



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

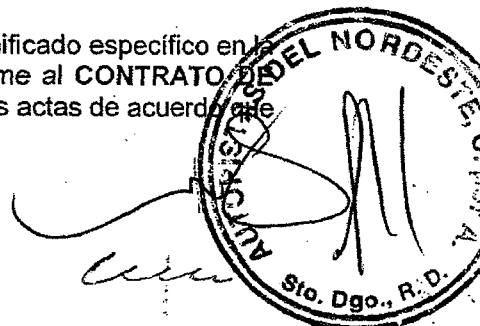
Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero

**CONTRATO DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA
EN RÉGIMEN DE PEAJE
CARRETERA SANTO DOMINGO – CRUCE EL RINCÓN DE MOLINILLO.**

ACTA DE ACUERDO No. 8

Presentes, el **ESTADO DOMINICANO** debidamente representado en el presente acto por el **Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones**, el **ING. MANUEL DE JESÚS PÉREZ GÓMEZ**, dominicano, mayor de edad, casado, funcionario público, titular de la Cédula de Identidad y Electoral No 001-0084460-4, domiciliado y residente en esta ciudad, quien en lo adelante y para los fines legales de la presente Acta se denominará **EL CONCEDENTE**, o bien por su nombre completo o sus iniciales "SEOPC"; el **Subsecretario Administrativo de la Secretaría de Estado de Obras Públicas**, el **Lic. Emilio Florentino**, dominicano, mayor de edad, casado, funcionario público, titular de la Cédula de Identidad y Electoral No. 001-0228678-8, quien en lo adelante y para los fines legales de la presente acta (en adelante el "ACTA") se denominará **SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA**, por su nombre completo, el **Subsecretario de Concesiones Viales de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones**, el **Ing. FRANCISCO ANIBAL GONZALEZ RUIZ**, dominicano, mayor de edad, casado, funcionario público, titular de la Cédula de Identidad y Electoral No. 001-0768192-6, quien en lo adelante y para los fines legales de el ACTA se denominará **LA SUBSECRETARÍA DE CONCESIONES**, el **Director General de Planeación y Programación de Inversiones de la SEOPC**, el **ING. MIGUEL ÁNGEL LOGROÑO DI'VANNA**, dominicano, mayor de edad, casado, funcionario público, titular de la Cédula de Identidad y Electoral No. 001-0097014-4, domiciliado y residente en esta ciudad, quien en lo adelante y para los fines legales de la presente Acta se denominará **LA UNIDAD EJECUTORA** o por su nombre completo, **INARSA - TECNOAMERICA** debidamente representada en el presente acto por su **Presidente**, el **ING. PEDRO DELGADO MALAGÓN**, dominicano, mayor de edad, casado, titular de la Cédula de Identidad y Electoral No. 001-0085354-8, domiciliado y residente en esta ciudad, quien en lo adelante y para los fines legales de la presente Acta se denominará **EL SUPERVISOR** o por su nombre completo, y **AUTOPISTAS DEL NORDESTE, C. POR A.** debidamente representada en el presente acto por su **Presidente Ejecutivo**, el **Ing. ARMIN RICARDO GARCÍA ACUÑA**, colombiano, mayor de edad, casado, titular del pasaporte expedido por la República de Colombia Nr. 19.364.535, domiciliado y residente en esta ciudad, quien en lo adelante y para los fines legales de la presente Acta se denominará **LA CONCESIONARIA**.

Los términos en mayúsculas a los cuales no se les atribuye un significado específico en la presente ACTA tendrán el significado que se les atribuye conforme al **CONTRATO DE CONCESIÓN** (según se define en el próximo párrafo) y/o las demás actas de acuerdo que han sido suscritas por las partes al **CONTRATO DE CONCESIÓN**.



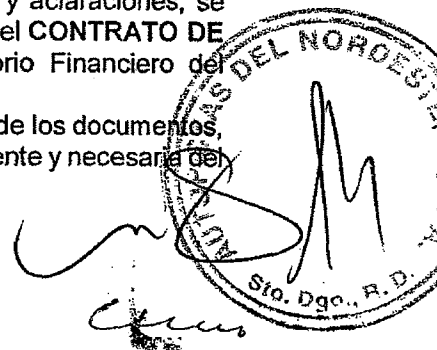


REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

De conformidad con lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA EN RÉGIMEN DE PEAJE CARRETERA SANTO DOMINGO – CRUCE EL RINCÓN DE MOLINILLO** (en adelante, el “**CONTRATO DE CONCESIÓN**”) en su Artículo Séptimo, Numeral 7.3, Párrafo Primero, en el sentido de que al finalizarse las actividades de correspondientes al perfeccionamiento del cierre financiero por parte de **LA CONCESIONARIA** y finalizado el proceso de revisión por parte de **EL CONCEDENTE** de la Ingeniería Financiera Definitiva del **PROYECTO** y demás documentos asociados al mismo, se suscriba por las partes el “**Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero**” documento en el cual se deberán consignar los acuerdos correspondientes relacionados con el Modelo Financiero del **PROYECTO** que regirá entre las partes los aspectos financieros y del equilibrio económico del **CONTRATO DE CONCESIÓN** durante las etapas de Construcción, de Operación y Mantenimiento y de Liquidación del mismo. Las partes de común acuerdo previo las siguientes

Motivaciones:

1. **POR CUANTO:** **LA CONCESIONARIA** presentó y entregó a **LA CONCEDENTE**, por intermedio de **LA SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA**, de **LA SUBSECRETARÍA DE CONCESIONES** y **DE LA UNIDAD EJECUTORA** el día 2 Febrero del 2.005, el Modelo Financiero Definitivo, el Manual del Modelo Financiero, los parámetros y conceptos utilizados en la formulación del Modelo Financiero, la relación de los aspectos y temas que habían afectado el equilibrio financiero y económico del contrato hasta esa fecha.
2. **POR CUANTO:** A la entrega presentación y entrega descrita en el **POR CUANTO** Nr. 1 de este documento, asistió y participó activamente la **SUPERVISIÓN** del **PROYECTO**.
3. **POR CUANTO:** **LA CONCEDENTE** a través de **LA SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA**, de **LA SUBSECRETARÍA DE CONCESIONES** y **LA UNIDAD EJECUTORA** en coordinación con las diferentes áreas de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y en acompañamiento permanente de **LA SUPERVISIÓN**, procedió a efectuar la revisión de los documentos suministrados por **LA CONCESIONARIA**, así como a solicitar aclaraciones y/o ajustes a los documentos entregados.
4. **POR CUANTO:** **LA CONCESIONARIA** aclaró satisfactoriamente todas las inquietudes y presentó las modificaciones solicitadas por parte de **LA SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA**, de **LA SUBSECRETARÍA DE CONCESIONES** y **DE LA UNIDAD EJECUTORA** y por ende **LA CONCEDENTE**.
5. **POR CUANTO:** Como consecuencia de esta revisión, análisis y aclaraciones, se elaboraron y firmaron las Actas de Acuerdo Nr. 4, Nr. 5 y Nr. 6 del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, en las cuales se buscó restablecer el Equilibrio Financiero del Contrato.
6. **POR CUANTO:** A la fecha se ha terminado la revisión y análisis de los documentos, Modelo Financiero, actas de acuerdo y demás información suficiente y necesaria del **PROYECTO** por parte de **LA CONCEDENTE**.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

7. **POR CUANTO:** El día 29 de Septiembre la Junta Directiva del **Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (Multilateral Investments Guarantee Agency, "MIGA")** entidad adscrita al **Banco Mundial**, aprobó la solicitud presentada por **LA CONCESIONARIA** de asegurar la inversión extranjera (deuda y capital) en el **PROYECTO** contra el riesgo político, riesgo de transferencia, riesgo de cumplimiento del contrato y riesgo de guerra civil.
8. **POR CUANTO:** El **PROYECTO** estará asegurado por la entidad multilateral creada conforme a la convención que crea el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (**MIGA**), lo cual significa que el acuerdo entre **LA CONCESIONARIA** y **MIGA** se suscribirá bajo los términos de dicha convención y demás principios legales internacionales.
9. **POR CUANTO:** La estructura básica de la financiación del **PROYECTO** será la emisión por parte de la **CONCESIONARIA** de documentos de deuda privada en el mercado de los Estados Unidos de América bajo la ley del Estado de Nueva York, conforme a la **Regla 144ª** de la **U.S. Securities Act** de 1933 y fuera de los Estados Unidos de América conforme a la **Regulación S** del **U.S. Securities Exchange Act** de 1934.
10. **POR CUANTO:** **LA CONCESIONARIA** ha debido recurrir a este mecanismo de financiamiento como resultado de los cambios en la situación económica de la República Dominicana en los años 2003 y 2004, especialmente por efecto de la significativa devaluación de la moneda y la disminución de la calificación de riesgo del país.
11. **POR CUANTO:** **LA SUPERVISORA** revisó y aprobó conjuntamente con **LA CONCEDENTE** toda la información relacionada con la estructuración financiera del **PROYECTO** que fue presentada por **LA CONCESIONARIA**.
12. **POR CUANTO:** El efecto de los eventos y circunstancias anteriormente descritos en los Por Cuantos Nro. 8, 9 y 10 de este documento, claramente hacen necesario la adecuación del **PROYECTO** a la nueva estructura básica de financiamiento por cuanto causan un desequilibrio en el balance económico acordado entre las partes y se requiere así restablecer el Equilibrio Financiero del Contrato conforme a lo establecido en el Artículo 17 del **CONTRATO DE CONCESIÓN**.
13. **POR CUANTO:** **LA SUPERVISORA** revisó y aprobó todas y cada una de los ajustes efectuados al Modelo Financiero y a los demás documentos financieros y contractuales elaborados entre **LA SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA, LA SUBSECRETARIA DE CONCESIONES, LA UNIDAD EJECUTORA** y **LA CONCESIONARIA**.
14. **POR CUANTO:** Los Flujos Financieros están modelados trimestralmente en la Nueva Ingeniería Financiera del **PROYECTO** aprobada por las partes.
15. **POR CUANTO:** El **CONTRATO DE CONCESIÓN** suscrito entre las partes en su Artículo Séptimo prevé la Operación Parcial de la Vía cuando se tienen tramos completamente terminados.
16. **POR CUANTO:** Contemporáneamente con la suscripción del presente documento, **LA CONCESIONARIA**, a través de su casa matriz **Autopistas del Nordeste (Cayman) Limited**, obtendrá financiamiento en el mercado internacional a través de la emisión de títulos de deuda que serán adquiridos por inversionistas o entidades

Handwritten signatures and stamps on the right side of the page, including a circular stamp with the text "SEOPC" and "REPUBLICA DOMINICANA".



