin de solicitar subvención para proyectos elegibles bajo el *Airport Improvement Program* (AIP, por sus siglas en inglés). Aclaramos que en este plan se incluyen todos los proyectos de mejoras capitales propuestos en el Aeropuerto, incluyendo los arriba descritos. Aclaramos también que este es un documento de planificación, generalmente a cinco años, que se revisa o actualiza anualmente para atender prioridades según estas son identificadas.

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

1. Resumen ejecutivo;
2. Introducción y trasfondo;
3. Resumen de la metodología utilizada para priorizar los proyectos y una descripción de los estudios o trabajos realizados para identificar los proyectos;

4. Recomendaciones para las mejoras capitales a ser realizadas en los siguientes cinco (5) años, con información detallada sobre los proyectos que proyectan completarse en el primer año del CIP.

El Arrendatario proveyó CIPs para los años 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020. Sin embargo, de la información provista surge que los CIPs que cubren los años 2014 al 2017, no incluyen la información requerida según la sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, antes descrita.

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en Cumplimiento Parcial con esta obligación.

### ***Resumen de los Proyectos de Mejoras Capitales desarrollados durante el periodo del Informe***

A continuación, una tabla provista por el Arrendatario, que resume todos los proyectos de mejoras capitales desarrollados en el Aeropuerto durante el periodo de este informe (2013-2020). En la tabla se provee información sobre el costo, incluyendo la cuantía cubierta por el *Airport Improvement Program (AIP)*, un programa de subvención de fondos federales que puede cubrir hasta un 75% de los costos elegibles. Según indica el Arrendatario en la tabla que sigue, los proyectos con subvención de AIP, recibieron un 70% de los costos elegibles.

Tabla 101: Listado de Proyectos de Mejoras Capitales por Fase

<b>RESUMEN DE PROYECTOS DE MEJORAS CAPITALES 2013-2020</b>				
	<b>PROYECTOS</b>	<b>FECHA TERMINACIÓN</b>	<b>COSTO FINAL</b>	<b>AIP (70%)</b>
1	<b>CEP FASE 1</b>	Nov-13	\$66,126,682	-
	<i>"Improve landscaping"</i>			
	<i>"Repair damaged roadways and markings, Curbs, and Walkways"</i>			
	<i>"Upgrade, Enhance, Repair, and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting"</i>			
	<i>"Ceiling Repairs"</i>			
	<i>"Canopy Soffit Repairs"</i>			
	<i>"Expand Terminal A Checkpoint Area"</i>			
	<i>"Access to Commuter Ramp from Gates A1 and A2"</i>			
	<i>"Relocate Ticket Counters to Terminal A for Commuters"</i>			
	<i>"Re-stripe Airside Ramps"</i>			

	<i>"Furniture, Fixtures and Equipment"</i>			
	<i>"Terminal "D" Improvement"</i>			
<b>2</b>	<b>CEP FASE 2</b>	Nov-14	\$48,519,926	-
	<i>"Terminals "B" Improvement"</i>			
	<i>"Repair and Refurbish Jet bridges"</i>			
	<i>"Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility"</i>			
	<i>"Wi-Fi Installation"</i>			
	<i>"Install Electrical Outlets Throughout the Terminal for Passenger Use"</i>			
	<i>"Repair of Roof Leaks"</i>			
	<i>"Provision of Oversized Bag Drop"</i>			
	<i>"Functional Public Address System"</i>			
	<i>"Outbound Baggage System - General Repairs and Preventive Maintenance"</i>			
	<i>"Services (Mechanical Installation; Communications Installation; Building Management System)"</i>			
	<i>"Painting (Internal; Perimeter)"</i>			
	<i>"Installation of Meters for Tenants"</i>			
	<i>"Reduce size of 4 Mechanical Shafts (Terminal A Check-in Lobby)"</i>			
	<i>"Remove the west elevator, escalator and stair to the mezzanine level in Terminal A"</i>			
	<i>"Renovate vacant areas and portion of concourse to new duty free and retail in Terminal A"</i>			
	<i>"Expanded Curbside in Terminal A"</i>			
	<i>"Fit-up new retail in Terminal B"</i>			
	<i>"Baggage Handling System"</i>			
	<i>"Concourse "D" - Relocate Airlines to Transition Gates"</i>			

	<i>"Relocation of Terminal "D" USDA Baggage Inspection Facility"</i>			
	<i>"Interior Terminal Signage"</i>			
	<i>"Provision of Potable Water at Terminal "B" Gates"</i>			
	<i>"Refurbishment of Air Conditioning"</i>			
	<i>"Restroom Renovations/Additions"</i>			
<b>3</b>	<b>CEP FASE 3</b>	Jan-16	\$2,233,865	-
	<i>"Provision of Potable Water at Terminal "C" Gates"</i>			
	<i>"Terminal "C" Improvement"</i>			
	<i>"Fit-up new retail in Terminal C"</i>			
	<i>"Modification to Passenger Circulation from Terminal "C" to Terminal "B" Baggage Claim"</i>			
	<i>"Removal of sections of existing departure level canopies and install new tensile canopies at Terminal "B" and C"</i>			
	<i>"Terminal "A" FIS"</i>	Jul-18	\$5,733,934	-
<b>4</b>	<i>"Construction of South General Aviation Access Road and Utilities"</i>	Dec-13	\$1,209,320	-
<b>5</b>	<i>"Repair of Taxiway N Concrete Surfaces"</i>	Nov-20	\$26,414,423	\$7,976,122
<b>6</b>	<i>"Reconstruction Taxiway Sierra"</i>	Aug-13	\$2,808,639	\$1,498,052
<b>7</b>	<i>"Repair of Authority Maintenance Division and Motor Pool Building"</i>	Dec-14	\$747,986	-
<b>8</b>	<i>"Repair Curbside Water Leaks"</i>	Sep-14	\$362,124	-
<b>9</b>	<i>"Implementation of Airport Physical Vulnerabilities Security Plan, Including Airport Perimeter Security System"</i>	May-18	\$1,883,562	\$1,258,305
<b>10</b>	<i>"Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces"</i>	Sep-21	\$380,369	-
<b>11</b>	<i>"Terminal Bathroom Remodeling"</i>	Oct-13	\$1,530,211	-
<b>12</b>	<i>"Repair or Replace Elevators, Escalators and Stairwells"</i>	Feb-14	\$641,850	-
<b>13</b>	<i>"10Y Master Plan Update"</i>	Apr-19	\$924,532	\$647,163

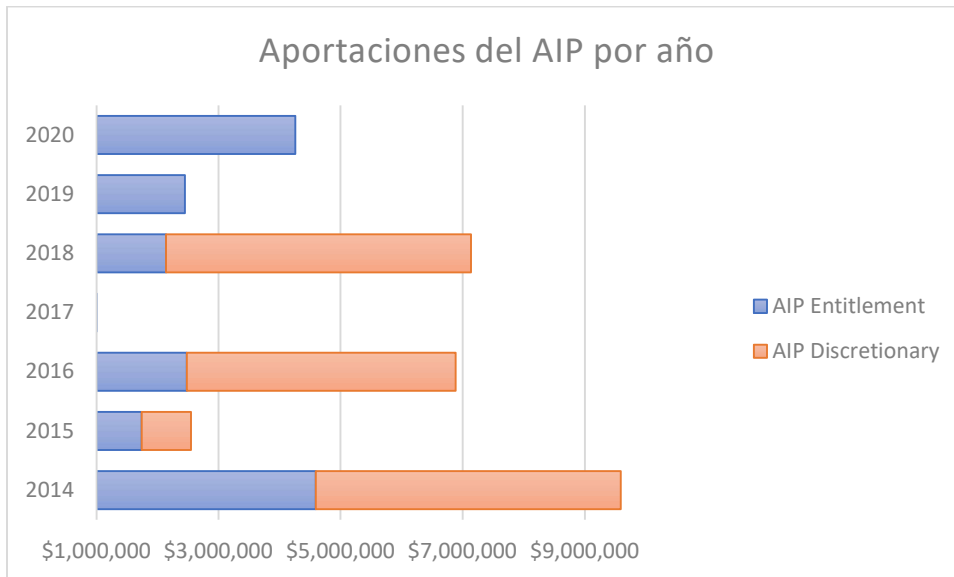
14	"Roadway 8/26 Runway Safety Area Extension"	Feb-14	\$11,741,032	\$8,692,760
15	"Environmental Mitigation for CIP (aka Finca Virginia)"	Feb-14	\$171,692	-
16	"Security Access Doors"	Oct-20	\$866,689	-
17	"Runway 10/28 PCC Rehab and Joint Seal"	Jul-20	\$2,207,845	\$1,209,144
18	"Management Parking Office Remodeling"	Jul-20	\$198,819	-
19	"Terminal Envelope Reconstruction"	Oct-20	\$2,011,137	-
20	"Acquire 3 Aircraft Rescue & Fire Fighting Vehicles"	Aug-17	\$1,842,742	\$1,289,917
21	"FedEx Building"	Jun-19	\$8,639,301	-
		<b>TOTAL:</b>	<b>\$187,196,680</b>	<b>\$ 22,571,463</b>

Se realizó una búsqueda en la página de la FAA sobre el *Airport Improvement Program* para corroborar los fondos asignados al Aeropuerto bajo este programa durante el periodo del 2014 al 2020. Abajo una tabla que resume las aportaciones de este programa por proyecto. Sépase que bajo este programa de subvención se conceden fondos a las agencias públicas u operadores privados para la planificación y desarrollo de aeropuertos de uso público que están incluidos en el Plan Nacional de Sistemas de Aeropuertos Integrados (*National Plan of Integrated Airport Systems* o "NPIAS" por sus siglas en inglés.). Según mencionáramos antes, bajo este programa se puede cubrir hasta un 75% de los costos elegibles para un proyecto elegible y, en determinados proyectos, hasta un 80%. Los proyectos elegibles son aquellos con impacto en la seguridad, protección y capacidad del aeropuerto y aquellos cuyo propósito sea atender problemas o situaciones de índole ambiental.

Tabla 102: Proyectos Subvencionados con Fondos AIP y CARES

Año Fiscal	Descripción Proyecto	AIP Entitlement	AIP Discretionary	AIP Sup. Discretionary	CARES General	CARES Local Match	Suma Total
2014	<i>Conduct Environmental Study</i>		\$626,759				\$626,759
2014	<i>Rehabilitate Taxiway</i>	\$4,590,623	\$4,999,377				\$9,590,000
2014	<i>Update Airport Master Plan Study</i>		\$490,000				\$490,000
2015	<i>Acquire Aircraft Rescue &amp; Fire Fighting Vehicle</i>	\$483,478	\$806,441				\$1,289,919
2015	<i>Install Perimeter Fencing</i>	\$1,258,345					\$1,258,345
2016	<i>Rehabilitate Taxiway</i>	\$2,479,548	\$4,404,918				\$6,884,466
2017	<i>Conduct Airport Master Plan Study</i>	\$157,166					\$157,166
2018	<i>Acquire Equipment</i>	\$422,079					\$422,079
2018	<i>Reconstruct Apron</i>	\$420,000	\$5,000,000				\$5,420,000
2018	<i>Reconstruct Runway</i>	\$1,125,949					\$1,125,949
2018	<i>Rehabilitate Runway</i>	\$168,890					\$168,890
2019	<i>Reconstruct Taxiway</i>	\$925,160					\$925,160

2019	Rehabilitate Runway	\$1,521,118				\$1,521,118
2019	Remove Obstructions [Non-Hazard]		\$9,100,000			\$9,100,000
2020	Acquire Aircraft Rescue & Fire Fighting Safety Equipment	\$89,599		\$38,399		\$127,998
2020	CARES Act Funds			\$33,417,298		\$33,417,298
2020	Conduct or Update Miscellaneous Study	\$111,948		\$47,977		\$159,925
2020	Reconstruct Taxiway	\$3,885,453		\$1,665,194		\$5,550,647
2020	Reconstruct Taxiway Lighting	\$280,000		\$120,000		\$400,000
<b>Total</b>		<b>\$17,919,356</b>	<b>\$16,327,495</b>	<b>\$9,100,000</b>	<b>\$33,417,298</b>	<b>\$1,871,570</b>



De las aportaciones identificadas en la tabla de arriba, al restar la aportación de todo aquello que no es un proyecto de mejora (los sombreados en rojo), vemos que la aportación total del AIP suma a aproximadamente **\$32 millones**.<sup>352</sup>

Finalmente, al evaluar el desempeño del Arrendatario en el desarrollo de proyectos de mejora capital y su inversión, notamos que en el “*Record of Decision*”, la determinación final de la FAA aprobando el arrendamiento del Aeropuerto a 40 años, se indicó que el Arrendatario propuso gastar \$1.4 billones en mejoras de capital durante el periodo del Contrato. Además, según el Plan de Mejoras de Capital suministrado por estos a la FAA en ocasión a su aprobación como operador privado del Aeropuerto, Aerostar propuso invertir un estimado de \$240 millones en los primeros tres (3) años.<sup>353</sup> Sin embargo, de la información provista por el Arrendatario, vemos que durante el periodo de los cinco (5) años que se cubre

<sup>352</sup> Váyase a la página de *Federal Aviation Administration, Airport Improvement Program Grant Histories* a: [https://www.faa.gov/airports/aip/grant\\_histories](https://www.faa.gov/airports/aip/grant_histories); acceda el enlace AIP Grant History Visualization (FYs 2005-2021) (actualizada al 5 de julio del 2023)

<sup>353</sup> Véase *Sharepoint 19\_Seventh Request > 16\_FAA ROD -SJU CIP.pdf*.

en este informe, Aerostar ha invertido \$187 millones. Destacamos, además, que no se proveyó documentación acreditativa de la cantidad invertida para todos los proyectos.

En respuesta al hallazgo de inversión en proyectos de mejoras capitales, específicamente sobre la representación de inversión a los tres años, Aerostar alegó que a través de los años el Plan de Mejoras de Capital (o CIP) al que se alude en el *Record of Decision* sufrió varios cambios mediante los cuales se modificaron proyectos y su consecuente inversión. En efecto, y según mencionado en la parte introductoria de esta sección, los CIPs son documentos de planificación. De nuestra evaluación de los CIPs presentados durante el periodo de evaluación constatamos cambios tanto en los proyectos como en la inversión.