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

financieras en el mercado de los Estados Unidos de América bajo la ley del Estado de Nueva York, conforme a la Regla 144ª de la U.S. Securities Act de 1933 y fuera de los Estados Unidos de América conforme a la Regulación S del U.S. Securities Exchange Act de 1934, quienes serán los **ACREEDORES FINANCIEROS**.

ACUERDAN:

ARTÍCULO PRIMERO: VERIFICACIÓN DE ACTIVIDADES.- Las partes proceden a efectuar la verificación de las obligaciones establecidas en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** de cada una de estas para la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero, teniendo el siguiente resultado:

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
Elaboración De La Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO	LA CONCESIONARIA	SE EJECUTÓ
Estudio, Análisis y Aprobación de la Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO	LA CONCEDENTE	SE EJECUTÓ
Estudio de Tráfico a ser utilizado en la Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO	LA CONCESIONARIA	SE EJECUTÓ
Acreditación Por Parte del Concesionario de la obtención del Crédito para el PROYECTO	LA CONCESIONARIA	SE EJECUTÓ
Aporte de la contrapartida correspondiente al veinte (20%) del valor de la construcción	LA CONCEDENTE	SE EFECTUÓ UN APOORTE EQUIVALENTE AL 10%, EL SALDO SE REALIZARÁ CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL ACTA DE ACUERDO NR. 4
Entrega a la Concesionaria del Cincuenta (50%) de los Predios de la Concesión	LA CONCEDENTE	SE HAN ENTREGADO UN 43%. EL 7% RESTANTE PARA ALCANZAR EL 50% SE ENTREGARÁN DURANTE EL PRIMER MES DE CONSTRUCCIÓN
Obtención de la totalidad		





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
de los requisitos, licencias, permisos, autorizaciones, y demás trámites requeridos para la ejecución del PROYECTO	LA CONCEDENTE	SE EJECUTÓ
Constitución del mecanismo de liquidez que garantice el pago del Ingreso Mínimo Garantizado a que hace referencia en el Artículo Duodécimo del contrato de concesión	LA CONCEDENTE	SE EJECUTÓ

ARTICULO SEGUNDO: APROBACIÓN DEL MODELO FINANCIERO DEFINITIVO Y DE LA NUEVA INGENIERÍA FINANCIERA.- EL CONCEDENTE, LA SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA, LA SUBSECRETARÍA DE CONCESIONES, LA UNIDAD EJECUTORA y LA SUPERVISIÓN luego del proceso de revisión y ajustes efectuados a los documentos entregados por LA CONCESIONARIA, aceptan y aprueban el Modelo Financiero, el Manual de Utilización del Modelo Financiero durante las etapas de Construcción y de Operación y Mantenimiento, el Estudio de Demanda, y demás documentos aquí relacionados, entregados por LA CONCESIONARIA. El soporte de esta aprobación tiene como base las aprobaciones registradas en las comunicaciones realizadas por las diferentes áreas de EL CONCEDENTE, coordinadas a través de la UNIDAD EJECUTORA del PROYECTO, que se efectuaron para el estudio y evaluación de las Actas de Acuerdo Nr. 4, Nr. 5 y Nr. 6 que se relacionan a continuación e incorporadas al presente documento el Anexo A:

1. Acta de Acuerdo Nr. 4:

- Comunicación Nr. DGPPI-704 de la UNIDAD EJECUTORA, que remite la comunicación Nr. SDGPPI-023 elaborada por la Comisión conformada por las diferentes áreas de la SEOPC para la revisión, estudio y aprobación de la Nueva Ingeniería Financiera.

2. Acta de Acuerdo Nr. 5:

- Comunicación Nr. DGPPI-801 de la UNIDAD EJECUTORA, que remite la comunicación Nr. SDGPPI-030 elaborada por la Comisión conformada por las diferentes áreas de la SEOPC para la revisión, estudio y aprobación de la Nueva Ingeniería Financiera.

3. Acta de Acuerdo Nr. 6:

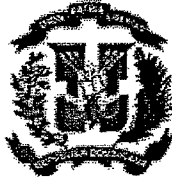
GP

Ex

GP

SEOPC DEL NOROCCIDENTE

Ex



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

- Comunicación Nr. DGPPI-1033 de la UNIDAD EJECUTORA, que remite la comunicación Nr. SDGPPI-038 elaborada por la Comisión conformada por las diferentes áreas de la SEOPC para la revisión, estudio y aprobación de la Nueva Ingeniería Financiera.

ARTICULO TERCERO: DOCUMENTOS DEL PERFECCIONAMIENTO DEL CIERRE FINANCIERO.- De conformidad con lo anterior, los documentos correspondientes a la Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO son:

Nr.	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
1.	Presupuesto de Construcción, Operación y Mantenimiento	Documentos aprobados en el Acta de Finalización de la Etapa de Revisión de Diseños y del Estudio de Tráfico
2.	Contrapartida a cargo del Estado Dominicano	Carta de Crédito Stand By por el saldo pendiente de pago a la fecha.
3.	Manual del Modelo Financiero	Documento estudiado y aprobado por la Comisión de la SEOPC conformada para tal fin. Este Documento tiene como finalidad el describir conceptualmente como ha sido desarrollada la Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO
4.	Nueva Ingeniería Financiera	Del Modelo Financiero desarrollado, se obtienen Los Flujos de Caja del PROYECTO en el cual se proyecta el comportamiento económico del mismo durante las Etapas de Construcción y de Operación y Mantenimiento.
5.	Ingreso Mínimo Garantizado en Dólares U.S. Constantes	Subproducto del Modelo Financiero, y siendo uno de los Elementos fundamentales del Equilibrio Económico del Contrato, se detalla el Ingreso Mínimo Garantizado en Constantes, el cual se deberá actualizar a los Dólares U.S. corrientes de acuerdo con la inflación de los Estados Unidos de América.
6.	Procedimiento de Seguimiento y Actualización	Define el procedimiento a ser aplicado trimestralmente entre el CONCEDENTE, el SUPERVISOR y el CONCESIONARIO a fin de determinar el comparativo entre el Ingreso Real en Dólares U.S. Corrientes del PROYECTO vs. el Ingreso Mínimo Garantizado en Dólares U.S. Corrientes, a



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

		fin de definir si se presentó superávit, déficit o no hubo diferencia.
7.	Certificación del Modelo de Demanda o de Tráfico	Documento de Loius Berger Group en el que se efectúa una actualización de la Demanda del Tráfico, demanda que se utiliza para modelar las proyecciones del Ingreso de los Peajes utilizado para obtener la Nueva Ingeniería Financiera.
8.	Contratos de Seguro Firmados entre el MIGA con a) los ACREEDORES FINANCIEROS del Concesionario y con b) los accionistas extranjeros del Concesionario	Documentos que presentan el acuerdo suscrito entre los ACREEDORES FINANCIEROS, los accionistas del Concesionario y el MIGA, en el cual se pactan los acuerdos de cobertura por riesgo político del contrato

ARTICULO CUARTO: COSTO DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.- Conforme a lo aprobado en el Acta de Finalización de la Revisión de la Etapa de Revisión de Diseños y Estudio de Tráfico, el costo total de estas actividades es así:

Costo de Construcción: US\$146.345.604,99
Costo de Supervisión: US\$ 5.500.000,00
Total Costo Construcción US\$151.845.604,99

Costo de Infraestructura de Operación: US\$2.519.577,00

Costo de Operación: US\$1.930.960,00 (costo de operación anual en dólares constantes, para un total de US\$57.928.800,00 para los 30 años de la etapa de Operación y Mantenimiento. El costo de operación se pagará en dólares corrientes actualizados con base en la inflación americana real entre Diciembre de 2004 y el mes en consideración).

Costo de Mantenimiento: US\$83.789.549,67 (en dólares constantes valor total para los 30 años de la etapa de Operación y Mantenimiento. El costo de mantenimiento se pagará en dólares corrientes actualizados con base en la inflación americana real entre Diciembre de 2004 y el mes en consideración).

ARTICULO QUINTO: APOORTE SALDO CONTRAPARTIDA A CARGO DEL ESTADO DOMINICANO.- LA CONCEDENTE a la fecha a entregado como concepto de contrapartida al PROYECTO la suma de US\$15.319.602,35, de los US\$29.269.000,00 que

[Handwritten signatures and stamps]

[Circular stamp: SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES]

[Circular stamp: ST. D. D.]

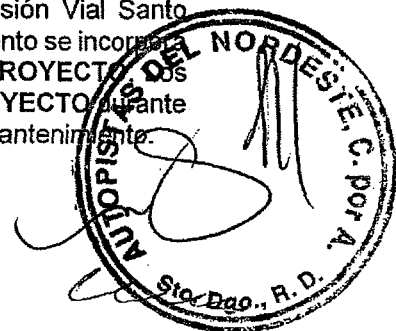


REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

le corresponden. Para efectos de darle cumplimiento a lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** a lo previsto en el Acta de Acuerdo Nr. 5, **EL CONCEDENTE** entrega al **CONCESIONARIO** la carta de Crédito Stand By correspondiente a la suma de **US\$13.949.397,65**, pagadera en 24 cuotas mensuales iguales a la suma de **US\$ 581.224,90**. Esta carta de crédito se utilizará en caso de que en los primeros quince días calendario de cada mes el Estado Dominicano no efectúe el pago que le corresponde en ese mes. En el Anexo B se presenta copia de la Carta de Crédito Stand By antes mencionada. Esta Carta de Crédito se utilizará para garantizar tanto el aporte faltante de la contrapartida como para garantizar la entrega oportuna del material asfáltico a **LA CONCESIONARIA** como fue definido en el Acta de Acuerdo No. 4 y sus anexos. De esta manera, si el material asfáltico no es entregado dentro de los plazos requeridos por **LA CONCESIONARIA** para adelantar la obra, se debitará la Carta de Crédito por un monto equivalente al valor del material asfáltico pendiente de entregarse.