### E. Resumen de la Evaluación

La Tabla 103, a continuación, muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los Proyectos y Mejoras Capitales en el Aeropuerto.

Tabla 103: Resumen de la Evaluación de Proyectos y Mejoras Capitales

Criterio	Evaluación
"General Accelerated Upgrades"	CP
"Airline Capital Improvements"	C
"Initial Capital Projects"	CP
"PFC Commitments"	C
"Capital Enhancement Plan"	C
"Capital Improvement Program"	CP
Resumen	C: 3
	CP: 3
	I: 0
	N/A: 0
<b>Leyenda:</b> C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica	

### F. Recomendaciones

Se le exhorta al Arrendatario a mantener expedientes completos de todos los proyectos y mejoras que desarrolla en el Aeropuerto. Como mínimo, el expediente de cada proyecto debe contener



información sobre su ámbito, las Autorizaciones requeridas, contratos, informes de progreso y facturas u otra documentación independiente que sirva para evidenciar su costo.

En conversaciones sostenidas con personal de infraestructura de Aerostar, estos indicaron no tener una base de datos (tabla) que contenga y resuma la información y el progreso de los proyectos de mejoras capitales desarrollados en el Aeropuerto. Ello, a pesar de que, anualmente, preparan y presentan sus Planes de Mejoras Capitales a Puertos y a la FAA. Las tablas con la información de los proyectos incluidas en esta sección fueron generadas por nosotros o preparadas por el Arrendatario, a solicitud nuestra.

Se recomienda que el Arrendatario genere y mantenga una base de datos con información relevante de los proyectos, por ejemplo: clasificación del proyecto (según el programa o requerimiento legal o contractual aplicable), propósito o justificación, identificación de los fondos utilizados, nombre de los contratistas que intervengan en el desarrollo del proyecto con identificación de su rol o intervención, autorizaciones o permisos requeridos, fecha de comienzo, fecha de culminación, costo final del proyecto, entre otra información pertinente. Esto le permitirá contar con un inventario de los proyectos generados o desarrollados bajo su administración, como operador del Aeropuerto; además, le será de utilidad a Puertos en la fiscalización y monitoreo de las mejoras capitales realizadas al Aeropuerto.

---

## **11.a. Requerimientos de Diseño y Construcción**

---

### **A. Condiciones del Contrato de Arrendamiento**

Según anticipado, a continuación, se discute el cumplimiento del Arrendatario con los requerimientos contractuales y legales en el desarrollo de algunos proyectos de mejora capital que fueron seleccionados como muestra para propósitos de esta auditoría.

El Capítulo 4 de los Estándares Operacionales establece los requerimientos y guías para la ejecución de proyectos de mejoras capitales y rehabilitaciones, con miras a mantener y preservar los activos del Aeropuerto, mientras se adapta al crecimiento en la demanda de aviación.

La Sección 4.1 del Contrato y la Sección 6.1 del Acuerdo de Uso exigen que los proyectos de mejora capital sean completados en el tiempo acordado en el Contrato y de conformidad con los Estándares Operacionales. La Sección 4.2 y el Apéndice "C" de los Estándares Operacionales incluyen las referencias de las guías para la operación del Aeropuerto (referencias generales, leyes, reglamentos y estándares, entre otras). El Arrendatario debe cumplir, como mínimo, con estos requerimientos.

Por su parte, el Artículo 9 del Acuerdo de Uso indica que las Aerolíneas Signatarias y el Arrendatario deben cumplir con todos los impuestos, licencias, permisos, certificados y otras autorizaciones requeridas por las leyes aplicables, incluyendo las regulaciones y directrices de la FAA, TSA o cualquier otra autoridad gubernamental con jurisdicción.

De conformidad con lo anterior, el Arrendatario debe cumplir con lo siguiente:

- *Diseño del Proyecto*  
El Arrendatario debe emplear ingenieros o arquitectos profesionales autorizados, cualificados para los trabajos de diseño de proyectos de mejoras capitales. Además, el Arrendatario debe retener los servicios de firmas que estén en cumplimiento con las leyes y regulaciones locales aplicables. Por otro lado, le compete al Arrendatario asegurarse que los diseños de los proyectos en el Aeropuerto sean preparados de conformidad con los estándares establecidos por las autoridades gubernamentales competentes, tales como, la FAA y TSA.
- *Contratista del Proyecto*  
El Arrendatario debe emplear los servicios de firmas de construcción debidamente registradas, que estén en cumplimiento con las leyes y reglamentos locales aplicables.
- *Inspección del Proyecto*  
El Arrendatario debe inspeccionar los trabajos de construcción para asegurar que estos sean realizados de conformidad con los planos, las especificaciones y los permisos aplicables. La inspección puede ser realizada por recursos internos o externos. De contratarse recursos externos, la firma debe estar en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables.
- *Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico*  
Conforme a la Ley Núm. 319 del 15 de mayo de 1938, según enmendada, a todo servicio profesional, plano o certificación de un ingeniero o agrimensor certificado, deberá adherírsele la estampilla del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico (“CIAPR”), cuyo valor dependerá de la cuantía de la obra o el servicio profesional.
- *Pago de Aranceles*  
El Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo y Uso de Terrenos de la Junta de Planificación de Puerto Rico, Reglamento Núm. 9233 del 2 de diciembre de 2020 (en adelante, el “Reglamento Conjunto”), requiere el pago de aranceles por concepto de planos de construcción, presentados para aprobación ante la Oficina de Gerencia de Permisos (“OGPe”) y/o los Municipios Autónomos competentes.
- *Aprobación de la Autoridad de los Puertos*  
El Artículo 4 del Contrato requiere al Arrendatario obtener la aprobación de Puertos sobre el ámbito y los documentos de construcción de los proyectos que sean implementados por este.
- *Aprobación de la FAA*  
Algunos de los proyectos implementados por el Arrendatario en el Aeropuerto, deben ser aprobados por la FAA. Por ejemplo, se requiere la aprobación de la FAA en proyectos subvencionados con asignación de fondos federales (*Grants*) bajo el Programa de Mejoras del Aeropuerto (*Airport Improvement Program* o “AIP”, por sus siglas en inglés), aquellos sufragados con *Passenger Facility Charges* (“PFC”) y otros proyectos que pudiesen afectar la operación del aeropuerto.
- *Buy American Preference Requirements Airports*  
Las preferencias de compra estadounidense, bajo 49 U.S.C. § 50101, requieren que todo el acero y los productos manufacturados, utilizados en los proyectos financiados por el AIP, se produzcan

en los Estados Unidos. Al aceptar la subvención del AIP, los beneficiarios deben certificar que todo el acero o los productos manufacturados utilizados en cualquier parte del proyecto subvencionado por el AIP, sean producidos en los Estados Unidos y son 100 por ciento manufacturados con materiales estadounidenses. Esta evaluación debe ser realizada durante los procesos de revisión y aprobación de los “*submittals*”.

- *Evaluación Ambiental*

Se requiere que el Arrendatario realice todas las actividades de construcción en cumplimiento con los requerimientos ambientales de Puertos, del gobierno local y la Ley Federal de Política Pública Ambiental I (“NEPA”, por sus siglas en inglés).

El Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental de la Junta de Calidad Ambiental requiere evaluar el impacto al medio ambiente que pueda tener un proyecto. Dicho reglamento también establece la figura de la Exclusión Categórica, mediante la cual se excluye de la mencionada evaluación ambiental a aquellas acciones rutinarias o predecibles, por entenderse que estas no tendrán un impacto ambiental significativo. Una Exclusión Categórica permite que un proyecto pueda realizarse sin una evaluación ambiental previa, si así es categorizado y autorizado por Junta de Calidad Ambiental.

- *National Pollution Discharge Elimination System (NPDES)*

La Agencia Federal de Protección Ambiental (“EPA”, por sus siglas en inglés), mediante la autoridad conferida a ella en la Ley Federal de Agua Limpia (*Clean Water Act*), requiere la obtención de un permiso conocido como *National Pollution Discharge Elimination System* (“NPDES”), para las descargas de contaminantes provenientes de proyectos de construcción en cuerpos de agua.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan*

Como parte del permiso NPDES que emite la EPA para proyectos de construcción, se requiere la confección de un *Storm Water Pollution Prevention Plan* (“SWPPP”), que es un plan para disminuir las descargas de aguas de escorrentía para casos en que se impacte un acre o más de superficie. El plan debe detallar las actividades que el contratista realizará para evitar o minimizar la contaminación de cuerpos de agua, a causa de aguas de escorrentías provocadas por la lluvia o la erosión o sedimentación, generada por las actividades de construcción.

- *Permiso General Consolidado*

El Reglamento Conjunto requiere la obtención del Permiso General Consolidado, que incluye el Plan de Control de Erosión y Prevención de la Sedimentación (“Plan CES”), el Permiso de Actividad Generadora de Desperdicios Sólidos No Peligrosos (“Permiso DS-3”) y el Permiso para Fuente de Emisión (“Permiso PFE”), todos emitidos por la Junta de Calidad Ambiental. Este permiso consolida varios permisos relacionados a impactos ambientales en los proyectos de construcción.

El Plan CES es requerido:

- En casos de construcción o demolición en áreas de 900 metros cuadrados o más;
- En casos de extracciones de corteza terrestre de 40 metros cuadrados o más; y
- En casos de operación de plantas dosificadoras de hormigón.

El Permiso DS-3 es requerido:

- En casos de disposición de materiales con contenido de asbesto; y
- En casos de generación, no habitual, de desperdicios sólidos no peligrosos de más de quince (15) yardas cúbicas semanales.

El Permiso PFE es requerido:

- En casos de movimientos de terreno y construcción en áreas de 900 metros cuadrados o más;
- En casos de instalación y operación de generadores de electricidad que excedan ciertas capacidades;
- En casos de manejo y disposición de materiales con contenido de plomo;
- En casos de operación de plantas dosificadoras de hormigón que no conlleven procesamiento; y
- En casos de extracciones de la corteza terrestre.

Una vez finalizada la obra, la Junta de Calidad Ambiental requiere que el profesional encargado de los informes mensuales del Permiso CES, notifique sobre la finalización de las obras en el proyecto y la disposición final de los desperdicios generados. Una vez notificado lo anterior, la Junta de Calidad Ambiental emite un comunicado cerrando el archivo del proyecto, lo que constituye el cierre del permiso.

▪ Informes de Plan CES

El Plan CES requiere la presentación de un informe inicial, un informe mensual y un informe final del proyecto, todos certificados por un ingeniero licenciado. En este informe se detallan las medidas de control implantadas durante el periodo reportado y sus costos, incluyendo fotos.

▪ Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Plomo

El Reglamento para el Control de las Actividades de Mitigación de Pintura con Base de Plomo de la Junta de Calidad Ambiental, Reglamento Núm. 6594 del 14 de marzo del 2003, requiere que se obtenga un permiso antes de comenzar cualquier actividad de mitigación y disposición de pintura con presencia de plomo.

Una vez finalizados los trabajos de remoción de material con contenido de plomo, la Junta de Calidad Ambiental requiere que se certifique y evidencie la debida disposición del material con contenido de plomo. Una vez notificado lo anterior, la Junta de Calidad Ambiental emitirá un comunicado cerrando el proyecto, lo que constituye el cierre del permiso.

▪ Manifiestos de Desperdicios Sólidos

Los Manifiestos de Desperdicios Sólidos son parte de los documentos requeridos bajo el Permiso General Consolidado de la Junta de Calidad Ambiental, específicamente, para actividades generadoras de desperdicios sólidos. El manifiesto es un documento que informa la cantidad de desperdicios sólidos generada y su transporte hacia un lugar autorizado.

▪ Pago de Patentes y Arbitrios

La Ley Núm. 113 de 10 de Julio de 1974, según enmendada, conocida como la Ley de Patentes Municipales, impone el pago de patentes por cualquier actividad con fines de lucro o prestación de

servicios, incluyendo la construcción. El pago de patentes debe realizarse antes de comenzar la construcción.

En términos de arbitrios municipales y para el periodo cubierto en este informe, la ley aplicable era la Ley Núm. 81 del 30 de agosto de 1991, según enmendada, conocida como la Ley de Municipios Autónomos (ahora derogada por la Ley Núm. 107 del 2020, según enmendada), que requiere el pago de una contribución para poder llevar a cabo una actividad u obra de construcción dentro de los límites territoriales del municipio correspondiente. El pago de arbitrios debe realizarse antes de comenzar la construcción.

- Notificación para Proceder

Para la sana administración del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria, el notificar al contratista la fecha oficial de comienzo de la obra. Esto se hace mediante la emisión de una Notificación para Proceder, donde se indica la fecha en la que, oficialmente, el contratista está autorizado a comenzar los trabajos de construcción. A partir de esta fecha, comienza a contar el tiempo de construcción establecido en el contrato para la obra, suscrito entre el dueño y el contratista.

- Certificado de Terminación Sustancial

Para la administración adecuada del itinerario de cualquier proyecto de construcción, es típico en la industria, notificar la terminación sustancial de los proyectos a los contratistas. La terminación sustancial de una obra de construcción constituye la fecha en la que los trabajos realizados han alcanzado un progreso tal, que el proyecto puede comenzar a ser utilizado para los propósitos para el cual fue diseñado.

- Certificado de Terminación Final

Para llevar una sana administración de cualquier contrato de construcción, es típico en la industria el notificar la terminación final de los proyectos a los contratistas. La terminación final de una obra de construcción constituye la fecha en la que todos los trabajos requeridos por contrato fueron completados por el contratista, en su totalidad, de conformidad con los planos y especificaciones del proyecto.

- Seguros

El Artículo 13 del Contrato y las Secciones 8.3 y 8.4 del Acuerdo de Uso le requieren al Arrendatario mantener cubiertas de seguros para los proyectos que se ejecuten durante la vigencia del Contrato, para asegurar las facilidades del Aeropuerto, sus empleados y profesionales. Algunas de las cubiertas requeridas son: “*Commercial General Liability*”, “*Professional Liability, Payment and Performance Bond*”, Fondo del Seguro del Estado, “*Owners’ Contractors Protective Liability Insurance*”, “*Builders Risk, Automobile Liability*”, “*Umbrella Liability*”, “*Employer’s Liability Insurance*”, entre otros.