ARTICULO SEXTO: MODELO FINANCIERO.- Con base en los costos de construcción, infraestructura de operación, operación y mantenimiento del **PROYECTO** presentados por **LA CONCESIONARIA** y aprobados por **EL CONCEDENTE** conforme a lo consignado en el Acta de Finalización de la Etapa de Revisión de los Diseños y del Estudio de Tráfico, se ha desarrollado el Modelo Financiero que proyecta el comportamiento del flujo de caja del **PROYECTO** para las etapas de construcción y de operación y mantenimiento definidas en el contrato de concesión. En el Anexo C, se incorpora el Manual del Modelo Financiero, el cual es la plataforma tecnológica de la Nueva Ingeniería Financiera del **PROYECTO**. En el manual anexo al presente documento, se presenta y detalla las características principales de la conceptualización del Modelo Financiero, así como la interrelación de las diferentes variables tanto macroeconómicas (devaluación del peso frente al dólar americano, inflación local, inflación de los USA, etc.), así como de las variables propias del **PROYECTO** (ingreso real por peaje).

ARTICULO SÉPTIMO: NUEVA INGENIERÍA FINANCIERA: De conformidad a lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** suscrito entre **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA**, en su Artículo Sexto numeral 10, la Nueva Ingeniería Financiera forma parte integral al mencionado **CONTRATO DE CONCESIÓN**. Igualmente, y de acuerdo con lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** suscrito entre **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA**, en su Artículo Séptimo numeral 7.3 define que la Nueva Ingeniería Financiera se incorpora al **CONTRATO DE CONCESIÓN** en el Acta de Finalización del Perfeccionamiento del Cierre Financiero. Por estas razones contractuales y legales, **LA CONCESIONARIA** y **EL CONCEDENTE** reconocen y aceptan que la Nueva Ingeniería Financiera incorporada en el presente documento será la base del seguimiento y monitoreo del comportamiento económico y financiero del **PROYECTO** de Concesión Vial Santo Domingo - Cruce Rincón de Molinillos. En el Anexo D del presente documento se incorpora en medio magnético y en impresión la Nueva Ingeniería Financiera del **PROYECTO**. Los Flujos de Fondos obtenidos reflejan el comportamiento económico del **PROYECTO** durante su vida útil, esto es durante las etapas de construcción y de operación y mantenimiento.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Los resultados allí reflejados se obtienen con los siguientes supuestos macroeconómicos y propios del **PROYECTO**:

- Inflación de los Estados Unidos de América 2.5 % anual todo el periodo
- Inflación de la República Dominicana
 - 7.8 % anual para el año 2006 (Proyección Fondo Monetario Internacional)
 - 3.9% para el año 2007 y descendiendo hasta 2.71% para el año 2025 (proyecciones obtenidas de Global Insight)
 - 2.71% anual de allí en adelante
- Tasa de Cambio entre RD\$ y US\$ 31.45 a Septiembre del 2005.
- Los costos de construcción, operación y mantenimiento son fijos en U.S. Dólares constantes de Diciembre de 2004 e inmodificables por parte del **CONCEDENTE** y de **LA CONCESIONARIA**. El monto de estos costos en dólares corrientes se obtendrá ajustando los dólares constantes a dólares corrientes utilizando la inflación real entre el periodo en consideración y Diciembre de 2004.
- La Tasa de Interés de la Financiación es Fija e Inmodificable por parte del **CONCEDENTE**, de **LA CONCESIONARIA** y de los **ACREEDORES FINANCIEROS**, se fija en un costo máximo del 10.5% anual, siendo el valor definitivo el que se obtenga el día del cierre frente a los inversionistas, costo que se anexara al presente documento en el Anexo H.
- El plazo de la financiación estará entre 18 y 20 años con un programa de amortización flexible que permita ajustarse al máximo al flujo de ingresos de los peajes y que contempla un periodo de gracia sobre el capital de 7 años.
- Las Tarifas de Peaje se actualizan anualmente conforme al Acta de Acuerdo Nr. 5 y los montos en dólares de Dic-2004 son los presentados a continuación, los cuales se actualizarán conforme a lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** e incluido en la Nueva Ingeniería Financiera al día del inicio de la operación plena de la vía:

Clase de Vehículo	V/R/USD\$/KM (Diciembre, 2004)
1. Vehículos Livianos	
De 2 Ejes hasta 1.50 ton	0.080882
2. Mini-buses, de 2 ejes	0.164627
3. Camiones y Buses de 2 ejes	0.214736
4. Vehículos de 3 Ejes o más	0.303486

Nota: las tarifas de peaje en el año de operación reflejarán la inflación USA observada en los USA entre Noviembre de 1999 y el mes de inicio de operación de la vía conforme a lo establecido en el **CONTRATO DE**



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

CONCESIÓN suscrito entre las partes. Estos montos no podrán ser modificados ni por **EL CONCEDENTE**, ni por **LA CONCESIONARIA**.

Las Partes acuerdan tener en la Caja Fuerte de **LA CONCESIONARIA** y una copia de respaldo en las oficinas del **CONCEDENTE** y de la **SUPERVISIÓN** una copia idéntica e inmodificable del Modelo Financiero que sustenta esta Nueva Ingeniería Financiera, en la cual todas las hojas de cálculo estarán bloqueadas con una clave para evitar su modificación, y únicamente la hoja correspondiente a **SEGUIMIENTO** estará desbloqueada. La Clave de bloqueo tendrá 9 letras o dígitos, las primeras tres serán del **CONCEDENTE**, las segundas tres serán de **LA CONCESIONARIA** y las últimas tres serán de la **SUPERVISIÓN**. Igualmente las tres partes por separado guardarán en una cajilla de seguridad del Banco de Reservas los tres dígitos que le corresponden, las cuales se abrirán en caso de que el responsable de la entidad correspondiente faltase o se le olvidase los dígitos y se hiciere necesario efectuar alguna modificación al Modelo Financiero, con el cual las tres partes estén de acuerdo.

ARTICULO OCTAVO: INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO.- De conformidad con lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** suscrito entre las partes, el Estado Dominicano tiene la obligación de garantizarle a **LA CONCESIONARIA** un mínimo ingreso a fin de mantener el equilibrio económico del **PROYECTO**, tal como lo establece el Artículo Duodécimo del contrato precisado en el Acta de Acuerdo Nr. 4. **EL CONCEDENTE** garantiza **LA CONCESIONARIA** de manera irrevocable e incondicional un ingreso mínimo para la Etapa de Operación Plena del **PROYECTO**, incluyendo su actualización, el cual se pagará irrevocable e incondicionalmente durante el periodo de vigencia del contrato en su etapa de operación, precisando que esta obligación (i) prevalecerá sobre cualquier obligación contraria en el **CONTRATO DE CONCESIÓN**, y (ii) sobrevivirá en caso de terminación anticipada en aplicación de la Cláusula 29, hasta el pago completo y final de la compensación a que haya lugar por la terminación del presente Contrato. Por otro lado el mayor ingreso sobre el mínimo garantizado reportado por el flujo vehicular se distribuirá entre **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA** conforme a lo definido en el Artículo Décimo Tercero del **CONTRATO DE CONCESIÓN**. En el Anexo E del presente documento se detalla el Ingreso Mínimo Garantizado del **PROYECTO** en Dólares constantes para cada uno de los 120 trimestres de vigencia en operación del **PROYECTO** bajo el **CONTRATO DE CONCESIÓN** suscrito entre las partes. Para efectos de obtener su cuantificación en Dólares corrientes del periodo en evaluación se procederá de la siguiente manera:

$$IMG_n = IMG_o * (IPC_n / IPC_o)$$

Donde:

IMG_n Representa el Ingreso Mínimo Garantizado en U.S. Dólares basado en la Nueva Ingeniería Financiera ajustado por inflación americana entre Diciembre de 2004 y el periodo en consideración.

IMG_o Representa el Ingreso Mínimo Garantizado en U.S. Dólares de la Nueva Ingeniería Financiera en Dólares de Diciembre de 2004.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

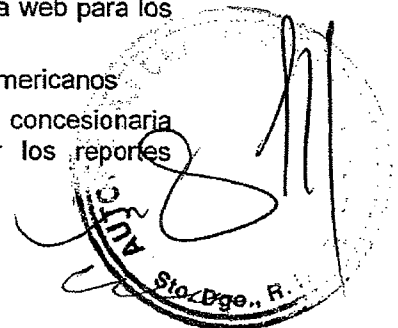
- IPC_n** Índice de Precios del Consumidor de Estado Unidos de América (CPI for All Consumers "CPI-U") en el periodo de Consideración.
- IPC_o** Índice de Precios del Consumidor de Estado Unidos de América (CPI for All Consumers "CPI-U") para el mes de diciembre del 2004.

PARÁGRAFO PRIMERO: Las partes acuerdan, que teniendo en cuenta que el Modelo Financiero se ha realizado para periodos trimestrales, tal como se enuncia en el Por Cuanto Nr. 14 de este documento y con la finalidad de manejar un proceso transparente, claro y operativo; que el aforo de los ingresos reales recibidos en Pesos Dominicanos se realice cada trimestre en vez de cada bimestre como esta establecido en el contrato suscrito entre las partes, lo cual queda modificado por el presente Acta de Cierre.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Cualquier pago, incluyendo el **INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO**, estipulado en este **CONTRATO DE CONCESIÓN** por parte del **CONCEDENTE** a **LA CONCESIONARIA** o a favor del **PATRIMONIO AUTÓNOMO** o **TRUST** deberá hacerse sin deducciones de ninguna clase o compensación (distintas a las específicamente permitidas por el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN**) en la cuenta que tenga a bien indicar a **EL CONCEDENTE** el ente Fiduciario, Trustee o Representante de los tenedores de títulos valores representativos de deuda emitidos por **LA CONCESIONARIA** mediante notificación escrita, ya sea por intermedio de **LA CONCESIONARIA**, o directamente en caso de la existencia de eventos de incumplimiento y en el ejercicio de los derechos de dicho representante conforme a los convenios de financiamiento que suscriba **LA CONCESIONARIA**.