- Planos As-Built

El buen uso y costumbre en la industria de construcción, requiere que todo proyecto de construcción terminado debe ser documentado en planos “*As-Built*”. Esto, con el propósito de identificar las variaciones en el diseño original que haya tenido el proyecto durante su ejecución, si alguna. Los

planos “As-Built” tienen una importancia vital, ya que reflejan cómo terminó construyéndose el proyecto, convirtiéndose en el único plano de referencia confiable, luego de finalizar un proyecto.

## **B. Metodología de Evaluación**

Inicialmente, la metodología de evaluación para los requerimientos de diseño y construcción de los proyectos a ser visitados consistía en obtener una lista o registro de los proyectos realizados por el Arrendatario desde el Cierre. Sin embargo, Aerostar alegó no tener una lista o registro de proyectos realizados. Con la documentación disponible y los requerimientos del Contrato, elaboramos una tabla con una serie de proyectos que surgen de las obligaciones contractuales que identificamos anteriormente, a saber: Proyectos de Capital Inicial, Proyectos de Mejoras Aceleradas y Plan de Transición, entre otras fuentes de obligación.

Con esta lista, se procedió con la selección de una muestra de cinco (5) proyectos de diferentes ámbitos y niveles de inversión.

Para evaluar los proyectos de muestra, se le solicitó al Arrendatario documentación que evidenciara las firmas involucradas en la gestión de los proyectos, preparación de diseños, gestión de permisos, pago de impuestos, licencias o permisos requeridos y las cubiertas de pólizas de seguro, entre otros requerimientos típicos, para cualquier proyecto de construcción en Puerto Rico.

Los resultados de la evaluación fueron divididos de la siguiente manera:

- **En Cumplimiento**  
Significa que el Arrendatario cumplió a cabalidad con los requerimientos del renglón en evaluación. Se ejecutaron todos los pasos o requerimientos de los permisos o procedimientos.
- **Cumplimiento Parcial**  
Significa que el Arrendatario suministró evidencia de haber cumplido con parte, pero no todos los requerimientos de los permisos o procedimientos del renglón evaluado.
- **Incumplimiento**  
Significa que el Arrendatario no suministró evidencia alguna de haber cumplido con los pasos o requerimientos de los permisos o procedimientos del renglón en evaluación.

## **C. Resultados de la Auditoría**

A continuación, se discute la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción del Contrato para los proyectos seleccionados como muestra e inspeccionados durante la visita del 16 de diciembre de 2020.

### **Repair of Taxiway N Concrete Surfaces (Proyecto en Progreso al momento de la visita)**

El proyecto consistió en la reconstrucción de pavimento del Taxiway “N” (Intersección con Taxiway “S”), ubicado entre las vías “N3” y “S” del Aeropuerto. La reconstrucción consistió, principalmente, en un área superficial de 304,750 pies cuadrados de asfalto y pavimento en hormigón, revestimiento de grado estructural para las utilidades, reemplazo e instalación de cables eléctricos y la rehabilitación de

utilidades existentes (tuberías, pocetos pluviales, registros, entre otros). Según el Arrendatario, este proyecto tuvo un costo de aproximado de \$26 millones.

El proyecto de reparación de superficies de concreto para el *Taxiway "N"*, forma parte de la lista de Proyectos de Capital Inicial (*Schedule "J"* del Acuerdo de Uso y *Exhibit "F"* del Plan de Transición). También, fue incluido en el *Exhibit "D"* del Plan de Transición (Plan de Mejoras Capitales del Aeropuerto a Cinco Años o *Airport Capital Improvement Plan* o "ACIP", por sus siglas en inglés).

- *Diseño del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 El diseño del proyecto fue preparado por la firma CH Caribe, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos locales para operar o hacer negocios en Puerto Rico y los requerimientos de licenciamiento para los profesionales de ingeniería, agrimensura y arquitectura (Ley Núm. 173 del 1988, según enmendada). El 16 de diciembre de 2020, durante la visita a los proyectos, se pudo comprobar que los planos de construcción fueron debidamente ponchados y firmados por el Ing. John R. Thompson, quien consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 26976.
- *Contratista del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 Las obras de construcción del proyecto fueron llevadas a cabo por la compañía McCarthy Improvement Puerto Rico, con número de registro 383612 en el Departamento de Estado, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos de ley aplicables.
- *Inspección del Proyecto* *Incumplimiento*  
 Las obras de construcción fueron inspeccionadas desde el año 2017 (según estampilla digital especial del CIAPR<sup>354</sup>) hasta el 2020 (según el Arrendatario) por el Ing. Roberto López Esquerra, representando a la compañía CH Caribe. El ingeniero López consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 18118.

Es importante resaltar, que la Resolución JPI-31-10-2017 emitida por la Junta de Planificación, informa que el Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo y Uso de Terrenos del 24 de marzo de 2015 (Reglamento Conjunto de 2015), fue declarado nulo por el Tribunal de Apelaciones el 22 de diciembre de 2016; dejando vigente el Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Construcción y Usos de Terrenos del 29 de noviembre de 2010 (Reglamento Conjunto de 2010). El permiso de construcción<sup>355</sup> de este proyecto fue emitido el 2 de junio de 2017. Por lo tanto, las disposiciones que le aplican son las del Reglamento Conjunto de 2010.

Cabe recordar, que la compañía CH Caribe también fue quien estuvo a cargo del diseño del proyecto. A estos efectos, la Sección 15.3.5(b) del Reglamento Conjunto de 2010, indica que: **"el Inspector de la Obra de Construcción *no podrá haber fungido como proyectista o contratista de la obra*". Es importante hacer esta aclaración, ya que en el Reglamento Conjunto de 2015 esta prohibición había sido eliminada, lo que pudo haber creado confusión.**

<sup>354</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway "N" > 01\_CIAPR STAMPS.

<sup>355</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway "N" > 05\_Permito de Urbanización Approved by Municipality of Carolina.

También, el Arrendatario informó que desde el año 2019 hasta el 2020, la construcción fue inspeccionada por el Sr. Jon Graf y el Sr. Alberto L. Matta, representantes de la compañía Kimley-Horn Puerto Rico, LLC. Ambos representantes certificaron que la obra fue, sustancialmente, completada (Certificado de Terminación Sustancial),<sup>356</sup> en sus distintas fases.

No obstante, como resultado de la investigación, no pudimos constatar que el señor Graf o el señor Matta estuviesen licenciados como profesionales, en cumplimiento con la Ley Núm. 173. Se procedió a investigar a los representantes para evaluar su cumplimiento mediante una búsqueda de licencia de profesionales en los siguientes medios: el Departamento de Estado de Puerto Rico, en el CIAPR (reconocido por la Junta Examinadora de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico) y en la Junta Examinadora de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas. Los hallazgos fueron los siguientes:

- El Sr. Jon Graf no consta como arquitecto o ingeniero en los registros locales (entes reguladores); por lo cual, bajo la Ley Núm. 173, no está capacitado para ejercer la arquitectura o ingeniería en Puerto Rico.
- Alberto L. Matta – consta como ingeniero en entrenamiento, con número de licencia 27353; por lo cual, bajo la Ley Núm. 173, puede ejercer como ingeniero en entrenamiento (de manera limitada).

El Artículo 2 de la Ley Núm. 173 antes citada, expone que:

*“A los fines de proteger la vida, la salud y la propiedad, y para fomentar el bienestar público, en general, toda persona que ejerza u ofrezca ejercer la profesión de Ingeniero, Arquitecto, Agrimensor o Arquitecto Paisajista en Puerto Rico, en el sector público o en la empresa privada, estará obligada a presentar evidencia acreditativa de que está autorizada, de conformidad a esta Ley, para ejercer como Ingeniero, Arquitecto, Agrimensor o Arquitecto Paisajista en Puerto Rico, que figura inscrita en el Registro de la Junta, y que es miembro activo del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, o del Colegio de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas de Puerto Rico, según fuere el caso.”*

Por su parte, el Artículo 4(d) expone lo siguiente:

*“Limitaciones a la práctica de los ingenieros en entrenamiento. Los ingenieros en entrenamiento estarán autorizados a practicar su profesión de manera limitada. No podrán prestar servicios de certificación de planos, diseños o mediciones en ingeniería o arquitectura.”*

Por otra parte, el CIAPR informa que:

*“Los ingenieros en entrenamiento tienen una práctica limitada, pueden realizar trabajo de ingeniería bajo la supervisión directa de un ingeniero. Los profesionales en entrenamiento no pueden certificar trabajos profesionales, asumir responsabilidad primaria por los mismos ni contratar directamente con el público.”*

A estos efectos, se determina que el Arrendatario está en Incumplimiento con la inspección del proyecto, ya que las inspecciones fueron realizadas por personal no autorizado bajo la ley aplicable.

<sup>356</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 15\_Certifications of Substantial Completion Twy “N”.



- Permiso de Construcción *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del Permiso de Urbanización número 17-0583-PU-N01<sup>357</sup>, emitido por el Municipio Autónomo de Carolina el 2 de junio de 2017. También, se suministró la enmienda #1 a dicho permiso para incluir como Accesorio Incidental de Planta de Premezclado de Concreto Temporera. Esta enmienda fue emitida por el Municipio Autónomo de Carolina el 2 de agosto de 2017.
- Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del pago de los sellos. Evidencia de los sellos se puede encontrar en la portada del plano de diseño de obra. Además, se incluyó la evidencia del pago de la estampilla digital del CIAPR<sup>358</sup> como parte del Inspector Designado.
- Pago de Aranceles *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia de la factura de pago de aranceles<sup>359</sup> al Municipio de Carolina con fecha del 7 de abril de 2017, por la cantidad de \$70,590.00. Además, se incluyó copia del cheque emitido para el pago correspondiente.
- Aprobación de Puertos, Alcance y Docs. de Construcción *Incumplimiento*  
 La Sección 4.4(b) del Contrato, establece que Puertos debe aprobar el alcance de los trabajos y los documentos de construcción. El Arrendatario informó que la evidencia de aprobación por parte de Puertos no está disponible. Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar y Puertos indicó que este proyecto ya estaba previamente acordado al momento de la fecha de cierre del Contrato. No se expresó sobre el requerimiento contractual que exige que Puertos apruebe el alcance de los trabajos y documentos de construcción.<sup>360</sup>

Por la falta de evidencia, se considera al Arrendatario en Incumplimiento por no haber demostrado la aprobación de Puertos al alcance de los trabajos y los documentos de construcción para el proyecto.

- Aprobación de la FAA *En Cumplimiento*  
 Entre los documentos suministrados por el Arrendatario, se identificó que la FAA cursó carta a Aerostar con fecha del 11 de julio de 2014, para la Determinación de Aprobación de Proyectos, bajo el programa de PFC.<sup>361</sup> En la página 14 de dicha carta, la FAA indicó haber aprobado parcialmente los fondos solicitados originalmente, aprobando solo el financiamiento de \$18,012,381.

Esta evidencia también detalla la evaluación del alcance de los trabajos del proyecto por parte de la FAA. A tales efectos, se considera al Arrendatario en Cumplimiento con su obligación de obtener la aprobación de la FAA para el proyecto.

<sup>357</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway "N" > 05\_Permiso de Urbanización Approved by Municipality of Carolina.

<sup>358</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway "N" > 01\_CIAPR STAMPS.

<sup>359</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway "N" > 06\_Pago de Aranceles.

<sup>360</sup> Se dio seguimiento a esta solicitud de información a Puertos mediante emails con fechas del 7/oct/20, 9/oct/20, 11/dic/20 y llamadas al Ing. Pedraza, el 1/feb/20, 2/feb/20 y 10/feb/20.

<sup>361</sup> Ver Sharepoint: 15\_Fourth Request > Req\_84 > FAA Final Approval PFC Exhibits July 11 2014.

- *Evaluación Ambiental* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental Número 2017-169451-DEA-001163<sup>362</sup>, expedida el 13 de junio de 2017.
- *Permiso NPDES* *En Cumplimiento*  
 Cumpliendo con las condiciones del Permiso de Urbanización, el Arrendatario suministró evidencia de la notificación de intención para solicitar autorización (*Notice of Intent* o “NOI”, por sus siglas en inglés) y la aprobación de la EPA de la solicitud del permiso para el Proyecto. La solicitud del permiso, con número de identificación PRR10004B,<sup>363</sup> fue realizada por el Arrendatario. La notificación a la EPA tiene fecha del 15 de febrero de 2018.

Se utilizó un enlace de la EPA para validar la información suministrada por el Arrendatario. En el enlace aparece, en efecto, que la notificación fue sometida el 15 de febrero de 2018, bajo un Permiso General, el cual tiene efectividad desde el 1 de marzo de 2018 hasta el 15 de febrero de 2022.
- *Storm Water Pollution Prevention Plan* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró copia del SWPPP para el Proyecto. El SWPPP<sup>364</sup> fue preparado por el CH Caribe Engineers, PSC, a través de Aerostar y sometido a la EPA.
- *Permiso General Consolidado (PGC)* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia de cumplimiento con el permiso. El permiso número 2016-109441-PGC-001958,<sup>365</sup> fue aprobado por la OGPe el 18 de agosto de 2017 y tiene vigencia hasta el 18 de agosto de 2022. El PGC para el proyecto incluyó el Permiso CES, el Permiso DS-3 y el Permiso PFE.
- *Informes Plan CES* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del Plan CES<sup>366</sup>, preparado por CH Caribe Engineers, PSC en mayo de 2017. El Plan fue presentado por el Ing. Jorge M. Álvarez Blasco, quien consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 8830.

Se proveyeron dos (2) Certificados para la designación de dos (2) inspectores para realizar la inspección de la implantación del Plan CES. Estos profesionales son identificados a continuación:

- El Ing. Roberto López Esquerra, PE con número de licencia 18118, fue designado como inspector para realizar la inspección de la implantación del Plan CES.
- El Ing. John R. Thompson, PE con número de licencia 26976, fue designado como otro profesional que preparó planos y documentos relacionados con el Permiso General para otras obras.

<sup>362</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 04\_2017-169451-DEA-001163-018.

<sup>363</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 07\_PRR1004B CopyOfRecord.

<sup>364</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 08\_Mcl Job17010 Taxilane “N” Reconstruction SJU - Submittal 36 P-156 SWPPP\_Response.

<sup>365</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 09\_2016-109441-PGC-001958-034 Permiso General Consolidado Taxiway “N” Reconstruction.