ARTICULO NOVENO: PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN.- Con el objetivo de definir claramente las reglas y el procedimiento a seguir trimestralmente para verificar la relación entre el Ingreso Mínimo Garantizado y el Ingreso Real del **PROYECTO** por concepto de pago de peaje, las partes de común acuerdo establecen que el día 10 calendario del mes siguiente en el cual se finaliza cada trimestre, o el día siguiente hábil en caso de ser este un día feriado, se reunirán en las oficinas del **CONCESIONARIO** a las 9:30 el representante de la **UNIDAD EJECUTORA** responsable de darle seguimiento al **PROYECTO** en su fase de operación y mantenimiento, el representante de la **SUPERVISIÓN** y el representante de **LA CONCESIONARIA**. Se tomará el Modelo Financiero correspondiente a la Nueva Ingeniería Financiera (Modelo Financiero anexo al presente documento en el Anexo D) que se encuentra en la Página **SEGUIMIENTO** y proceden a digitar la siguiente información:

- Tasa de Cambio de venta por el Banco Central en su página web para los Bancos Comerciales de cada uno de los días del trimestre.
- Fechas de inconvertibilidad del Peso Dominicano a dólares americanos
- Valor recibido en pesos dominicanos en los tres peajes de la concesionaria por cada día del trimestre, debidamente soportado por los reportes correspondientes.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

- Índice de Precios del Consumidor de los Estado Unidos de América para el último día del trimestre en verificación, presentada por la Secretaría de Estado de Trabajo de los USA en su página web (percentage changes in CPI for All Consumers "CPI-U").
- Índice de Precios del Consumidor de la República Dominicana del último día del trimestre en consideración presentada por el Banco Central en su página web.

Como resultado de la inclusión de los anteriores parámetros, el Modelo Financiero efectuará los cálculos correspondientes y en la página denominada **TRÁFICO** se obtendrá:

- Valor Real Recibido en Dólares U.S. corrientes multiplicando el ingreso de peajes en dólares diario por su correspondiente tasa de cambio del día hábil siguiente a su recaudo. En caso de inconvertibilidad del Peso Dominicano a dólares americanos, se tendrá en cuenta la tasa de cambio del día hábil siguiente al último día corrido de inconvertibilidad para calcular los dólares asociados al ingreso durante el periodo de inconvertibilidad.
- Valor del Ingreso Mínimo Garantizado en Dólares U.S. corrientes calculando el IMG en dólares constantes asociado al periodo en consideración actualizado con la inflación real entre Diciembre de 2004 y el ultimo día del trimestre en consideración.
- Diferencia entre estos dos valores, donde:
 - Si el segundo es mayor, significa que se presentó un déficit;
 - Si el segundo es menor, significa que se presentó un superávit; y
 - Si son iguales es que se cumplió con lo requerido.

Este resumen se imprime para la firma de los tres representantes el Acta de Aforo en tres originales.

Dependiendo de la situación presentada (superávit, déficit o cumplimiento) las partes procederán de conformidad a lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** y en las Actas de Acuerdo Nr. 4 y Nr. 5. en lo referente al Artículo Duodécimo.

Parágrafo Primero: En el evento de que para el último día del trimestre en verificación el Índice de Precios del Consumidor de los Estado Unidos de América presentada por la Secretaría de Estado de Trabajo de los USA en su página web (*percentage changes in CPI for All Consumers "CPI-U"*) o el Índice de Precios del Consumidor de la República Dominicana del último día del trimestre en consideración presentada por el Banco Central en su página web, no estén publicados en la pagina web el día 10 calendario del mes siguiente al trimestre finalizado, o el día siguiente hábil en caso de ser el día 10 sea un día feriado, se utilizará el índice de precios que corresponda para el mes inmediatamente anterior, dejando constancia de este hecho en el Acta de Aforo correspondiente. En dicho supuesto, en el trimestre inmediatamente siguiente, antes de proceder a efectuar el cálculo correspondiente a ese trimestre, se procederá a recalcular los valores del Ingreso Mínimo



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Garantizado en Dólares U.S. utilizando los índices publicados para dicho período y se procederá a comparar este nuevo cálculo con el Valor Real recibido en Dólares U.S. durante el trimestre en que no se utilizaron los índices definidos en este numeral y con los valores consignados en el Acta de Aforo correspondiente al trimestre en cuestión. Cualquier diferencia que exista entre el monto consignado y el monto que resulte del recálculo se sumará al valor de la diferencia del nuevo trimestre que acabe de finalizar.

Parágrafo Segundo: En caso de no presentarse a las oficinas de la concesionaria el representante de LA UNIDAD EJECUTORA y/o el representante de LA SUPERVISIÓN, el representante de LA CONCESIONARIA procederá a efectuar el procedimiento descrito en el presente Artículo y el Acta de Aforo y lo enviará a LA UNIDAD EJECUTORA y/o a LA SUPERVISIÓN para su revisión y comentarios. El representante de LA UNIDAD EJECUTORA y/o de LA SUPERVISIÓN tendrán tres días francos para objetar desde el punto de vista de los valores digitados en el sistema en la página de SEGUIMIENTO, para lo cual deberá anexar los soportes correspondientes. Si las observaciones han sido debidamente soportadas, el representante de LA CONCESIONARIA procederá a efectuar nuevamente el procedimiento aquí descrito e introducir los valores correctos, y enviará el Acta de Aforo correspondiente a LA UNIDAD EJECUTORA y a LA SUPERVISIÓN para su información y trámite. Si LA UNIDAD EJECUTORA y/o LA SUPERVISIÓN no manifiestan observación alguna dentro del día franco establecido en este documento, el Acta de Aforo impresa por LA CONCESIONARIA se tomará como cierta y válida, operando así el silencio administrativo positivo.

ARTICULO DÉCIMO: CERTIFICACIÓN DEL MODELO DE DEMANDA O DE TRAFICO.- LA CONCESIONARIA presenta con el objeto de minimizar el riesgo de la incertidumbre en las proyecciones del ingreso de tráfico del PROYECTO, el estudio de tráfico actualizado en el año 2.005, según fuera revisado por la firma consultora de tráfico internacional Louis Berger Group, Inc., basado en el reporte elaborado por la firma española Auding SA., y con el cual se corrió el Modelo de Demanda de Tráfico para obtener los flujos vehiculares a ser incluidos en el Modelo Financiero utilizado. En el Anexo F se presenta copia de dicho estudio.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO: SEGURO DE RIESGO POLÍTICO "MIGA".- En el anexo G se presenta el resumen ejecutivo de los contratos de seguro suscrito entre MIGA y los ACREEDORES FINANCIEROS y entre MIGA y los inversionistas de capital extranjeros.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO: OPERACIÓN PARCIAL.- LA CONCESIONARIA conforme a lo enunciado en el Por Cuanto Nr. 15 del presente documento, tiene la posibilidad de colocar al servicio público los tramos de la vía objeto del CONTRATO DE CONCESIÓN a medida que estos estén completamente terminados, razón por la cual y teniendo como objetivo el reglamentar estas entregas parciales de la vía, las Partes de común acuerdo establecen el siguiente procedimiento a fin de realizar la entrega por parte de LA CONCESIONARIA a LA CONCEDENTE de cada tramo terminado:



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

1. **LA CONCESIONARIA** informará por escrito a la **CONCEDENTE** de su intención de entregar un tramo de vía que este terminado. Copia de esta comunicación le será remitida a la **SUPERVISIÓN**. Anexo a esta comunicación se hará llegar la información correspondiente al control de calidad de las actividades del tramo en cuestión, la cual podrá ser en medio magnético y referenciada a los resultados de laboratorio.
2. Dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación de **LA CONCESIONARIA**, la **SUPERVISIÓN** y/o **LA CONCEDENTE** podrán enviar a **LA CONCESIONARIA** una lista de objeciones debidamente soportada y con fundamento en los planos y especificaciones del **PROYECTO**, destallando así los aspectos que se deben revisar o corregir por parte de **LA CONCESIONARIA** en relación con el tramo de vía que **LA CONCESIONARIA** se propone a colocar al servicio público. De ser el caso, el listado de objeciones deberá presentar dos grandes capítulos, así:

(a) Aspectos indispensables para entrar en operación:

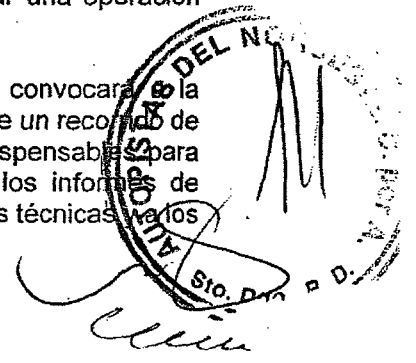
Dentro de este capítulo se incluirán únicamente observaciones que impidan poner en operación la vía en condiciones de seguridad para los usuarios, siendo estos aspectos los siguientes:

- (i) Señalización vertical y horizontal, fuera de especificación y de planos del **PROYECTO**.
- (ii) IRI de la capa de rodadura menor a 3.
- (iii) Ausencia o inoperatividad del equipamiento de peaje que clasifique los vehículos en sus respectivas categorías.

(b) Aspectos menores:

Dentro de este capítulo se incluirán las demás observaciones referentes al nivel de servicio de la vía, asociado a los planos y especificaciones del **PROYECTO**.

3. **LA CONCESIONARIA** tendrá quince (15) días para efectuar las correcciones o ajustes de lugar de los aspectos detallados por la **SUPERVISIÓN** y/o **LA CONCEDENTE** antes de presentar una nueva notificación escrita a la **SUPERVISIÓN** y a **LA CONCEDENTE** de su intención de iniciar una operación parcial confirme a el presente artículo.
4. Con base en el listado de objeciones, **LA CONCESIONARIA** convocará a la **SUPERVISIÓN** y a **LA CONCEDENTE** para realizar conjuntamente un recorrido de entrega de la vía en cuestión. Con relación a los Aspectos Indispensables para entrar en Operación, **LA CONCESIONARIA** deberá presentar los informes de laboratorio o técnicos que soporten su ajuste a las especificaciones técnicas.



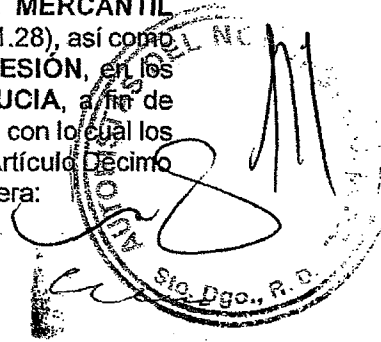


REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

planos del **PROYECTO**. Una vez cumplido con este procedimiento se entenderá por autorizada para poner en operación el tramo de la vía correspondiente.