<sup>366</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 10\_CES Plan Taxilane “N” Reconstruction.

Se proveyó copia de los informes iniciales, de progreso y final para el proyecto. Los informes fueron preparados y certificados por el Ing. Roberto López Esquerre.

- Certificación Negativa o Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Asbesto / Plomo En Cumplimiento  
 Para la evaluación de este permiso, se le solicitó al Arrendatario evidencia de algún estudio, permiso o certificación negativa, para evaluar el cumplimiento con las disposiciones de dicha autorización. El Arrendatario proveyó copia de la Certificación de No Presencia de Pintura con Base de Plomo en Estructuras a Demolirse, firmado por el inspector el 18 de julio del 2017.<sup>367</sup>
- Permiso del Cuerpo de Ingenieros No Aplica  
 El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE; por lo que, el Arrendatario no presentó documentación relacionada.
- Manifiestos de Desperdicios Sólidos En Cumplimiento.  
 El Arrendatario suministró evidencia de la autorización con fecha del 8 de marzo de 2017, de la compañía Landfill Technologies, LLC<sup>368</sup>, quien opera el Sistema de Relleno Sanitario de Toa Baja, bajo la autorización de la JCA. Por medio de esta autorización, se le informa a la JCA que Landfill Technologies, LLC no tiene objeción para depósito de los desperdicios sólidos no peligrosos y escombros generados en el proyecto de construcción.

El Arrendatario suministró copia de los manifiestos generados en el proyecto desde el 16 de agosto de 2018 al 30 de octubre de 2018. Estos manifiestos reflejan que se ha dispuesto de aproximadamente 2,691 yardas cúbicas de desperdicios sólidos en dicho periodo de tiempo.
- Pago de Patentes y Arbitrios En Cumplimiento  
 Según consta de la documentación provista, el Contratista del proyecto realizó el pago el 31 de mayo de 2017 de las patentes y arbitrios<sup>369</sup> al Municipio Autónomo de Carolina.
- Notificación para Proceder En Cumplimiento  
 El Arrendatario suministró evidencia de tres (3) notificaciones para proceder<sup>370</sup> al contratista (“NTP”, por sus siglas en inglés), las mismas se describen a continuación:
 
  - El NTP #1 fue emitido el 6 de febrero de 2017, con 45 días calendario para someter documentos relacionados a itinerario de los trabajos (CPM y actividades de proconstrucción).
  - El NTP #2 fue emitido el 4 de abril de 2017, con 60 días calendario para someter y aprobar todos los “submittals” necesarios para comenzar los trabajos de construcción.
  - El NTP #3 fue emitido el 12 de enero de 2018, con 375 días calendario para completar los trabajos de construcción (fase de construcción).
- Certificado de Terminación Sustancial Incumplimiento

<sup>367</sup> Véase Sharepoint 17\_Fifth Request > 44\_Certificación No presencia de Plomo PGC-010 Taxiway November.pdf

<sup>368</sup> Ver carpeta en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 12\_Manifiestos Desperdicios Sólidos.

<sup>369</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 13\_Pago de Patente y Arbitrios.

<sup>370</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 14\_Notice to Proceed.

El Arrendatario suministró evidencia de los Certificados de Terminación Sustancial<sup>371</sup> de la obra. Los Certificados de Terminación Sustancial fueron emitidos por funcionarios de la compañía Kimley-Horn PR, LLC para varias fases del proyecto:

- Fase A, Sub-fase A2 – certificado el 14 de julio de 2019, por John Graf (Representante Residente del Proyecto).
- Fase C – certificado el 28 de diciembre de 2019, por Alberto L. Matta (Representante Jr. Residente del Proyecto). Informando que hay señalamientos pendientes del “*punch-list*” de la Fase A, Sub-fase A2 y Fase C.
- Fase B1 – certificado el 6 de octubre de 2020, por John Graf (Representante Residente del Proyecto). Informando que hay señalamientos pendientes del “*punch-list*” de la Fase B1 y Cierre Final.

Como fuera señalado anteriormente en la evaluación de la Inspección del Proyecto, los Certificados de Terminación Sustancial fueron certificados por personas no capacitadas para ejercer la arquitectura o ingeniería en Puerto Rico (bajo la Ley Núm. 173). A tales efectos, se considera al Arrendatario en Incumplimiento con los Certificados de Terminación Sustancial, ya que fueron emitidos por profesionales no licenciados para ejercer la práctica en Puerto Rico.

- Certificado de Terminación Final *No Aplica*  
El Arrendatario no suministró evidencia del Certificado de Terminación Sustancial de la obra. No obstante, al momento de la inspección, el proyecto se encontraba en la fase de culminación de las obras.
- Seguros *En Cumplimiento*  
El Arrendatario, inicialmente, presentó documentación referente a las pólizas de seguro gestionadas por el contratista del proyecto. Las pólizas y documentación suministrada por el Arrendatario fueron las siguientes:
  - “*Commercial General Liability*”<sup>372</sup> – con número de póliza DGLPR643038-2, efectiva desde el 17 de febrero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2020, e incluye accidentes de hasta un millón de dólares (\$1,000,000.00) por ocurrencia.
  - *Professional Liability* – El Arrendatario hace referencia a distintas compañías, a las cuales se le requiere el “*Professional Liability*” (contratista<sup>373</sup> e inspección<sup>374</sup>):
    - McCarthy Improvement Company (Contratista) – con número de póliza EOP366537201 y UBMPR665325117, efectivas desde el 1 de febrero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2020, con cubiertas de “*Professional Liability*”, por dos millones de dólares (\$2,000,000.00), por reclamación y un “*Contractor Policy*”, por cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por reclamación.
    - CH Caribe Engineers, PSC (Inspección) – con número de póliza EON-G21655065-008, con un periodo de cubierta del 15 de diciembre de 2017 al 1 de julio de 2018; núm. EON-G21655065-009, con un periodo de cubierta del 1 de julio de 2018 al 1 de julio de 2019; y núm. EON-G21655065-010, con un periodo de cubierta del 1 de julio de 2019 al 1 de julio de 2020, todas con cubierta de cinco millones de dólares

<sup>371</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 15\_Certifications of Substantial Completion Twy “N”.

<sup>372</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18\_Insurance Twy “N”.

<sup>373</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18\_Insurance Twy “N”.

<sup>374</sup> Ver documento en el Sharepoint: 15\_Fourth Request > Req\_39 > Professional Liability COIs (02-05-2021).

(\$5,000,000.00), por reclamación y cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), de agregado por reclamación.

- Kimley-Horn Puerto Rico, LLC (Inspección) – con número de póliza B0146LDUSA1904949, efectiva desde el 1 de abril de 2019 al 1 de abril de 2020, con cubierta de cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por reclamación y cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), de agregado por reclamación.
- *Contractor Pollution Legal Liability*<sup>375</sup> – con número de póliza UBMPR665325117, efectiva desde el 1 de febrero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2020, con una cubierta de cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por reclamación.
- *Umbrella Liability*<sup>376</sup> – con número de póliza 1000235825-02, efectiva desde el 1 de febrero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2020, con una cubierta de diez millones de dólares (\$10,000,000.00), por ocurrencia, y diez millones de dólares (\$10,000,000.00) en el agregado.
- *Workers Compensation and Employer's Liability*<sup>377</sup> – con número de póliza DGLPR643038-2, efectiva desde el 1 de febrero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2020, con una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente.
- *Performance Bond and Statutory Payment Bond*<sup>378</sup> – con número 30000514, por la cantidad de \$19,742186.80, acordados el 5 de enero de 2017 y ejecutado el 19 de enero de 2017.
- *Fondo del Seguro del Estado*<sup>379</sup> – con número 1724000753 y vigencia desde el 31 de mayo de 2017 hasta el 30 de septiembre de 2018.
- *Automobile Liability*<sup>380</sup> –
  - Póliza número 5180541427, efectiva desde el 17 de febrero de 2017 hasta el 17 de febrero de 2018 y una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente.
  - Póliza número CA-46092904, efectiva desde 4 de febrero de 2018 hasta el 4 de febrero de 2019.
  - Póliza número 5180590648, efectiva desde el 7 de febrero de 2019 hasta el 7 de febrero de 2020.
  - Póliza número 5180616218, efectiva desde el 7 de febrero de 2020 hasta el 7 de febrero de 2021.

■ Planos As-Built En Cumplimiento

El Arrendatario suministró evidencia de los planos digitales “as-built” del Proyecto con fecha del 30 de noviembre del 2020.<sup>381</sup> Además, durante la visita realizada a las facilidades del Aeropuerto el 16 de diciembre de 2020, el Arrendatario permitió la evaluación de los planos de diseño.

<sup>375</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18\_Insurance Twy “N”.

<sup>376</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18\_Insurance Twy “N”.

<sup>377</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18\_Insurance Twy “N”

<sup>378</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18D\_Performance Bond and Statutory Payment Bond.

<sup>379</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18E\_COI CFSE.

<sup>380</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Taxiway “N” > 18H\_COI Auto Insurance.

<sup>381</sup> Véase Sharepoint 17\_Fifth Request > 48\_Twy “N” Planos “As-Built”\_Stamped.pdf

Las siguientes fotografías fueron tomadas durante la visita a los proyectos, realizada el 16 de diciembre de 2020. Nota: las fotos fueron tomadas desde un vehículo en movimiento para no afectar la operación del Aeropuerto y por razones de seguridad personal.

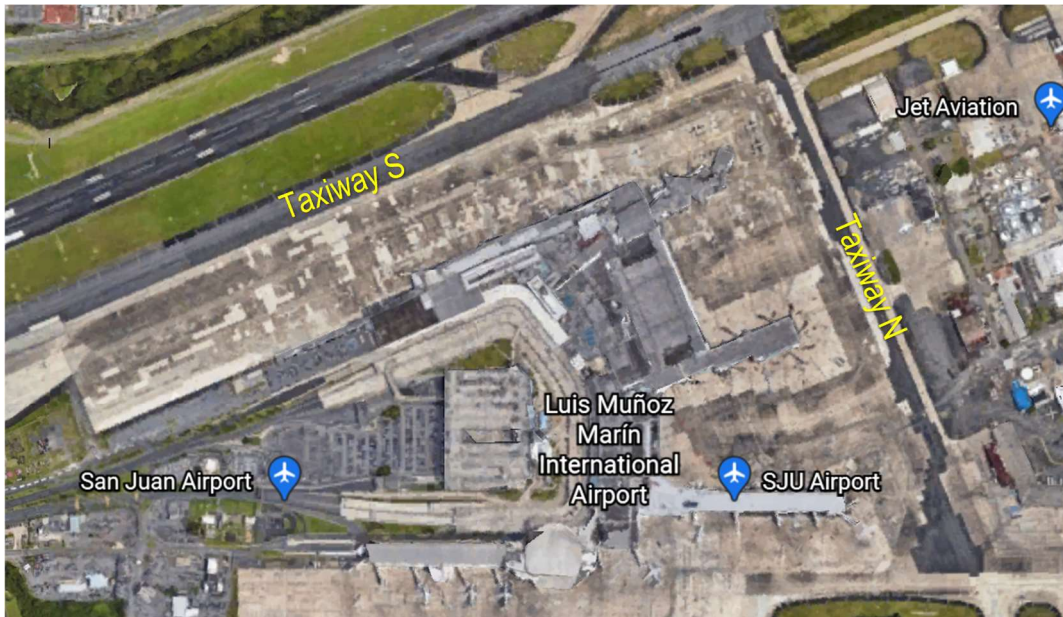


Ilustración 3: Foto aérea del Aeropuerto (por Google Earth).



Ilustración 4: Taxiway "N", recuadro de color rojo al área del proyecto.



Ilustración 5: Sobre el Taxiway "N".



Ilustración 6: Luminaria sobre la superficie del Taxiway "N".



Ilustración 7: Vista de Taxiway “N” hacia Taxiway “S”.

***Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings at the LMM Airport Facility (en progreso al momento de la inspección)***

El *Schedule 13* (Mejoras Generales Aceleradas) del Contrato, indica que el proyecto consiste en reemplazar todo el piso de las instalaciones del Aeropuerto que esté deteriorado o que no se ajuste a las buenas prácticas de la industria, para el mejoramiento de la estética y minimizar los posibles problemas de seguridad y lesiones causadas por instalaciones defectuosas. La Sección 2(d) del *Schedule 13* indica que el Arrendatario debía completar dichas mejoras a más tardar 18 meses, después del Cierre.

Por otra parte, el Arrendatario informó que este proyecto comenzó en el año 2013 hasta el 2014, pero que tomaron la decisión de extender el alcance de los trabajos e incluirlo como parte del CEP, con el fin de reemplazar todo el piso como parte de las mejoras capitales del Aeropuerto.

- *Diseño del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 El diseño del proyecto fue contratado por el Arrendatario a la firma CSA Architects & Engineers, LLP, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos legales aplicables. El 16 de diciembre de 2020, durante la visita a los proyectos, se pudo comprobar que los planos de construcción fueron debidamente ponchados y firmados por la Arq. Annette Alfonso, quien consta en el registro de Junta de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas como arquitecta licenciada, con licencia número 12304.
- *Contratista del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 Las obras de construcción del proyecto fueron llevadas a cabo por la compañía Interlink-Hunt LLC, con número de registro 327981, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos del legales aplicables.



- Inspección del Proyecto En Cumplimiento  
Las obras de construcción fueron inspeccionadas<sup>382</sup> por el Ing. Memphis J. Caban Rodríguez. El ingeniero Caban consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 17542.

- Permiso de Construcción En Cumplimiento  
El Arrendatario suministró el Permiso de Construcción número 13-1320<sup>383</sup>, emitido por el Municipio Autónomo de Carolina con fecha del 3 de octubre de 2013, en el cual se indica que el costo estimado de la obra es de \$5,870,384.00. Dicho permiso identifica al proyecto con el nombre “Programa de Mejoramiento de Capacidad en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín”.

También, se suministró evidencia de dos (2) enmiendas realizadas al Permiso de Construcción con número 14-0144-PC-NO1<sup>384</sup>, emitidas por el Municipio Autónomo de Carolina. La primera enmienda, con fecha de aprobación del 14 de marzo de 2014 y fecha de expedición del 14 de marzo de 2014, en la cual se indica que el costo estimado de la obra es de \$1,092,500.00. Mientras que la segunda, tiene fecha de aprobación del 27 de agosto de 2014 y fecha de expedición del 20 de febrero de 2015, indicando que el costo estimado de la obra es de \$33,529,045.00.

- Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico Cumplimiento Parcial  
El Arrendatario suministró evidencia de la factura de las estampillas del CIAPR<sup>385</sup> y cancelación de estas con fecha del 3 de octubre de 2013, misma fecha en que se realizó pago de los aranceles.

No obstante, con la enmienda del Permiso de Construcción posterior a la fecha del documento suministrado como evidencia del pago de aranceles y el pago de las estampillas, ambos pagos debieron aumentar. De la evidencia presentada por el Arrendatario no se pudo acreditar que el pago tomara en cuenta el aumento en el costo del proyecto a raíz de la enmienda. A tales efectos, se considera en cumplimiento parcial con esta obligación.

- Pago de Aranceles Cumplimiento Parcial  
El Arrendatario suministró evidencia con fecha del 3 de octubre de 2013 sobre el pago de aranceles<sup>386</sup> al Municipio de Carolina, por la cantidad de \$31,409.85. Este documento no muestra balance disponible; por lo que, el mismo aparenta estar saldo. No obstante, conforme se realicen enmiendas al Permiso de Construcción, de los proyectos trabajados por fases o aumento en los costos de los proyectos, el pago de aranceles debería aumentar. De la evidencia presentada por el Arrendatario no se pudo acreditar que el pago al Municipio de Carolina tomara en cuenta el aumento en el costo del proyecto a raíz de la enmienda al Permiso de Construcción.

<sup>382</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 03\_Documento Inspección Proyecto.

<sup>383</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 05\_Permiso de Construcción (Original).

<sup>384</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 05\_Permiso de Construcción.

<sup>385</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 01\_2013-10-03\_Evidencia Radicación MAC.

<sup>386</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 01\_2013-10-03\_Evidencia Radicación MAC.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial por falta de evidencia de pagos por las enmiendas al permiso, según estas surgen de la evidencia provista.

- *Aprobación de Puertos, Alcance de trabajos y docs Construcción* *Incumplimiento*  
 La Sección 4.4(b) del Contrato, establece que Puertos debe aprobar el alcance de los trabajos y los documentos de construcción. El Arrendatario informó que la evidencia de la aprobación por parte de Puertos no está disponible. Se le solicitó a Puertos confirmación de la información provista por Aerostar, y Puertos indicó que este proyecto ya estaba previamente acordado al momento de la fecha de cierre del Contrato. No se expresó sobre el cumplimiento de Aerostar con el requerimiento contractual que exige que Puertos apruebe el alcance de los trabajos y documentos de construcción. Por la falta de evidencia, se considera al Arrendatario en incumplimiento con el requerimiento del Contrato
- *Aprobación de la FAA* *No Aplica*  
 El Arrendatario indica que la evidencia de la aprobación de la FAA no está disponible porque no aplica.
- *Evaluación Ambiental* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental mediante Exclusión Categórica para el Programa de Mejoramiento de Capacidad en el Aeropuerto (CEP), bajo el caso número 2013-199523-DEC-71454<sup>387</sup>, emitido por la OGPe el 27 de agosto de 2013. Por tal motivo, no requirió una Evaluación Ambiental.
- *Permiso NPDES* *No Aplica*  
 El Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia, ya que el mismo no generó descargas en cuerpos de agua. El proyecto se desarrolló en el interior de un edificio.
- *Storm Water Pollution Prevention Plan* *No Aplica*  
 De igual forma que para el Permiso NPDES, el Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia.
- *Permiso General Consolidado* *Incumplimiento*  
 El Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia. Este proyecto no involucró actividades que pudieran causar erosión de terreno y el proyecto fue efectuado en el interior de una estructura. No obstante, este permiso es requerido por la Regla 45.2 del Reglamento Conjunto de 2010, para los Permisos Generales. Por ejemplo, el Permiso General Consolidado incluye el Permiso DS-3, el cual se requiere en casos de generación no habitual de desperdicios sólidos no peligrosos, de más de quince (15) yardas cúbicas semanales. Además, conforme la Regla 45.3 de los Permisos Ambientales Individuales (dentro de los Permisos Generales), es necesario un Permiso para una Actividad Generadora de Desperdicios Sólidos No Peligrosos, cuando se contemple la generación no habitual de desperdicios sólidos no peligrosos.

<sup>387</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 04\_Determinación de Cumplimiento Ambiental por Exclusión Categórica.

Mediante los manifiestos de desperdicios sólidos presentados, se pudo comprobar que hubo una generación de desperdicios sólidos que requiere la obtención de un Permiso General.

En consideración a lo anterior, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta obligación por no haber presentado evidencia del Permiso General.

- Informes Plan CES No Aplica  
 Este proyecto no involucró actividades que pudieran causar erosión de terreno, ya que fue efectuado en el interior de una estructura. Por tanto, este permiso no aplica al proyecto de referencia.
- Permiso para la Remoción de Material con Contenido Asbesto / Plomo En Cumplimiento  
 El Arrendatario suministró un reporte<sup>388</sup> realizado por la compañía CSA Architects and Engineers, LLP, subcontratada por la compañía Interlink-Hunt, LLC, sobre un estudio de materiales que contienen asbesto y pintura a base de plomo. Este estudio fue realizado como parte de la Fase #1 del CEP. Los resultados del estudio demuestran que no se detectó presencia de asbesto ni de plomo para las muestras obtenidas.
- Permiso del Cuerpo de Ingenieros No Aplica  
 El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE.
- Manifiestos de Desperdicios Sólidos En Cumplimiento.  
 El Arrendatario suministró manifiestos que indican que la disposición final de los desperdicios sólidos generados en el proyecto fue en el Taller Duarte Waste en Bayamón, bajo la autorización de la JCA (Permiso IP-11-0165)<sup>389</sup>. Por medio de esta autorización, se le informa a la JCA que Taller Duarte Waste no tiene objeción para el depósito de los desperdicios sólidos no peligrosos y escombros generados en el proyecto de construcción.

El Arrendatario suministró copia de los manifiestos generados en el proyecto, desde el 4 de octubre de 2013 al 5 de diciembre de 2014. Estos manifiestos reflejan que se ha dispuesto de aproximadamente 3,500 yardas cúbicas de desperdicios sólidos, en ese periodo de tiempo.

- Pago de Patentes y Arbitrios En Cumplimiento  
 Como bien fuera mencionado anteriormente, el proyecto objeto de esta evaluación fue incluido como parte del CEP. A tales efectos, el Arrendatario suministró un breve memorando sobre los arbitrios municipales de construcción,<sup>390</sup> en el cual expone que algunos de los trabajos (proyectos) incluidos en el CEP, fueron realizados con fondos provenientes del PFC, los cuales están exentos del pago de arbitrios, según la reglamentación federal. En el documento suministrado, incluyó evidencia de cheques pagados al Municipio de Carolina por concepto de arbitrios de construcción, por la porción de trabajos (proyectos) que no estaban exentos de dicha contribución.

Los pagos (cheques) se describen a continuación:

<u>Núm. Cheque</u>	<u>Fecha</u>	<u>Cantidad</u>
--------------------	--------------	-----------------

<sup>388</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 11\_Asbestos Containing Material Lead Based Paint Survey.

<sup>389</sup> Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 12\_Manifiestos Desperdicios Sólidos.

<sup>390</sup> Ver documento en el Sharepoint: 15\_Fourth Request > Req\_124 > Arbitrios Municipales de Construcción (02-05-2021).

3020	18/sept/2014	\$1,300,000.00
5119875	8/mar/2016	\$350,000.00
8714	17/jun/2016	\$350,000.00

▪ Notificación para Proceder Cumplimiento Parcial

El Arrendatario informa que la evidencia de la Notificación para Proceder no está disponible. La Notificación para Proceder es importante, ya que indica la fecha en la que el contratista está autorizado a comenzar los trabajos de construcción.

No obstante, se suministró evidencia del “Phase 2 Notice of Award #007” - Terrazo<sup>391</sup> y “Phase 2 Notice of Award #007 - Terrazo<sup>392</sup>. En ambos documentos también se incluye el plano de los trabajos.

▪ Certificado de Terminación Sustancial Cumplimiento Parcial

El Arrendatario no suministró evidencia del Certificado de Terminación Sustancial para este proyecto. Indicó que la mayor parte del proyecto fue realizado durante los años 2013 y 2014. Explicó que, posteriormente, Aerostar decidió expandir el alcance de los trabajos del proyecto y se incluyó como parte del CEP. El Arrendatario proveyó una certificación de Interlink-Hunt LLC, con fecha del 31 de agosto del 2022, que identifica al proyecto como parte de la Fase 2 del CEP, que fue completada el 21 de noviembre del 2014.

El Arrendatario suministró un “punch-list” con asuntos o deficiencias encontradas entre el 4 de febrero de 2015 y el 23 de junio de 2015, para el Terminal Central (CT) y el Concourse “B” (CB). Se identificaron las deficiencias como completadas al 100% (finalizadas y corregidas), entre el 11 de mayo de 2015 y el 16 de julio de 2015. Sin embargo, el “punch-list” no está certificado (por ejemplo: nombre, firma y/o sello) por un profesional autorizado. Usualmente, este documento es generado por el Inspector y aprobado por el contratista y/o el dueño de la obra.

▪ Certificado de Terminación Final Cumplimiento Parcial

Según descrito anteriormente bajo la evaluación del Certificado de Terminación Sustancial, el Arrendatario proveyó una certificación de Interlink-Hunt LLC, con fecha del 31 de agosto del 2022, que identifica al proyecto como parte de la Fase 2 del CEP, que fue completada el 21 de noviembre del 2014.

▪ Seguros En Cumplimiento

El Arrendatario, inicialmente, presentó documentación referente a las pólizas de seguro gestionadas por el contratista del proyecto. Las pólizas y documentación suministrados por el Arrendatario fueron las siguientes:

- “Commercial General Liability”<sup>393</sup> – con número de póliza 41PR203719, efectiva desde el 30 de marzo de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016, e incluye accidentes de hasta un millón de dólares (\$1,000,000.00), por ocurrencia.

<sup>391</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > Notice of Award #007.

<sup>392</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > Notice of Award #039.

<sup>393</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

- “*Professional Liability*”<sup>394</sup> – con número de póliza CPL6803741015, efectiva desde el 23 de enero de 2014 hasta el 7 de marzo de 2016, con una cubierta de veinte millones de dólares (\$20,000,000.00), por pérdida.
- “*Contractor Pollution Legal Liability*”<sup>395</sup> – con número de póliza CPL-680374-1015, efectiva desde el 10 de enero de 2014 hasta el 10 de enero de 2017, con una cubierta de diez millones de dólares (\$10,000,000.00), por reclamación.
- “*Umbrella Liability*”<sup>396</sup> – con número de póliza 47PR701569, efectiva desde el 30 de marzo de 2012 hasta el 30 de marzo de 2016, con una cubierta de cincuenta millones de dólares (\$50,000,000.00), por ocurrencia y cincuenta millones de dólares (\$50,000,000.00), de agregado.
- “*Workers Compensation and Employer’s Liability*”<sup>397</sup> – con número de póliza 41PR203719, efectiva desde el 30 de marzo de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016, con una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente, por empleado, por muerte.
- “*Performance Bond and Statutory Payment Bond*”<sup>398</sup> – con número 106005771, por la cantidad de \$3,000.00, acordados el 24 de junio de 2013 y ejecutado el 27 de noviembre de 2013.
- *Fondo del Seguro del Estado*<sup>399</sup> – con número 1412000638 y vigencia desde el 14 de agosto de 2013 hasta el 30 de junio de 2014; con número 1422002967 y fecha de vigencia desde el 27 de enero de 2014 hasta el 31 de marzo de 2015.
- “*Builders Risk*”<sup>400</sup> – con número 08-41-PR-000203719 y vigencia desde el 30 de septiembre de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016.
- “*Automobile Liability*”<sup>401</sup> – con número 36WEQU2180, efectiva desde el 1 de septiembre de 2013 hasta el 1 de septiembre de 2014 y una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente.

▪ Planos As-Built

*En Cumplimiento*

El Arrendatario suministró planos de la Fase 2 del CEP<sup>402</sup>, el cual incluye las mejoras realizadas al piso.

Las siguientes fotografías fueron tomadas durante la visita a los proyectos, realizada el 16 de diciembre de 2020.

<sup>394</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18b\_Professional Liability.

<sup>395</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18b\_Professional Liability.

<sup>396</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

<sup>397</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

<sup>398</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18d\_Performance Bond.

<sup>399</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18e\_CFSE.

<sup>400</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18e\_CFSE.

<sup>401</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18h\_COI Automobile Liability (2013-2014).

<sup>402</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > CEP Phase 2 – Wall & Floor Finishes – Terminal “B”.



**Ilustración 8: “Replace Deteriorating Flooring” – Pasillo entre Terminal “A” y “B”.**



**Ilustración 9: “Replace Deteriorating Flooring” Terminal “B”**



Ilustración 10: "Replace Deteriorating Flooring" Terminal "C"



Ilustración 11: "Replace Deteriorating Flooring" – Final del Terminal "C"

***Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012; and Amendment to US Airways Letter Agreement for Requested Terminal "B" Improvements dated as of December 16, 2011***

Estas cartas hacen referencia a un acuerdo entre Delta Air Lines, Inc. ("Delta") y Puertos y otro entre US Airways, Inc. ("US Airways") y Puertos, para la realización de algunos proyectos. Estos proyectos están

relacionados a las mejoras capitales de aerolíneas en el Terminal “A” y Terminal “B”, incluidas en el CEP, que no se lograron completar antes del Cierre. Conforme a la Sección 4.5 del Contrato, estos proyectos pendientes de completarse al Cierre debían ser completados por Aerostar, a la brevedad posible.

El alcance de los trabajos a ser realizados como mejora capital a la aerolínea Delta incluía:

- reemplazo de puentes para el abordaje de pasajeros,
- rehabilitación de pedestales y rotondas;
- la renovación de áreas interiores tales como: vestuarios, cocina, pasillos, baños, área de descanso, acondicionadores de aire, mejoras de pisos y techos, trabajos de carpintería, entre otros.