5. Luego de vencido el lapso para presentar objeciones por parte de la **SUPERVISIÓN** o **LA CONCEDENTE** sin que alguna de estas haya presentado objeción alguna, o en caso de que no obstante haber efectuado objeciones, el recorrido indicado en el párrafo anterior no se haya podido efectuar por la no concurrencia de la **SUPERVISIÓN** o de **LA CONCEDENTE** en mas de tres oportunidades, se entenderá que la porción de la vía en cuestión satisface todos los requerimientos contractuales y legales, encontrándose en condiciones para entrar en operación y que la **SUPERVISIÓN** y **LA CONCEDENTE** han aceptado dicha entrega parcial. Igualmente, posteriormente a la realización de este listado de chequeo, ni **LA CONCEDENTE**, ni la **SUPERVISIÓN** podrán anexar nuevos requerimientos que impidan la entrega del tramo de la vía.
6. El Acta de Finalización de la Etapa de Construcción de un determinado tramo será suscrito (o se entenderá suscrita conforme a las cláusulas anteriores) por parte del **Director de la Unidad Ejecutora** en representación del **CONCEDENTE**, por parte del **SUPERVISOR** y por parte del Presidente Ejecutivo de **LA CONCESIONARIA**.
7. El Acta Final de la Etapa de Construcción de todo el **PROYECTO**, será aquella que se firme para recibir el último tramo de vía que se entregue. Por lo cual, queda establecido que las entregas de cada tramo son definitivas y al final no deben ser nuevamente entregadas. La etapa de Operación Plena se iniciará con lo que ocurra primero entre la suscripción por las Partes del Acta de Iniciación de la Etapa de de Operación Plena o cuando el último de los tramos de la vía objeto del **CONTRATO DE CONCESIÓN** haya sido puesto al uso del servicio público cuando ésta haya sido puesta en funcionamiento en forma parcial, caso en el cual con la aceptación del último de los tramos conforme al presente Artículo, se entenderá que ha sido suscrita el Acta de Iniciación de la Etapa de Operación Plena, en ambos casos, sin tomar en cuenta cualquier cantidad de tiempo que cualquier sector de la vías haya podido estar operativo con anterioridad a la suscripción de dicha acta.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO: FIDEICOMISO DEL PROYECTO.- Teniendo en cuenta los Por Cuantos del presente documento, en especial los Nrs. 7, 8, 9 y 10, y que Autopistas del Nordeste (Cayman) Limited (en adelante la "EMISORA"), siendo la matriz de **LA CONCESIONARIA**, emitirá bonos o títulos valores (*securities*) bajo las normas Federales de los Estados Unidos de América y la ley del Estado de Nueva York entre otras, se acuerda entre las partes modificar la definiciones de **CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL** (numeral 1.12) y de **PATRIMONIO AUTÓNOMO** o **FIDEICOMISO** (numeral 1.28), así como el Capítulo Sexto y el Artículo Décimo Octavo del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, en los cuales se definen las principales características del **CONTRATO DE FIDUCIA**, a fin de precisarlas a las normas y leyes del Estado de Nueva York y/o Gran Caimán, con lo cual los numerales 1.12 y 1.28 del Artículo Primero, así como el Capítulo Sexto y su Artículo Décimo Octavo del **CONTRATO DE CONCESIÓN** se modifican de la siguiente manera:





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

1. Se modifica las definiciones contenidas en los numerales 1.12 y 1.28 del **ARTICULO PRIMERO: DEFINICIONES Y CONCEPTOS**, las cuales quedan redactadas de la siguiente manera:

"1.12 CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL o TRUST o VEHÍCULO CORPORATIVO ESPECIAL ("VCE"): Cuando en el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN** se haga referencia a cualquiera de las figuras de **CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL o TRUST** se entenderá que se refiere indistintamente al que sea aplicable entre: (i) el o los actos jurídicos celebrados entre una entidad fiduciaria o consorcio o unión temporal de sociedades fiduciarias, o entidad bancaria o financiera, conforme a la ley colombiana, la ley de Gran Caimán o la ley del Estado de Nueva York, según lo determine Autopistas del Nordeste C. por A. con la entidad que ésta o su casa matriz suscriba el contrato de FIDUCIA Mercantil o Trust, regulado por las normas aplicables en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** y bajo la ley bajo la cual se suscriba, o (ii) la entidad de forma corporativa o societaria que se constituya conforme a la ley de Gran Caimán o la ley del Estado de Nueva York para ser la titular poseedora de los derechos y activos que deben conformar el **PATRIMONIO AUTÓNOMO.**"

"1.28 PATRIMONIO AUTÓNOMO o FIDEICOMISO o FIDUCIA: Se refiere indistintamente al ente jurídico incorporado conforme a la ley de Gran Caimán o la ley del Estado de Nueva York, según lo determine Autopistas del Nordeste C. por A., o al contrato de fiducia o de administración de confianza constituido en virtud de la celebración de un contrato de fiducia mercantil o contrato de trust conforme al derecho anglosajón, a que se refiere el numeral 1.12 de este artículo, mediante el cual se afecta un patrimonio determinado conformado por los bienes que en dicho contrato se indican y regulado por las estipulaciones del sus artículos de incorporación y estatutos societarios o por los términos del contrato de fiducia o trust, según sea el caso, y por la ley que resulte aplicable conforme al derecho de su conformación."

2. Ningún otro numeral del Artículo Primero se modifica mediante en la presente Artículo de esta Acta de Perfeccionamiento del Cierre Financiero
3. Se modifica el Capítulo Sexto del **CONTRATO DE CONCESIÓN** el cual queda redactado de la siguiente forma:

"CAPITULO SEXTO

ARTICULO DECIMOCTAVO: CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL, TRUST o VEHÍCULO CORPORATIVO ESPECIAL ("VCE").

De conformidad con lo estipulado en el presente contrato, LA CONCESIONARIA se obliga alternativamente a (a) causar que sea incorporada una entidad corporativa societaria independiente, o (b) causar que se celebre un contrato de FIDUCIA





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

MERCANTIL o TRUST irrevocable, en ambos casos con el objeto de ejercer la administración, garantía y fuente de pagos del **PROYECTO**.

Las estipulaciones mínimas del contrato de **FIDUCIA MERCANTIL, TRUST o VCE** serán las siguientes:

1. El contrato debe ser irrevocable y deberá al menos durar hasta el término del **CONTRATO DE CONCESIÓN** y subsistirá hasta que las obligaciones de **LA CONCESIONARIA** se cancelen en su totalidad, al igual que los créditos vigentes que se encuentren garantizados con el patrimonio que conforma el fideicomiso o el **VCE**, incluyendo pero sin limitarse a cualquier título valor de deuda que sea emitido por **LA CONCESIONARIA o LA EMISORA**.

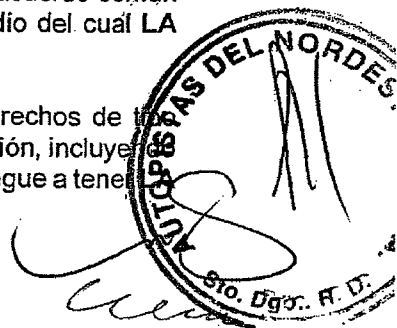
2. Fideicomitente, Cedente o Promotor Societario: El Fideicomitente, cedente o promotor societario será **LA CONCESIONARIA y/o LA EMISORA**.

3. Fiduciario, Trustee o **VCE**: Ente de forma corporativa independiente, Sociedad Financiera, Fiduciaria o consorcio o unión temporal de sociedades fiduciarias, de reconocida solvencia, reputación y capacidad financiera y administrativa como entes fiduciarios o trustees, domiciliadas en el Estado de Nueva York o Gran Caimán, legalmente constituidas y con permiso de funcionamiento para operar en dichas jurisdicciones.

4. La cuenta corriente en la cual el **PATRIMONIO AUTÓNOMO** operará en la República Dominicana deberán constituirse en El Banco de Reservas de la República Dominicana o en cualquier otro banco autorizado a operar en la República Dominicana con un índice de solvencia igual o superior al del Banco de Reservas de la República Dominicana. No obstante el **PATRIMONIO AUTÓNOMO** tendrá la facultad de establecer otras cuentas bancarias, incluyendo cuentas de reserva, cuentas de garantía, cuentas de recolección y las demás que sean convenientes y/o necesarias, con instituciones financieras dentro y fuera de la República Dominicana, según sea requerido por los convenios de financiamiento internacionales.

5. Beneficiario: Será **LA CONCESIONARIA, LA EMISORA** y las personas naturales o jurídicas con derecho a recibir los beneficios y rendimientos, incluyendo a cualquier representante de los acreedores y/o tenedores de deuda de **LA EMISORA, LA CONCESIONARIA** y demás acreedores garantizados, siendo que los derechos de preferencia para dicho cobro se registrarán por las disposiciones del acuerdo común entre acreedores y demás contratos de emisión de deuda por medio del cual **LA EMISORA** emita títulos valores crediticios.

6. Bienes fideicometidos o activos del **TRUST o del VCE**: Los derechos de patrimonio o económicos derivados del presente contrato de concesión, incluyendo los derechos de recaudo de peaje y todos aquellos que en el futuro llegue a tener





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

CONCESIONARIA, como consecuencia o con ocasión de la celebración del presente contrato de concesión.

7. También formarán parte del fideicomiso, **TRUST** o **VCE** los recursos provenientes de las siguientes fuentes de financiación:

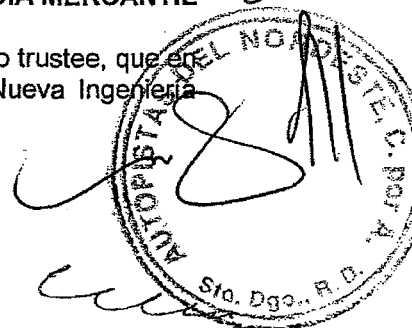
- (a) Aportes a que se obliga **LA CONCESIONARIA** a título de capital de riesgo, en la cuantía, forma y oportunidad establecida en el presente contrato de concesión;
- (b) Los recursos de crédito obtenidos para la financiación del **PROYECTO**;
- (c) Los recursos provenientes de mecanismos de financiación de aceptación nacional o internacional;
- (d) Los que se obtengan como consecuencia de eventuales emisiones de títulos en el mercado de capitales nacional o internacional;
- (e) Los aportes que a título de inversión efectúen otros inversionistas;
- (f) Los pagos que por concepto de obras complementarias, mayores cantidades de obra, obras adicionales, obras opcionales, ingresarán al fideicomiso, **TRUST** o **VCE** de acuerdo con lo previsto en este contrato;
- (g) Los recursos que se obtengan como consecuencia del cobro de pólizas de seguro, fianzas, garantías, indemnizaciones, expropiaciones de la concesión o de activos de **LA CONCESIONARIA** o del **PATRIMONIO AUTÓNOMO** por parte del Estado Dominicano o de entidades u organismos adscritos al mismo o cualquier otra entidad gubernamental y demás compensaciones; y
- (h) Las ganancias de capital, intereses y demás rendimientos financieros que generen los bienes fideicometidos o activos del **TRUST** o **VCE**.
- (i) Los aportes de contrapartida a que se obliga **LA CONCEDENTE**, en la cuantía, forma y oportunidad establecida en el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN** o en sus actas de acuerdo suscritas entre las partes.

8. Objeto: Será consecuente con las estipulaciones del **CONTRATO DE CONCESIÓN** y los requerimientos de la nueva ingeniería financiera.

9. Junta Administradora y/o Trustee del Fideicomiso: En los estatutos del **VCE** o en el contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** o **TRUST**, según sea el caso, se definirán las funciones y la composición de la Junta Administradora y/o del fiduciario o trustee bajo el contrato de emisión de títulos valores crediticios que sean emitidos por **LA EMISORA** conforme a sus requerimientos de financiamiento.

10. Otros inversionistas: personas naturales o jurídicas distintas al Fideicomitente o cedente que aporten al **FIDEICOMISO**, **TRUST** o **VCE** a título de inversión recursos generando para éstos exclusivamente un derecho económico de conformidad con lo que para tal efecto se determine en el respectivo contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** o **TRUST**.

11. Determinación de las comisiones del **VCE** o de los fiduciarios o trustee, que en ningún caso podrán exceder a las que se establezcan en la Nueva Ingeniería Financiera del **PROYECTO**.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

12. La prioridad en el pago de las inversiones conforme al Programa de Inversión aprobado, y de los costos de operación y mantenimiento del **PROYECTO**.

13. Se deberá estipular entre otras las siguientes obligaciones a cargo del **VCE** o de la sociedad fiduciaria o trustee:

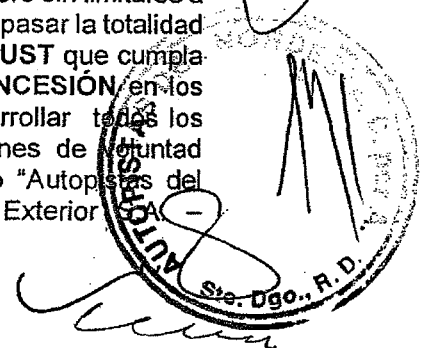
- (a) Elaborar un Plan de Cuentas del Balance basado en el Plan Único de Cuentas – PUC – del Sistema Financiero con el fin de facilitar el control de fideicomiso o trust por parte de **LA CONCESIONARIA** o por quien éste designe.
- (b) Presentar a **LA CONCESIONARIA** en forma mensual dentro de los quince (15) días calendario siguientes al cierre del mes inmediatamente anterior:
 - i. Un informe de portafolio
 - ii. Un balance y los estados de pérdidas y ganancias con sus anexos respectivos
 - iii. Un informe de gestión
- (c) Presentar informes periódicos cada seis (6) meses sobre el estado de las pólizas e informar a **LA CONCESIONARIA** de cualquier inconsistencia.

PÁRRAFO PRIMERO. Los estatutos del **VCE** y/o el contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** o **TRUST** no podrá contener estipulaciones que vayan en contra de los términos pactados en el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN**, según sea enmendado, modificado o complementado, y en los documentos que forman parte de él. En tal caso, la estipulación contraria al contrato o los documentos que forman parte de él se entenderá por no escrita.

Toda modificación a los estatutos del **VCE** y/o del contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** o **TRUST** deberá informarse al **CONCEDENTE** dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su perfeccionamiento.

La incorporación del **VCE** y/o el contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** o **TRUST** no exonera al **LA CONCESIONARIA** del cumplimiento de las obligaciones que contrae en virtud del presente contrato de concesión."

ARTICULO DÉCIMO CUARTO: Teniendo en cuenta las precisiones al Artículo Décimo Octavo del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, registradas en el artículo Décimo Tercero del presente documento, se solicita y autoriza al fiduciario actual a realizar todos los actos que sean necesarios y apropiados para adaptarse a la nueva ingeniería financiera aprobada en la presente Acta de Perfeccionamiento del Cierre Financiero, incluyendo pero sin limitarse a la capacidad de cambiar el domicilio y régimen legal aplicable y/o la de traspasar la totalidad de sus activos y derechos a un nuevo **PATRIMONIO AUTÓNOMO** o **TRUST** que cumpla con lo descrito en el Artículo Décimo Octavo del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, en los términos aquí presentados. En este sentido, las partes acuerdan desarrollar todos los actos que sean necesarios y dar los consentimientos y manifestaciones de voluntad correspondientes para efectuar la adecuación del Consorcio Fiduciario "Autopistas del Nordeste" conformado por la Fiduciaria Colombiana de Comercio Exterior





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

FIDUCOLDEX y Fiduciaria Popular S.A. - FIDUPOPULAR, sociedades de servicios financieros con domicilio principal en la ciudad de Santafé de Bogotá, Consorcio Fiduciario que hasta la fecha obra en nombre y representación del patrimonio autónomo Fideicomiso Autopistas del Nordeste constituido en virtud del contrato de **FIDUCIA MERCANTIL** celebrado entre Autopistas del Nordeste C. por A. y Consorcio Fiduciario "Carretera Santo Domingo", el veinte (20) de septiembre del dos mil uno (2001), a los términos del Artículo 18 anteriormente modificado.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: Teniendo en cuenta los Por Cuantos del presente documento, en especial los Nrs. 7, 8, 9 y 10, **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA** acuerdan modificar el **ARTICULO TRIGÉSIMO SEXTO**, Numerales 36.1, 36.2 y 36.3 de la siguiente manera:

1. Todos los lapsos o plazos establecidos en los numerales 36.1 y 36.2 se reducen a la mitad de los tiempos allí establecidos, excepto que donde dicha reducción implique menos de un día completo, se entenderá que se incluye dicho día completo.
2. El Artículo Trigésimo en su numeral 36.3 del **CONTRATO DE CONCESIÓN** quedará redactado así:

"36.3. TRIBUNAL DE ARBITRAJE

36.3.1 Tribunal de Arbitraje para Eventos No Relacionados con Incumplimiento de Pago
Cuando el motivo de cualquier disputa o controversia entre las partes sea a causa de un incumplimiento otro que un incumplimiento de una obligación de pago contemplada en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** o en sus Actas de Acuerdo a cargo de una de las Partes, de no lograrse conciliación entre las PARTES en el lapso señalado, todas las divergencias y diferencias que se deriven de este contrato serán resueltas definitivamente mediante un arbitraje administrado por la Asociación Americana de Arbitraje ("AAA") conforme a las normas que aquí se indican y en relación con los asuntos no aquí contemplados, conforme a las reglas de dicha asociación que estén entonces vigentes, incluyendo las Reglas Opcionales para Medidas de Protección de Emergencia, y todo laudo arbitral será ejecutable conforme a los párrafos 11 y 12 de esta sección.

(1) El proceso arbitral estará a cargo de tres (3) árbitros con dominio de los idiomas inglés y español. La parte solicitante designará un (1) árbitro en la petición de arbitraje (la "Petición"), la parte opuesta designará un (1) árbitro dentro de los quince (15) días de recibida la Petición, y la AAA designará al tercer árbitro, quien actuará en calidad de presidente del panel o tribunal de arbitraje, dentro de los quince (15) días de la designación del segundo árbitro. Si algunas de las Partes no designa un árbitro de conformidad con las disposiciones del presente Artículo, la AAA nombrará a dicho árbitro. Los árbitros designados por la AAA contarán con experiencia en asuntos vinculados a los contratos de concesión para la construcción y operación de autopistas. Ninguno de los árbitros podrá ser un empleado o agente ni alguna persona que

Handwritten signatures and stamps are present on the right side of the page, including a circular stamp with the text "Sto. Dgo., R. D." and a signature.



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

anteriormente fuera empleado o agente de cualquiera de las Partes o del Estado Dominicano o sus dependencias. El laudo arbitral deberá ser consignado por el panel arbitral a mas tardar dentro de los dos (2) meses siguientes al nombramiento del último de los árbitros.

(2) El proceso arbitral se llevará a cabo en la ciudad de New York, Estado de New York, Estados Unidos de América.

(3) El idioma del proceso arbitral será el español.

(4) Las partes irrevocablemente renuncian plenamente a su derecho de dirimir sus disputas mediante acciones judiciales o mediante cualquier otro proceso jurisdiccional o administrativo;

(5) Las partes acuerdan que la decisión o laudo arbitral que resulte de cualquier proceso arbitral llevado a cabo de acuerdo a este Contrato, será ejecutorio contra las partes envueltas en el arbitraje o sus activos donde quiere que éstos se encuentren;

(6) Los costos del arbitraje serán cubiertos por las partes en igual proporción, a menos que los árbitros decidan lo contrario;

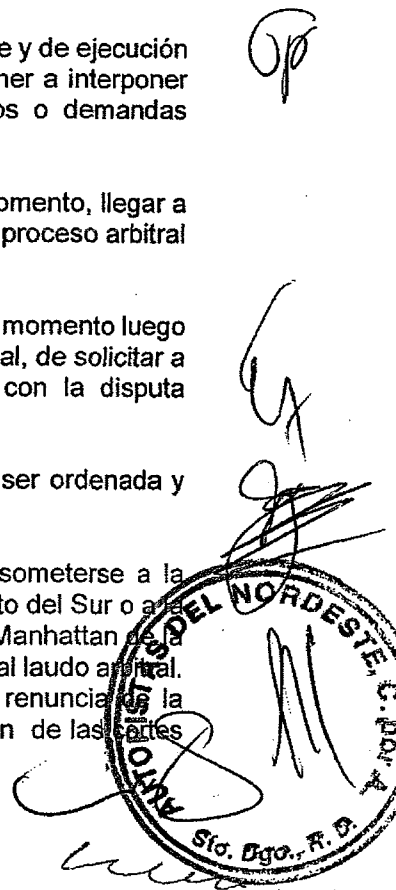
(7) El laudo arbitral que intervenga será definitivo, vinculante, irrevocable y de ejecución inmediata, renunciando las partes a cualquier derecho que puedan tener a interponer cualquier tipo de apelaciones o recursos ordinarios o extraordinarios o demandas judiciales o arbitrales en nulidad contra el mismo;

(8) Se establece expresamente que las partes podrán, en cualquier momento, llegar a un acuerdo que ponga fin a la disputa, sin perjuicio del hecho de que el proceso arbitral ya se haya iniciado.