Mientras, que el alcance de los trabajos de US Airways incluía:

- reemplazo de puentes para el abordaje de pasajeros;
- rehabilitación de pedestales y rotondas; y
- reparación al sistema de aire acondicionado en la oficina de servicio de equipaje de US Airways.

▪ Diseño del Proyecto En Cumplimiento

- Delta – El Arrendatario suministró dibujo esquemático<sup>403</sup> del área que involucró el proyecto de rehabilitación. El diseño del proyecto fue contratado por el Arrendatario a las firmas Jacobs PR, PSC y a CSA Architects & Engineers, LLP, las cuales se encontraron en cumplimiento con los requerimientos legales aplicables. El 16 de diciembre de 2020, durante la visita a los proyectos, se pudo comprobar que los planos de construcción fueron debidamente ponchados y firmados por la Arq. Annette Alfonso, quien consta en el registro de Junta de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas como arquitecto licenciado, con licencia número 12304. También, se logró identificar que las áreas de rehabilitación de Delta fueron incluidas en la Fase II del CEP<sup>404</sup>.
- US Airways – El Arrendatario informó que los trabajos consistieron principalmente en el reemplazo de puentes para el abordaje de pasajeros. Se logró identificar que las áreas de rehabilitación de US Airways fueron incluidas en la Fase III del CEP. El diseño del proyecto fue contratado por el Arrendatario a las firmas Jacobs PR, PSC y a CSA Architects & Engineers, LLP, las cuales se encontraron en cumplimiento con los requerimientos legales aplicables. El 16 de diciembre de 2020, durante la visita a los proyectos, se pudo comprobar que los planos de construcción fueron debidamente ponchados y firmados por la Arq. Zydna Colón, quien consta en el registro de Junta de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas como arquitecto licenciado, con licencia número 12458. El Arrendatario suministró el dibujo esquemático<sup>405</sup> del área que involucró el proyecto de rehabilitación.

▪ Contratista del Proyecto En Cumplimiento

<sup>403</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > Delta Ramp Ops (Plano).

<sup>404</sup> 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > CEP Phase 2 – DELTA Ramp & BSO – Terminal “B”.

<sup>405</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > US Airways - Re\_Amendment to US Airways Letter of Agreement for Requested Terminal “B” Improvements dated as of December 16, 2011 > US Airways Baggage Office.



- Delta – Las obras de construcción del proyecto fueron llevadas a cabo por la compañía Interlink-Hunt LLC<sup>406</sup>, con número de registro 327981, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos legales aplicables.
- US Airways – Las obras de remoción y reemplazo de los puentes para el abordaje de pasajeros fueron llevadas a cabo por la compañía Oversys LLC<sup>407</sup>, con base en el estado de Texas. Dicha compañía se especializa en la venta, entrega e instalación de equipos relacionado a puentes para el abordaje de pasajeros. Las demás obras correspondientes al CEP, fueron realizadas por la compañía Interlink-Hunt LLC.

▪ Inspección del Proyecto En Cumplimiento

Las obras de construcción fueron inspeccionadas<sup>408</sup> por el Ing. Memphis J. Cabán Rodríguez. El ingeniero Cabán consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 17542.

▪ Permiso de Construcción En Cumplimiento

El Arrendatario suministró el Permiso de Construcción número 13-1320<sup>409</sup>, emitido por el Municipio Autónomo de Carolina con fecha del 3 de octubre de 2013, en el cual se indica que el costo estimado de la obra es de \$5,870,384.00. Dicho permiso identifica al proyecto como: “Programa de Mejoramiento de Capacidad en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín”.

El Arrendatario también suministró evidencia de dos (2) enmiendas realizadas al Permiso de Construcción con número 14-0144-PC-NO1<sup>410</sup>, emitidas por el Municipio Autónomo de Carolina. La primera enmienda, tiene fecha de aprobación del 14 de marzo de 2014 y fecha de expedición del 14 de marzo de 2014, e indica que el costo estimado de la obra es de \$1,092,500.00. La segunda enmienda, tiene fecha de aprobación del 27 de agosto de 2014 y fecha de expedición del 20 de febrero de 2015, indicando que el costo estimado de la obra es de \$33,529,045.00.

▪ Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico Cumplimiento Parcial

El Arrendatario suministró evidencia de la factura de las estampillas del CIAPR<sup>411</sup> y su cancelación con fecha del 3 de octubre de 2013, la misma fecha en que se realizó pago de los aranceles.

De la evaluación del permiso de construcción, surge que el mismo fue enmendado luego del 2013 y que dichas enmiendas aumentaron el valor del proyecto. Por consiguiente, el Arrendatario tenía la obligación de pagar las estampillas correspondientes al aumento en valor del proyecto. El Arrendatario no proveyó evidencia de haber pagado las estampillas correspondientes al aumento

<sup>406</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > Delta – Delta – Evidence of Works Performed (Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012).

<sup>407</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > US Airways - Re\_Amendment to US Airways Letter of Agreement for Requested Terminal “B” Improvements dated as of December 16, 2011 > US Airways – Evidence of Works Performed (US Airways Letter of Agreement for Requested Terminal “B” Improvements dated as of December 16, 2011)

<sup>408</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 03\_Documento Inspección Proyecto.

<sup>409</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 05\_Permiso de Construcción (Original).

<sup>410</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 05\_Permiso de Construcción.

<sup>411</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 01\_2013-10-03\_Evidencia Radicación MAC.

en valor del proyecto, según consta en las enmiendas al permiso de construcción. Por consiguiente, se determina que el Arrendatario está en cumplimiento parcial con esta obligación.

▪ Pago de Aranceles Cumplimiento Parcial

El Arrendatario suministró evidencia con fecha del 3 de octubre de 2013 sobre el pago de aranceles<sup>412</sup> al Municipio de Carolina, por la cantidad de \$31,409.85. Este documento no refleja balance; por lo que, el mismo aparenta estar saldo. No obstante, debido a que el Permiso de Construcción fue enmendado y que, tras las enmiendas, su valor aumentó, el Arrendatario venía obligado a pagar los aranceles correspondientes al aumento en valor del proyecto. No se proveyó evidencia del pago de aranceles por el aumento.

A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial por falta de evidencia del pago correspondiente de aranceles, según las enmiendas realizadas al permiso de construcción.

▪ Aprobación de Puertos al Alcance y Docs. de Construcción Incumplimiento

La Sección 4.4(b) del Contrato dispone que Puertos debe aprobar el alcance de los trabajos y los documentos de construcción. El Arrendatario informó que la evidencia de la aprobación por parte de Puertos no está disponible. Por la falta de evidencia, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta obligación. Se le solicitó a Puertos información sobre el particular y Puertos indicó que este proyecto ya estaba previamente acordado al momento de la fecha de cierre del Contrato. No se expresó sobre el cumplimiento de Aerostar con el requerimiento contractual que exige que Puertos apruebe el alcance de los trabajos y los documentos de construcción.

▪ Aprobación de la FAA En Cumplimiento

Entre los documentos suministrados por el Arrendatario, se identificó una carta de FAA a Aerostar,<sup>413</sup> con fecha del 11 de julio de 2014, sobre la determinación final de la agencia sobre la solicitud para el cobro y uso de PCFs, en ciertos proyectos. En la página 9 de dicha carta, la FAA indicó haber aprobado ciertos fondos (\$128,791,238) para el programa de mejoras de capacidad de terminal (el CEP), que incluye el proyecto en evaluación.

Esta carta detalla la evaluación del alcance de los trabajos del proyecto por parte de la FAA. A tales efectos, se considera al Arrendatario en cumplimiento con la aprobación requerida de la FAA.

▪ Evaluación Ambiental En Cumplimiento

El Arrendatario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental, mediante Exclusión Categórica para el Programa de Mejoramiento de Capacidad en el Aeropuerto (CEP), que incluyó el proyecto en evaluación, bajo el caso número 2013-199523-DEC-71454<sup>414</sup>, emitido por la OGP el 27 de agosto de 2013. Por tal motivo, no requirió una Evaluación Ambiental.

▪ Permiso NPDES No Aplica

<sup>412</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 01\_2013-10-03\_Evidencia Radicación MAC.

<sup>413</sup> Ver Sharepoint: 15\_Fourth Request > Req\_84 > FAA Final Approval PFC Exhibits July 11 2014.

<sup>414</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 04\_Determinación de Cumplimiento Ambiental por Exclusión Categórica.

El Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia, ya que el mismo no generaría descargas de proyectos de construcción en cuerpos de agua. Pudimos corroborar esto, ya que el proyecto se desarrolló en el interior de un edificio.

- *Storm Water Pollution Prevention Plan* *No Aplica*  
De igual forma, que para el Permiso NPDES, este permiso no aplica al proyecto de referencia porque no genera descargas a cuerpos de agua.
- *Permiso General Consolidado* *Incumplimiento*  
El Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia. Alega que el proyecto no involucró actividades que pudieran causar erosión de terreno porque fue efectuado en el interior de una estructura. No obstante, según la Regla 45.3 del Reglamento Conjunto de 2010 (reglamento aplicable a la fecha de los trabajos de construcción), sobre obras o actividades sujetas a Permisos Generales, en su inciso “c”, incluye la generación no habitual de desperdicios sólidos no peligrosos. Según lo antes mencionado, se requiere un Permiso DS-3 para casos de generación no habitual de desperdicios sólidos no peligrosos, de más de quince (15) yardas cúbicas semanales.

Mediante la evaluación de los manifiestos de desperdicios sólidos presentados, se pudo comprobar que hubo una generación mayor a la que dispone el reglamento para la obtención del permiso. Por consiguiente, el Arrendatario debió procurar obtenerlos.

Por la falta de evidencia de un Permiso General, se considera que el Arrendatario está en incumplimiento con esta obligación.

- *Informes Plan CES* *No Aplica*  
El Arrendatario informó que este permiso no aplica al proyecto de referencia. Este proyecto no involucró actividades que pudieran causar erosión de terreno, ya que el proyecto fue efectuado en el interior de una estructura.
- *Permiso para la Remoción de Material con Contenido Asbesto / Plomo* *En Cumplimiento*  
El Arrendatario suministró reporte<sup>415</sup> realizado por las compañías CSA Architects and Engineers, LLP, subcontratada por la compañía Interlink-Hunt, LLC, de un estudio sobre la presencia de materiales con contenido asbesto y pintura a base de plomo. Este estudio fue realizado como parte de la Fase #1 del CEP. Los resultados del estudio demuestran que no se detectó presencia de asbesto ni de plomo en las muestras obtenidas. Por ende, el Arrendatario no tenía la obligación de procurar este permiso.
- *Permiso del Cuerpo de Ingenieros* *No Aplica*  
El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso del USACE porque no involucra descargas en aguas.
- *Manifiestos de Desperdicios Sólidos* *No Aplica*
- *Pago de Patentes y Arbitrios* *En Cumplimiento*

<sup>415</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 11\_Abestos Containing Material Lead Based Paint Survey.

Los proyectos fueron incluidos como parte del CEP; por lo que, el Arrendatario suministró un memorando resumiendo los arbitrios municipales de construcción,<sup>416</sup> en el cual se indica que algunos de los trabajos (proyectos) incluidos en el CEP fueron realizados con fondos provenientes de los PFC, los cuales están exentos del pago de arbitrios, por disposición de reglamentación federal. Además, en el documento suministrado, se incluyó evidencia de cheques pagados al Municipio de Carolina por conceptos de arbitrios de construcción por la porción de trabajos (proyectos), que no estaban exentos de dicho pago.

Los pagos (cheques) se describen a continuación:

<u>Núm. Cheque</u>	<u>Fecha</u>	<u>Cantidad</u>
3020	18/sept/2014	\$1,300,000.00
5119875	8/mar/2016	\$350,000.00
8714	17/jun/2016	\$350,000.00

- Notificación para Proceder Incumplimiento  
El Arrendatario informa que la evidencia de la Notificación para Proceder no se encuentra disponible. A tales efectos, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta obligación.
- Certificado de Terminación Sustancial Cumplimiento Parcial  
El Arrendatario no suministró evidencia del Certificado de Terminación Sustancial de la obra. Indicó que parte del proyecto fue realizado durante los años 2013 y 2015.

Pudimos evaluar las facturas y órdenes de compra<sup>417</sup> de los contratistas como evidencia de que los trabajos fueron realizados. Las facturas de Oversys tienen fecha de mayo de 2013 (sobre equipos y servicios), mientras que el “Certificate of Performance and Payment”, por parte de Interlink-Hunt, LLC, tiene fecha del septiembre de 2015. Utilizando como referencia estas facturas y órdenes de compra, se puede inferir que la terminación de los trabajos en el área de Delta fue entre el mes de agosto y septiembre de 2015. No obstante, el Arrendatario proporcionó la “Forma para Aceptación de Espacios”<sup>418</sup>, la cual indica como fecha de aceptación el 2 de marzo de 2014. Sin embargo, en la fecha del movimiento se indica que fue el 2 de marzo de 2015. Esta última información coincide con los datos del “punch-list”<sup>419</sup>.

Por su parte, las facturas y las órdenes de compras para el proyecto relacionado a US Airways tienen fecha de mayo de 2013.

Aerostar indica que estos proyectos son parte del CEP, el cual ya finalizó. Proveyó la certificación de Intelink-Hunt LLC, que se describe en la sección anterior.

- Certificado de Terminación Final Cumplimiento Parcial

<sup>416</sup> Ver documento en el Sharepoint: 15\_Fourth Request > Req\_124 > Arbitrios Municipales de Construcción (02-05-2021).

<sup>417</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > Delta – Delta – Evidence of Works Performed (Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012).

<sup>418</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > Delta Space Acceptance.

<sup>419</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > SJU CEP PUNCH LIST Phase-II-04.

El Arrendatario proveyó la certificación de Interlink-Hunt, LLC para el CEP, que se describe en la sección anterior.

El Arrendatario también indicó que al completar las áreas, estas son certificadas para uso mediante el informe del inspector y/o el “*punch-list*”. El Arrendatario suministró el “*punch-list*”<sup>420</sup> de las áreas de Delta (como parte del CEP). Este documento indica que las deficiencias señaladas el 18 de febrero de 2015, fueron identificadas como completadas al 100% (finalizadas y corregidas) el 4 de marzo de 2015. No obstante, el “*punch-list*” no está certificado (por ejemplo: nombre, firma y/o sello) por algún profesional autorizado. Usualmente, este documento es generado por el Inspector y aprobado por el contratista y/o el dueño de la obra. Por consiguiente, se considera al Arrendatario en cumplimiento parcial con esta obligación.