(9) Cualquiera de las partes del arbitraje tendrá el derecho, en cualquier momento luego de iniciado el proceso arbitral y antes de la emisión del laudo arbitral final, de solicitar a los árbitros medidas provisionales y/o conservatorias relacionadas con la disputa sometida a arbitraje; y,

(10) Toda condena monetaria incluyendo el pago de los costos debe ser ordenada y pagada en Dólares de los Estados Unidos de América (US\$).

(11) Cada una de las partes acuerdan irrevocablemente y acepta someterse a la jurisdicción no exclusiva de las Cortes del Distrito Federal para el Distrito del Sur o ante la Corte Suprema del Estado de Nueva York ubicada en el Municipio de Manhattan en la ciudad de Nueva York a los efectos de cualquier ejecución de un eventual laudo arbitral. Cada una de las partes al presente **CONTRATO DE CONCESIÓN** renuncia a la manera más amplia que permita la ley, cualquier objeción a la ubicación de las Cortes





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

antes mencionadas que pueda tener en el presente o el futuro en relación con cualquier acción de ejecución de un eventual laudo arbitral.

(12) Cada una de las Partes distintas a **LA CONCEDENTE** por el presente instrumento designa irrevocablemente a CT Corporation System, con oficinas actualmente ubicadas en 111 Eighth Ave., 13th Floor, New York, NY 10011 U.S.A., como su agente autorizado para los efectos de notificar o practicar cualquier citación judicial en una acción de ejecución de un laudo arbitral. **LA CONCEDENTE** designa a la oficina de la delegación Permanente de la República Dominicana ante las Naciones Unidas, con oficinas actualmente ubicadas en 144 East 44th st., 4th Floor, New York, NY 10017 U.S.A., como su agente autorizado para los efectos de notificar o practicar cualquier citación judicial en una acción de ejecución de un laudo arbitral.

36.3.2 Tribunal de Arbitraje para Eventos Relacionados con Incumplimiento de Pago

Cuando el motivo de cualquier disputa o controversia entre las partes sea a causa de un incumplimiento de una obligación de pago contemplada en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** o en sus Actas de Acuerdo a cargo de una de las partes, este tipo de disputa exclusivamente será sometida a arbitraje administrado por **Asociación Americana de Arbitraje ("AAA")** apoderará bajo sus Normas para arbitraje comercial, excepto en lo que dichas Normas sean contradichas por lo dispuesto en este Artículo 36.3.2, y la ejecución del laudo arbitral podrá ser requerida a cualquier corte con jurisdicción para ello.

(a) La Norma R-4(b) de las Normas de Arbitraje Comercial se modifica para permitir cinco días para consignar y entregar cualquier respuesta.

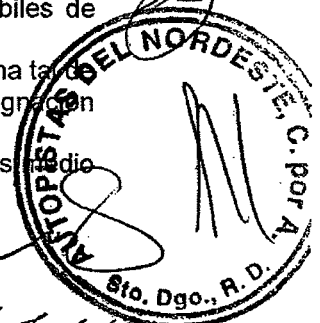
(b) La AAA seleccionará a una de las siguientes firmas de contadores públicos, PricewaterhouseCoopers, KPMG, Deloitte & Touche, Grant Thornton o Ernst & Young, establecidas en la República Dominicana, que no tenga un conflicto de interés con las Partes, a mas tardar al quinto día hábil luego de que se haya hecho un requerimiento de arbitraje conforme a la Norma R-4(b) de las Normas de Arbitraje Comercial.

(c) Las Partes renuncian al derecho a sostener la audiencia preliminar para intercambio de información prevista en la Norma R-21 de las Normas de Arbitraje Comercial.

(d) Si el árbitro estima que es necesario sostener una audiencia, o al requerimiento de alguna de las Partes, se llevará a cabo una audiencia dentro de los 15 días hábiles siguientes a la designación del árbitro. La audiencia se llevará a cabo en la localidad que determine el árbitro luego de haber consultado a las Partes. La AAA notificará a las Partes la convocatoria de dicha audiencia con no menos de cinco días hábiles de anticipación.

(e) La Norma R-41 de las Normas de Arbitraje Comercial se modifica de forma tal que el árbitro dictará el laudo arbitral a mas tardar a los 25 días luego de la designación del árbitro.

(f) Las Partes acuerdan que las notificaciones podrán ser efectuadas por los medios establecidos en la Norma R-39(b) de las Normas de Arbitraje Comercial.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

La decisión o laudo resultante de este proceso arbitral respecto de pagos, será igualmente definitivo, vinculante, irrevocable y de ejecución inmediata, no pudiendo ser susceptible de ningún tipo de recurso judicial o arbitral, ni ordinario ni extraordinario, ni acciones judiciales en nulidad."

ARTICULO DÉCIMO SEXTO: Teniendo en cuenta los Por Cuantos del presente documento, en especial los Nrs. 7, 8, 9 y 10, **EL CONCEDENTE y LA CONCESIONARIA** acuerdan modificar el **ARTICULO VIGÉSIMO OCTAVO: FUERZA MAYOR Y CASO FORTUITO**, por lo cual el Artículo Vigésimo octavo del contrato quedará redactado así:

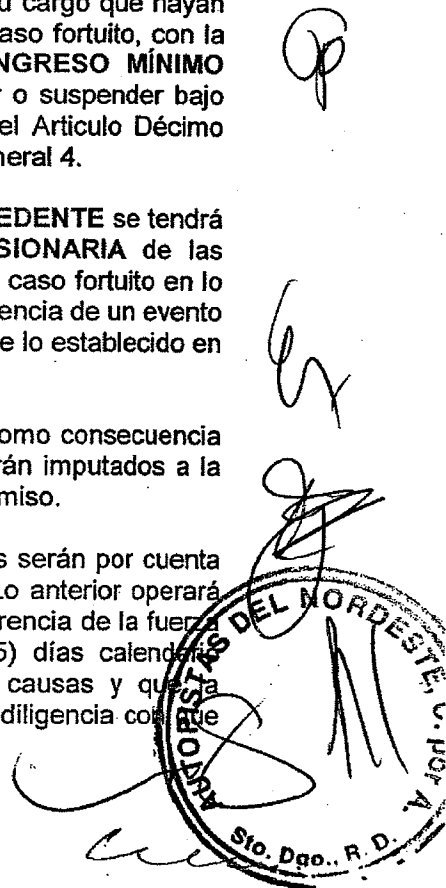
ARTICULO VIGÉSIMO OCTAVO: FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.-

"Cuando con la debida comprobación se concluya la existencia u ocurrencia de hechos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito, definido como aquel evento extraordinario que se encuentra fuera del control de las **PARTES** y que no puede ser previsto, o que siendo previsto no puede ser resistido o evitado, siempre y cuando tal hecho no sea la consecuencia de la negligencia o intención de la parte que lo invoca o del personal a su cargo, las **PARTES** quedarán exentas de toda responsabilidad por el no cumplimiento de las obligaciones a su cargo que hayan sido afectadas directamente por el evento de fuerza mayor y caso fortuito, con la excepción de la obligación del Concedente de pagar el **INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO**, la cual es irrevocable y no se podrá excusar o suspender bajo ningún motivo o circunstancia, conforme a lo establecido en el Artículo Décimo Séptimo Equilibrio Económico del Contrato, Párrafo Primero numeral 4.

El pago del **INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO** por **EL CONCEDENTE** se tendrá en cuenta las sumas de dinero recibidas por **LA CONCESIONARIA** de las compañías de seguros que cubran el evento de fuerza mayor o caso fortuito en lo referente al seguro que cubra el ingreso de peajes durante la vigencia de un evento de fuerza mayor (conocido como "ALOP") dentro de los límites de lo establecido en los Documentos de Financiamiento.

Los gastos que demanden las reparaciones o construcciones como consecuencia directa de la ocurrencia de la fuerza mayor o caso fortuito, serán imputados a la cuenta excedentes depositados en la cuenta especial del fideicomiso.

Los valores que superen el monto de los excedentes señalados serán por cuenta **DEL ESTADO CONCEDENTE** con cargo a recursos propios. Lo anterior operará siempre que **EL CONCESIONARIO** haya dado aviso de la ocurrencia de la fuerza mayor o caso fortuito al **ESTADO**, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a aquella en que cesaron o desaparecieron las causas y que a la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

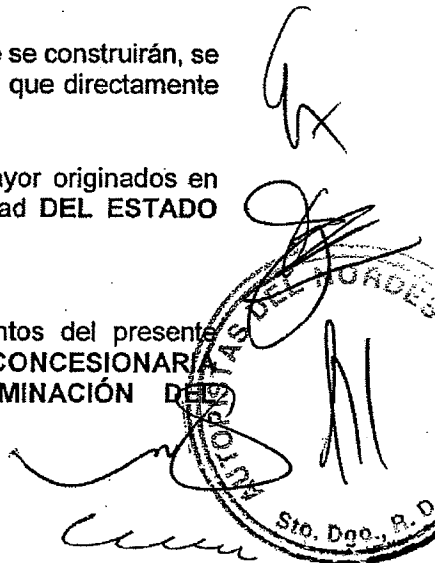
actuó **EL CONCESIONARIO** se haya comprobado. Igualmente, en este caso, dentro de los límites de lo establecido en los Documentos de Financiamiento, se tendrá en cuenta las sumas de dinero recibidas por **LA CONCESIONARIA** de las compañías de seguros que cubran el evento de fuerza mayor o caso fortuito en lo referente al Seguro de Obras Civiles Terminadas.

De manera enunciativa, nunca limitativa, se considerarán comprendidos de fuerza mayor o caso fortuito, los hechos y eventos siguientes que directamente afecten y no permitan a las Partes cumplir con sus obligaciones en este contrato, a saber:

1. Un terremoto, inundación, huracán, tornado, lluvias copiosas, maremoto, derrumbe, tormenta eléctrica, incendio, explosión o evento similar que afecte de manera directa total o parcialmente el funcionamiento del PROYECTO y/o obras en ejecución;
2. Explosión o contaminación química;
3. Epidemia o plaga;
4. Cualquier acto de guerra externa declarada o no declarada, invasión, conflicto armado, embargos internacionales decretados contra el Estado de República Dominicana, actos de grupos armados o terrorismo en general, cualquier acción hostil en tiempos de paz o de guerra, incluyendo cualquier acción tomada por cualquier autoridad para oponerse, combatir o defenderse contra tal acontecimiento.
5. Cualquier paro, huelga, de trabajadores que no sea del **CONCESIONARIO**, o manifestaciones públicas en general que afecten directamente al **CONCESIONARIO** por causas que vayan mas allá de su control razonable;
6. Los incendios causados por la electricidad atmosférica;
7. Los que provengan de los movimientos de los terrenos en que se construirán, se estén construyendo o se encuentren construidas las obras o que directamente les afecten.