▪ Seguros *En Cumplimiento*

Para el proyecto de Delta, el Arrendatario inicialmente presentó documentación referente a las pólizas de seguro gestionadas por el contratista del proyecto del CEP. Las pólizas y evidencia suministrada por el Arrendatario fueron las siguientes:

- “*Commercial General Liability*”<sup>421</sup> – con número de póliza 41PR203719, efectiva desde el 30 de marzo de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016, que incluye accidentes con cubiertas de hasta un millón de dólares (\$1,000,000.00), por ocurrencia.
- “*Professional Liability*”<sup>422</sup> – con número de póliza CPL6803741015, efectiva desde el 23 de enero de 2014 hasta el 7 de marzo de 2016, con una cubierta de veinte millones de dólares (\$20,000,000.00), por pérdida.
- “*Contractor Pollution Legal Liability*”<sup>423</sup> – con número de póliza CPL-680374-1015, efectiva desde el 10 de enero de 2014 hasta el 10 de enero de 2017, con una cubierta de cinco millones de dólares (\$10,000,000.00), por reclamación.
- “*Umbrella Liability*”<sup>424</sup> – con número de póliza 47PR701569, efectiva desde el 30 de marzo de 2012 hasta el 30 de marzo de 2016, con una cubierta de diez millones de dólares (\$10,000,000.00), por ocurrencia y diez millones de dólares (\$50,000,000.00), de agregado.
- “*Workers Compensation and Employer’s Liability*”<sup>425</sup> – con número de póliza 41PR203719, efectiva desde el 30 de marzo de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016, con una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente, por empleado, por muerte.
- “*Performance Bond and Statutory Payment Bond*”<sup>426</sup> – con número 106005771, por la cantidad de \$3,000.00 acordados el 24 de junio de 2013 y ejecutado el 27 de noviembre de

<sup>420</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > SJU CEP PUNCH LIST Phase-II-04.

<sup>421</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

<sup>422</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18b\_Professional Liability.

<sup>423</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18b\_Professional Liability.

<sup>424</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

<sup>425</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18\_Insurance.

<sup>426</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18d\_Performance Bond.

2013. También, se suministraron dos (2) “*Certificate of Performance and Payment*”<sup>427</sup> (Aff. No. 107 y 109), con fecha del 27 de agosto de 2015 y 1 de septiembre de 2015.
- *Fondo del Seguro del Estado*<sup>428</sup> – con número 1412000638 y vigencia desde el 14 de agosto de 2013 hasta el 30 de junio de 2014; y el otro con número 1422002967 y fecha de vigencia desde el 27 de enero de 2014 hasta el 31 de marzo de 2015.
  - “*Builders Risk*”<sup>429</sup> – con número 08-41-PR-000203719, vigencia desde el 30 de septiembre de 2013 hasta el 30 de marzo de 2016.
  - “*Automobile Liability*”<sup>430</sup> – con número 36WEQU2180, efectiva desde el 1 de septiembre de 2013 hasta el 1 de septiembre de 2014, y una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente.

Por otra parte, el Arrendatario informó que para el proyecto de US Airways no se requirieron seguros, ya que el Contratista (Oversys) fue contratado para productos y servicios.

- *Planos As-Built* *En Cumplimiento*  
El Arrendatario suministró los planos que contienen las mejoras, como parte de la Fase 2 del CEP (Delta<sup>431</sup> y US Airways<sup>432</sup>).

Las siguientes fotografías fueron tomadas durante la visita a los proyectos, realizada el 16 de diciembre de 2020. Nota: no fue posible visitar el área correspondiente al proyecto de US Airways, debido a que la misma estaba ocupada y en uso por la Guardia Nacional de Puerto Rico. La Guardia Nacional fue asignada en el Aeropuerto para ejecutar operaciones para el control del COVID-19.

<sup>427</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > Delta – Delta – Evidence of Works Performed (Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012).

<sup>428</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18e\_CFSE.

<sup>429</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18e\_CFSE.

<sup>430</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Deteriorating Flooring (#4 Schedule 13) > 18h\_COI Automobile Liability (2013-2014).

<sup>431</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Delta - Re\_Amendment to Delta Letter Agreement dated as of April 20, 2012 > CEP Phase 2 – DELTA Ramp & BSO – Terminal “B”.

<sup>432</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > US Airways - Re\_Amendment to US Airways Letter of Agreement for Requested Terminal “B” Improvements dated as of December 16, 2011 > US Airways Baggage Office.



Ilustración 12: Delta – área de cocina y comedor



Ilustración 13: Delta – área de vestidores

***Repair existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces***

El proyecto consistió en el reemplazo de pavimento deteriorado de las áreas de rampas, “apron” y “taxiway”, cerca de las salidas de pasajeros asignadas a la línea aérea American Airlines. Es decir, al norte de

“Taxiway” N1, “Taxiway” S3, “Taxiway” S4, “Taxiway” S5 y “Apron” 1. El Arrendatario suministró un resumen de los trabajos realizados<sup>433</sup> en las siguientes fechas:

- 31 de agosto de 2016 al 7 de septiembre de 2016
- 16 de febrero de 2017 al 17 de febrero de 2017
- 21 de mayo de 2018 al 22 de mayo de 2018
- 25 de septiembre de 2018 al 27 de septiembre de 2018
- 15 de octubre de 2018 al 18 de octubre de 2018
- 15 de enero de 2019
- 28 de enero de 2019 al 1 de febrero de 2019
- 4 de marzo de 2019
- 26 de marzo de 2019 al 27 de marzo de 2019
- 9 de mayo de 2019
- 18 de junio de 2019

El Arrendatario informó que los trabajos de reparación de superficies de asfalto son considerados como trabajos de mantenimiento, por lo cual se trabajaron con personal interno. A diferencia de cualquier otro proyecto de construcción, el Arrendatario adujo que dichos trabajos de mantenimiento no requieren de autorizaciones o permisos del gobierno.

Según establecido en la Sección 9.3.3 del Reglamento Conjunto de 2010, la obra podría estar exenta del permiso de construcción. No obstante, el inciso (c) de dicha sección establece que, “[s]i el costo estimado de alguna de estas obras excede los seis mil dólares (\$6,000) o la obra de construcción excede los seis meses, la misma deberá ser notificada a la OGPe, mediante la solicitud de servicio correspondiente. Una vez recibida dicha solicitud, la OGPe emitirá una confirmación electrónica al solicitante, lo cual será autorización suficiente para comenzar la obra.”

Conforme a la evidencia suministrada por el Arrendatario, se pudo identificar que los trabajos excedieron los \$6,000.00; por lo que, Aerostar debió haber sometido la solicitud ante la OGPe, para la confirmación correspondiente.

A tales efectos, se considera que este proyecto está en incumplimiento con las siguientes obligaciones:

- Permiso de Construcción
- Aprobación por Puertos
- Manifiestos de Desperdicios Sólidos.

En cuanto al requisito relacionado con la Aprobación por Puertos, se le solicitó a Puertos información sobre el particular y Puertos indicó que este proyecto ya estaba previamente acordado al momento de la fecha de cierre del Contrato. Sin embargo, Puertos no se expresó sobre el cumplimiento de Aerostar con el requerimiento contractual que exige que Puertos apruebe el alcance de los trabajos y documentos de construcción.

Mientras, en cuanto al requisito relacionado con la de Aprobación por FAA, la posición del Arrendatario es que este proyecto no requiere aprobación de la FAA pues los trabajos no utilizan fondos federales ni bajo el Airport Improvement Program (AIP) ni bajo el Passenger Facility Charge (PFC). Sin embargo, de proyectos

<sup>433</sup> Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Replace Existing Ramp, Apron and Taxiway (#14 Schedule “J”) > Summary – Proyect 14 of Schedule “J” (2014 – 2019).



anteriores se pudo observar que, aunque mediara una aprobación y fondos por virtud de una subvención, a la FAA se le presentó información sobre el alcance de los trabajos aprobados. Asimismo, advertimos que la aprobación de la FAA y otras agencias concernidas sobre los proyectos que se llevan a cabo en el Aeropuerto, no dependen meramente de subvenciones sino del tipo, lugar o propósitos de los trabajos que se realizan en un aeropuerto público, por las implicaciones que ello pueda tener en la seguridad, entre otros factores de interés. Por tanto, en cuanto al requerimiento de aprobación de la FAA, determinamos que, con la información disponible, no podemos certificar cumplimiento con este requisito.

Las siguientes fotografías fueron tomadas durante la visita a los proyectos, realizada el 16 de diciembre de 2020. Nota: las fotos fueron tomadas desde un vehículo en movimiento para no afectar la operación del Aeropuerto y por propósitos de seguridad. Las superficies reparadas se pueden apreciar con un color gris más claro que el resto de la superficie.



**Ilustración 14: Taxiway "N" – reparación de superficie en concreto**



**Ilustración 15: Intersección entre Taxiway "N" y Taxiway "S" – reparación de superficie en concreto**



**Intersección entre Taxiway "N" y Taxiway "S" – reparación de superficie en concreto**



Ilustración 16: Taxiway "S" – reparación de superficie en concreto



Ilustración 17: Taxiway "S" – reparación de superficie en concreto

***Runway 10-28 Pavement Improvements Project – AIP NO. 3-72-0016-056-2018***

El proyecto consistió en realizar trabajos de rehabilitación y mantenimiento del pavimento rígido de la pista 10-28, en el Aeropuerto. Los trabajos se circunscribieron en un área aproximada de 111,483.7 metros cuadrados, en los cuales se reemplazaron 153,000 pies lineales de material expansivo en las juntas

hormigón-hormigón existentes. Además, se atendieron 14,200 pies lineales aproximados de juntas hormigón-asfalto, remoción y nueva aplicación de 12,000 pies cuadrados de pintura, entre otras mejoras parciales. Según el Arrendatario, este proyecto tuvo un costo de aproximadamente \$1,901,725.00.

- *Diseño del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 El diseño del proyecto fue contratado por el Arrendatario a la firma Kimley Horn Puerto Rico, LLC, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos para hacer negocios en Puerto Rico y la Ley Núm. 173, según enmendada. Los planos de construcción<sup>434</sup> fueron debidamente ponchados y firmados por la Ing. Eileen M. Vélez Vega, quien consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional con licencia número 22544, vigente hasta el 14 de octubre del 2024.
- *Contratista del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 Las obras de construcción del proyecto fueron llevadas a cabo por la compañía Master Pavement Line Corp., con número de registro 161271, la cual se encontró en cumplimiento con los requerimientos de ley aplicables.
- *Inspección del Proyecto* *En Cumplimiento*  
 Las obras de construcción fueron inspeccionadas por el Ing. José A. García Betancourt,<sup>435</sup> representante de la firma Kimley Horn Puerto Rico, LLC. El ingeniero García Betancourt consta en el registro de colegiados del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico como ingeniero profesional, con licencia número 24607, vigente hasta el 4 de septiembre del 2022.
- *Permiso de Construcción* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del Permiso de Construcción<sup>436</sup> número 2019-275454-PCOC-002978, emitido por el Municipio Autónomo de Carolina el 9 de diciembre de 2019.
- *Estampillas del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del pago<sup>437</sup> de \$1,711.55, por concepto de los sellos del CIAPR y CAAPPR. El número de recibo es 11131903940V.
- *Pago de Aranceles* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró evidencia del recibo de pago<sup>438</sup> de aranceles<sup>439</sup> al Municipio de Carolina con fecha del 13 de noviembre de 2019, por la cantidad de \$8,707.52, recibo número 11131903938V.

<sup>434</sup> Planos de construcción – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 1.1 SJU RW 10-28 Plans - 2018 09 10.pdf

<sup>435</sup> Contrato de designación de inspector de obra – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 3.1 OMPU Reports > RW 10-28 Designated Inspector Form signed.pdf

<sup>436</sup> Permiso de Construcción – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 4.1 Permiso de Construcción Aprobado.pdf

<sup>437</sup> Recibo de Pago Núm. 11131903940V – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 5.2 & 6 2019-11-13 Receipt Sellos y aranceles.pdf

<sup>438</sup> Recibo de Pago 11131903938V – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 5.2 & 6 2019-11-13 Receipt Sellos y aranceles.pdf

<sup>439</sup> Recibo de Pago 11131903938V – Ver documento en el Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 5.2 & 6 2019-11-13 Receipt Sellos y aranceles.pdf

- *Aprobación de Puertos, Alcance de Trabajos y Docs. de Construcción* *Incumplimiento*  
 La Sección 4.4(b) del Contrato establece que Puertos debe aprobar el alcance de los trabajos y los documentos de construcción. El Arrendatario no presentó evidencia de aprobación por parte de Puertos. El Arrendatario informó que la evidencia de la aprobación por parte de Puertos no está disponible. Por la falta de evidencia, se considera al Arrendatario en incumplimiento con esta obligación. Se le solicitó a Puertos información sobre el particular y Puertos indicó que este proyecto ya estaba previamente acordado al momento de la fecha de cierre del Contrato. No se expresó sobre el cumplimiento de Aerostar con el requerimiento contractual que exige que Puertos apruebe el alcance de los trabajos y los documentos de construcción.

Por la falta de evidencia, se considera al Arrendatario en Incumplimiento por no haber demostrado la aprobación de Puertos al alcance de los trabajos para el proyecto.
- *Aprobación de la FAA* *Cumplimiento No Corroborado*  
 Entre los documentos suministrados por el Arrendatario, no se identificó documento alguno que demuestre la aprobación del proyecto por parte de la FAA. El Arrendatario indicó que el proyecto se subsidia con fondos del *Airport Improvement Program* (AIP), aprobados y otorgados por FAA, y que FAA no otorga fondos a proyectos que no hayan sido ya aprobados. Sin embargo, el Arrendatario no suministró copia de la asignación de esos fondos (entiéndase, del “grant”).
- *Evaluación Ambiental* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró una Determinación de Cumplimiento Ambiental por Exclusión Categórica Número 2018-245160-DEC-067289<sup>440</sup>, expedida el 31 de octubre de 2018.
- *Permiso NPDES* *No Aplica*  
 El Arrendatario no suministró documento correspondiente al Permiso NPDES. No obstante, este permiso no aplica al proyecto de referencia, debido a que no genera descargas a cuerpos de agua.
- *Storm Water Pollution Prevention Plan* *No Aplica*  
 El arrendatario no suministró documento correspondiente al “*Storm Water Pollution Prevention Plan*”. No obstante, este permiso no aplica al proyecto de referencia, debido a que no genera descargas a cuerpos de agua.
- *Permiso General Consolidado (PGC)* *En Cumplimiento*  
 El Arrendatario suministró documento de Notificación de Exención<sup>441</sup> de Permiso General Consolidado, que fuera emitido por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, el pasado 6 de septiembre de 2019.
- *Informes Plan CES* *No Aplica*

<sup>440</sup> DEC – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 9.1 2018-245160-DEC-067289-763094.pdf

<sup>441</sup> Notificación de exención – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 12.1 2019-09-06 Exención PGC Runway 10-28 LMM.pdf

El proyecto fue excluido de la tramitación de un Permiso General Consolidado. No obstante, el contratista viene obligado a implementar el plan para el control de escorrentías y sedimentación, según especificado en las hojas G-6.1 y G-6.2, de los planos de construcción preparados. No obstante, el contratista no está obligado a la preparación de informes del Plan CES.

- Certificación Negativa o Permiso para la Remoción de Material con Contenido de Asbesto / Plomo Incumplimiento

Entre los documentos suministrados por el Arrendatario, no se identificó documento alguno que demuestre que se realizaron pruebas de contenido de plomo a las líneas de tráfico que fueron removidas.

Sin embargo, como parte de los Procedimientos Adjudicativos de los Permisos (Capítulo 9) del Reglamento Conjunto, se requiere que, para los trabajos de demolición, el proyectista proporcione una certificación de no existencia de asbesto ni plomo. Pero, de existir o de identificar algún material con posible presencia de estos contaminantes, se deberán gestionar los correspondientes permisos ante la JCA.

Además, los Requisitos para la Solicitud de Permiso General Consolidado (Regla 45.4) del Reglamento Conjunto de 2010, en su Sección 45.4.1(f)(8), expone que:

“En casos de demolición, se deberá incluir:

- i. Certificación donde indique que la estructura a demolerse está libre de material con asbesto. Esta certificación deberá ser firmada y sellada por el profesional licenciado que la preparó, con copia de sus respectivas licencias.
- ii. Certificación donde indique que la estructura a demolerse está libre de pintura con contenido de plomo. Esta certificación deberá ser firmada por el inspector o evaluador de riesgos, certificado por la Junta de Calidad Ambiental.”

A pesar de que la certificación es un requisito de solicitud de los permisos correspondientes, el Arrendatario no proveyó dicho certificado para respaldar el requerimiento de evaluación de esta auditoría. El Arrendatario indicó que la certificación no es requerida para este tipo de proyecto porque no hubo remoción de pintura. Sin embargo, según indicado con anterioridad, se removió la pintura de las líneas de tráfico y se reaplicó nueva pintura. Por falta de evidencia que sustente las obligaciones antes mencionadas, se considera al Arrendatario en incumplimiento.

- Permiso del Cuerpo de Ingenieros No Aplica  
El ámbito de trabajo del proyecto no requiere un permiso de USACE; por lo que, el Arrendatario no presentó documentación relacionada.
- Manifiestos de Desperdicios Sólidos No Aplica  
Debido a que el proyecto fue excluido de la tramitación de un Permiso General Consolidado, el contratista no viene obligado a entregar manifiestos de los desperdicios sólidos generados.
- Pago de Patentes y Arbitrios En Cumplimiento

El Arrendatario suministró evidencia del recibo de pago de aranceles<sup>442</sup> al Municipio de Carolina, con fecha del 25 de noviembre de 2019, por la cantidad de \$126,612.13. Dicha cantidad, se desglosa de la siguiente forma.

1. Arbitrios de Construcción - \$114,103.50 (Recibo Núm. 334295)
2. Patente Municipal - \$9,508.63 (Recibo Núm. 334296)
3. Fianza - \$3,000.00 (Recibo Núm. 334297)

- Notificación para Proceder En Cumplimiento  
 El Arrendatario suministró evidencia de la Notificación de Proceder, a favor de la compañía Master Pavement Line Corp. Se presentó Notificación de Proceder #1, correspondiente a trabajos administrativos. Además, se presentó Notificación de Proceder #2, correspondiente a trabajos de construcción.
- Certificado de Terminación Sustancial En cumplimiento  
 El Arrendatario suministró evidencia demostrando que se generó el Certificado de Terminación Sustancial,<sup>443</sup> a favor de la compañía Master Pavement Line Corp.
- Certificado de Terminación Final En Cumplimiento  
 El Arrendatario suministró evidencia del Certificado de Terminación Final<sup>444</sup> de la obra. El documento establece que la fecha de terminación final es el 9 de julio de 2020, firmado por el Ing. José A. García Betancourt, inspector de obra designado.
- Seguros En Cumplimiento  
 El Arrendatario inicialmente presentó documentación referente a las pólizas de seguro gestionadas por el contratista del proyecto. Las pólizas y documentación suministrada por el Arrendatario fueron las siguientes:

  - “*Commercial General Liability*”<sup>445</sup> – con número de póliza 5268169, efectiva desde el 1 de abril de 2019 hasta el 1 de abril de 2022, e incluye accidentes de hasta un millón de dólares (\$1,000,000.00), por ocurrencia.
  - “*Professional Liability*”<sup>446</sup> – El Arrendatario hace referencia a distintas compañías, a las cuales se le requiere el “*Professional Liability*” (contratista e inspección):
    - Kimley-Horn Puerto Rico, LLC (Diseñador e Inspección) – con número de póliza B0146LDUSA2104949, efectiva desde el 1 de abril de 2019 al 1 de abril de 2022, con cubierta de dos millones de dólares (\$2,000,000.00), por reclamación y dos millones de dólares (\$2,000,000.00), de agregado, por reclamación.

<sup>442</sup> Recibos de pagos – Ver *Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 17.1 Pago Patente y Arbitrios Runway 10-28 Municipio Carolina.pdf*

<sup>443</sup> Certificado de Terminación Sustancial – Ver *Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 19.1 RW 10-28 Rehabilitation Punch-Certificate of Substantial.pdf*

<sup>444</sup> Certificado de Terminación Final – Ver *Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 20.2 RW 10-28 Rehabilitation Punch-List completion.pdf*

<sup>445</sup> – *Commercial General Liability* – Ver *Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.1 RW 10-28 COI 21-22 Citibank.pdf*

<sup>446</sup> – *Professional Liability* – Ver *Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.3 RW 10-28 COI 21-22.pdf*

- “*Umbrella Liability*”<sup>447</sup> – con número de póliza 03127930, efectiva desde el 1 de abril de 2019 hasta el 1 de abril de 2022, con una cubierta de cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), por ocurrencia y cinco millones de dólares (\$5,000,000.00), en el agregado.
  - “*Workers Compensation and Employer’s Liability*”<sup>448</sup> – con número de póliza WC015893685, efectiva desde el 1 de abril de 2019 hasta el 1 de abril de 2022, con una cubierta de un millón de dólares (\$1,000,000.00), por accidente.
  - *Fondo del Seguro del Estado*<sup>449</sup> – con número 2023000313 y vigencia desde el 22 de noviembre de 2019 hasta el 30 de junio de 2020.
  - “*Automobile Liability*”<sup>450</sup> –
    - Póliza número CA4489663, efectiva desde el 1 de febrero de 2019 hasta el 1 de abril de 2022 y una cubierta de dos millones de dólares (\$2,000,000.00), por accidente.
- *Planos As-Built* *En Cumplimiento*  
El Arrendatario suministró evidencia de los planos digitales “*as-built*” del Proyecto.

#### **D. Resumen de la Evaluación**

Conforme la evaluación de los documentos provistos, el Arrendatario no ha sido consistente en el cumplimiento de los criterios que comprende esta auditoría.

En el proyecto “*Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*” se utilizaron personas no autorizadas bajo la Ley Núm. 173, para ejercer como ingeniero o arquitecto profesional en Puerto Rico. Ambas personas, fueron identificadas como inspectores residentes del proyecto, según consta en los Certificados de Terminación Sustancial suministrados por el Arrendatario. Esto, en incumplimiento con los reglamentos y leyes vigentes aplicables.

Los proyectos relacionados a las aerolíneas Delta y US Airways y el reemplazo del piso deteriorado (terminales y edificios del Aeropuerto) fueron incluidos como parte del CEP; por lo que, el Arrendatario indica que se extendió el alcance de sus trabajos. Los trabajos del CEP fueron completados. A esos efectos, se proveyó la certificación de Interlink-Hunt, LLC para todo el programa, pero no para los proyectos comprendidos en este. El Arrendatario proporcionó la lista de deficiencias (*punch-list*) de los proyectos, en las cuales se evidencia que el alcance original de trabajos fue ejecutado en el tiempo requerido.

Por otra parte, el Permiso de Construcción relacionado al CEP, cuenta con varias enmiendas para aumentar el alcance de los trabajos y el costo de los proyectos. A pesar de ello, no se presentó evidencia de los pagos adicionales en estampillas del CIAPR y pago correspondiente de aranceles, que debió hacerse como resultado del aumento en costo de los proyectos del CEP.

<sup>447</sup> – *Umbrella Liability* – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.1 RW 10-28 COI 21-22 Citibank.pdf

<sup>448</sup> – *Workers Compensation and Employer’s Liability* – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.1 RW 10-28 COI 21-22 Citibank.pdf

<sup>449</sup> – Fondo del Seguro del Estado – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.7 RW 10-28 CFSE 0766.pdf

<sup>450</sup> – *Automobile Liability* – Ver Sharepoint: 16\_Documentation Projects Visit > Runway 10-28 Pavement Improvement Project > 21.1 RW 10-28 COI 21-22 Citibank.pdf



El Arrendatario indicó que para el uso de las áreas completadas como parte del CEP, las áreas son clasificadas para su uso, según lo dispuesto en el “*punch-list*” y/o informe del inspector. No obstante, el Arrendatario no suministró documentos certificados (firmados o ponchados) por el profesional correspondiente a cargo (por ejemplo, del inspector).

Se identificaron violaciones al Reglamento Conjunto de 2010:

- Para el proyecto relacionado al *Taxiway “N”*, se identificó que funcionarios de una misma compañía ejercieron cargo de diseñador e inspector de la obra.
- Proyectos relacionados a Delta y US Airways, reemplazo del piso deteriorado y reparación de superficies de concreto; se identificó que no se realizó solicitud o aviso de construcción/demolición, permiso PGC y/o suministro de evidencia de manifiestos de desperdicios sólidos, requeridos por reglamento.

Por otra parte, el Arrendatario ni Puertos lograron suministrar evidencia de la aprobación de los proyectos por Puertos. La Sección 4.4(b) del Contrato requiere que todos los proyectos que sean implementados por el Arrendatario cuenten con la aprobación de Puertos.

La Tabla 104, a continuación, muestra el resumen de los resultados de la evaluación de los requerimientos de diseño y construcción para el AILMM.

Tabla 104: Resumen de la Evaluación de los Requerimientos de Diseño y Construcción del AILMM

Criterio	Taxiway N	Deteriorating Flooring	Delta and US Airways Letter Agreement	Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces	Runway 10-28
Diseño del Proyecto	C	C	C	N/A	C
Contratista del Proyecto	C	C	C	N/A	C
Inspección del Proyecto	I	C	C	N/A	C
Permiso de Construcción	C	C	C	I	C
Estampillas del CIAPR	C	CP	CP	N/A	C
Pago de Aranceles	C	CP	CP	N/A	C
Aprobación de Puertos	I	I	I	I	I
Aprobación de la FAA	C	N/A	C	Cumplimiento No Corroborado	Cumplimiento No corroborado
Evaluación Ambiental	C	C	C	N/A	C
Permiso NPDES	C	N/A	N/A	N/A	N/A
SWPPP	C	N/A	N/A	N/A	N/A
Permiso PGC	C	I	I	N/A	C
Informes Plan CES	C	N/A	N/A	N/A	N/A

Permiso Asbesto/Plomo	C	C	C	N/A	I
Permiso USACE	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Manifiestos Desperdicios	C	C	N/A	I	N/A
Patentes y Arbitrios	C	C	C	N/A	C
Notificación para Proceder	C	CP	I	N/A	C
Terminación Sustancial	I	CP	CP	N/A	C
Terminación Final	N/A	CP	CP	N/A	C
Seguros	C	C	C	N/A	C
Planos/ "As-Built"	C	C	C	N/A	C

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

## E. Recomendaciones

A continuación, se presentan algunas recomendaciones para obtener una mejor ejecución de los proyectos en cumplimiento con los reglamentos y leyes aplicables:

- Se recomienda que Arrendatario y Puertos, se mantengan informados de los cambios (enmiendas) a los reglamentos correspondientes, con relación a permisos y ejecuciones de proyectos de construcción (por ejemplo, el Reglamento Conjunto).
- Para la sana administración y ejecución de los proyectos, el Arrendatario y Puertos deberán revisar las credenciales de los profesionales a cargo de los proyectos (contratistas, inspectores, supervisores, gerentes de proyectos, entre otros) para determinar si están en cumplimiento con las disposiciones de los reglamentos y leyes aplicables. Esta evaluación debe efectuarse antes de la designación o puestos correspondientes.
- Se recomienda una mejor fiscalización por parte de Puertos, para cerciorarse de que se cumpla con lo siguiente:
  - Los proyectos de construcción, alcance de los trabajos y documentos de construcción que requieren evaluación y aprobación por parte de la agencia. Dicha aprobación debe darse por escrito. Esto, según dispuesto en el Artículo 4 del Contrato.
  - Los documentos de construcción y la inspección deben ser ejecutados por profesionales autorizados.
- Mantener evidencia de la aprobación de la FAA, sobre todo para aquellos proyectos con asignación de fondos federales o proyectos que puedan afectar la operación del Aeropuerto.

**FIN DEL DOCUMENTO**

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

HAGE Consulting Group, PSC

A handwritten signature in blue ink that reads "Samir El Hage". The signature is written in a cursive style and is positioned above the printed name and title.

Samir El Hage  
Principal