El sobre costo de los resultantes del caso fortuito o fuerza mayor originados en pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de propiedad **DEL ESTADO CONCEDENTE** será asumido por éste."

ARTICULO DÉCIMO SÉPTIMO: Teniendo en cuenta los Por Cuantos del presente documento, en especial los Nrs. 7, 8, 9 y 10, **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA** acuerdan modificar el **ARTICULO VIGÉSIMO NOVENO: TERMINACIÓN DEL**





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

CONTRATO DE CONCESIÓN, por lo cual el Artículo Vigésimo Noveno del contrato quedará redactado así:

"ARTICULO VIGÉSIMO NOVENO: TERMINACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

EL CONTRATO DE CONCESIÓN terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo previsto en este contrato, y de manera extraordinaria, por los siguientes eventos:

1. Por el incumplimiento grave de las obligaciones de una de las **PARTES**, de conformidad a lo detallado en los literales A. y B. presentados a continuación.
2. Por la ocurrencia de circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito o hechos de un tercero que imposibiliten la ejecución del contrato y dicha imposibilidad permanezca en el tiempo por más de tres meses continuos o mas de seis meses acumulados en un lapso de doce meses continuos.
3. Por mutuo acuerdo entre las **PARTES**, acuerdo este que requerirá el consentimiento del representante de los acreedores financieros o tenedores de títulos valores representativos de deuda emitidos por **LA CONCESIONARIA** conforme a los contratos de financiamiento del **PROYECTO**.

En particular, serán causales de terminación anticipada del contrato las siguientes:

A. Por causas imputables a EL CONCEDENTE

- a) Cuando **EL CONCEDENTE** incurra en un incumplimiento de sus obligaciones contractuales, que impida a la otra parte la ejecución del contrato.
- b) Cuando **EL CONCEDENTE** no realice los aportes en el tiempo, forma y cuantía a que se obliga en virtud de este contrato, en particular (i) el aporte de la contrapartida durante la etapa de construcción y (ii) el pago del ingreso mínimo garantizado derivada de la obligación incondicional e irrevocable a favor del **CONCESIONARIO**.
- c) Cuando **EL CONCEDENTE** no cumpla con su obligación de entrega de los predios, saneamiento de los mismo y del Derecho de Vía.
- d) Cuando **EL CONCEDENTE** transgreda la obligación de confidencialidad y ello le genere perjuicios a **LA CONCESIONARIA**.

B. Por causas imputables a LA CONCESIONARIA.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

- a) **LA CONCESIONARIA** no reponga, prorrogue o ajuste las pólizas de garantía del presente contrato de acuerdo con los términos pactados en éste.
- b) **LA CONCESIONARIA** este incurso en situación de quiebra, liquidación o disolución.

En cualesquiera de estos eventos de terminación, pero únicamente en caso de que no se haya cancelado la totalidad de la Deuda Financiera Original, **EL CONCEDENTE y/o LA CONCESIONARIA** notificará a los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** de la ocurrencia del evento de terminación. Dentro de los treinta días siguientes al recibo de dicha notificación, los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** podrán a su opción:

- (i) Consentir a la terminación del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, o
- (ii) Remover a **LA CONCESIONARIA** y nombrar a otro operador para que continúe con la ejecución del **CONTRATO DE CONCESIÓN**, bastando para esto que el ente fiduciario, los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o el representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**, le notifiquen por escrito **AL CONCEDENTE** su disposición de continuar la ejecución del **CONTRATO DE CONCESIÓN** a través de un operador por ellos designado.

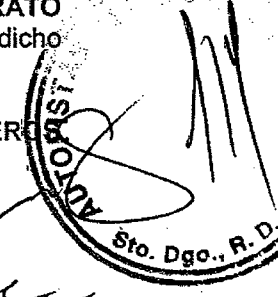
En ningún caso se presumirá la voluntad de ninguna de las **PARTES** para los efectos previstos en el presente artículo, debiéndose siempre dejar transcurrir íntegramente los lapsos previstos.

PÁRRAFO PRIMERO: En caso de que se presente un evento de incumplimiento, la parte afectada notificará por escrito a la parte que se encuentre en incumplimiento, al ente fiduciario, a los **ACREEDORES FINANCIEROS** y al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**.

PÁRRAFO SEGUNDO: En caso de que el evento de incumplimiento no sea relacionado con un incumplimiento de pago, la parte afectada dará a la parte incumplida, al ente fiduciario, a los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**, un plazo de sesenta (60) días contados a partir de estos haber recibido la notificación de incumplimiento, para subsanar o hacer cesar el incumplimiento, sin que el **CONTRATO DE CONCESIÓN** se pueda considerar terminado sino hasta el vencimiento de dicho período sin que el evento de incumplimiento haya sido eliminado o subsanado.

PÁRRAFO TERCERO: DERECHO ADQUIRIDO DE LOS TERCEROS CONTRATISTAS DEL CONCESIONARIO.-





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Cuando por cualquier causa terminase anticipadamente el **CONTRATO DE CONCESIÓN EL CONCEDENTE** estará obligado a respetar los derechos de los terceros que contrataron con **LA CONCESIONARIA**, incluyendo pero sin limitarse a los acreedores financieros o tenedores de títulos valores representativos de deuda emitida por **LA CONCESIONARIA** conforme a los documentos de financiamiento del **PROYECTO**, hasta tanto termine el plazo de los respectivos contratos. Durante este mismo término se mantendrán los beneficios tributarios que en beneficio de ellos se han pactado en el presente contrato.

ARTICULO DÉCIMO OCTAVO: Teniendo en cuenta los POR CUANTOS del presente documento, en especial los Nrs. 7, 8, 9 Y 10, **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA** acuerdan modificar el **ARTICULO TRIGÉSIMO: INDEMNIZACIONES RECONOCIMIENTOS Y PAGOS POR TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO**, por lo cual los Artículos 30.2, 30.3 y 30.4 del **CONTRATO DE CONCESIÓN** quedarán redactados así:

ARTICULO TRIGÉSIMO.- INDEMNIZACIONES, RECONOCIMIENTOS Y PAGOS POR TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

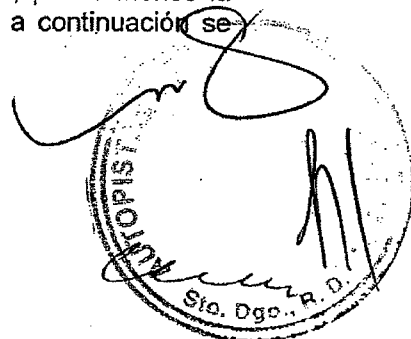
30.2. PAGOS A LA CONCESIONARIA EN EL EVENTO DE TERMINACIÓN POR CAUSA IMPUTABLE A ESTE

En caso de terminación anticipada del **CONTRATO DE CONCESIÓN** por causa imputable al **LA CONCESIONARIA**, **EL CONCEDENTE** deberá seguir lo establecido en el Artículo Trigésimo Sexto – Resolución de Conflictos.

Adicionalmente, en caso de terminación anticipada del **CONTRATO DE CONCESIÓN** durante la etapa de operación del mismo y el tribunal de arbitraje define que es por causa imputable a **LA CONCESIONARIA** y que los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o el representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** no ejerzan su derecho de continuar la operación del **PROYECTO** conforme a lo establecido en el Artículo 29, **EL CONCEDENTE** reconocerá a los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**, o a **LA CONCESIONARIA** para que éste transfiera a los **ACREEDORES FINANCIEROS** y/o al representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**, por lo menos la suma que represente el valor de "C" según la fórmula que a continuación se establece:

$C = P$

Donde:





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

C = Valor de la Compensación por parte del Estado Concedente.

P = Es la suma de P1 y P2, donde:

P1 = Es el valor de los Pasivos que tenga el **CONCESIONARIO** por concepto de créditos, costos financieros, gastos tributarios, costos fiduciarios, nómina, mantenimiento, gastos operacionales y demás gastos directamente relacionados con el **PROYECTO**, a la fecha de terminación del Contrato, de acuerdo a la contabilidad del Patrimonio Autónomo y/o **EL CONCESIONARIO**; y

P2 = Es el un monto que compensa parcialmente la inversión inicial del **CONCESIONARIO**, y es igual al 5.6% de P1.

Para reclamos superiores al monto especificado en éste artículo, se deberá seguir lo establecido en el Artículo Trigésimo Sexto – Resolución de Conflictos.

30.3. PAGOS POR LA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO POR MUTUO ACUERDO ENTRE LAS PARTES, FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO

En caso de terminación anticipada del **CONTRATO DE CONCESIÓN** por acuerdo entre las Partes (sujeto al consentimiento del representante de los acreedores financieros o tenedores de títulos valores representativos de deuda emitidos por **LA CONCESIONARIA** conforme a los contratos de financiamiento del **PROYECTO**), así como consecuencia de una declaratoria de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, **EL CONCEDENTE** reconocerá a **LA CONCESIONARIA**, únicamente la suma resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C = \sum [(CR_i - D_i) * ((IPC_T / IPC_{dT}) * (TC_T / TC_{dT}) * (1 + TIR)^d)] + P - M$$

C: Valor de la Compensación por parte del Estado Concedente.

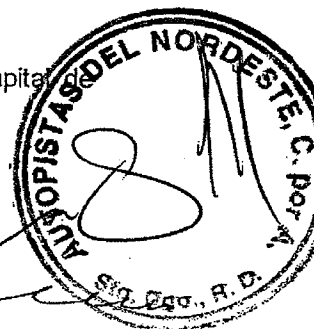
n: Número de meses transcurridos entre la fecha (mes) en que se iniciaron los desembolsos del **PROYECTO** y la fecha (mes) de terminación del Contrato.

d: Número de meses transcurridos entre la fecha del desembolso (mes *i*) y la fecha (mes) de terminación del contrato.

TIR: Tasa Interno de Retorno Mensual Garantizada del Inversionista después de impuestos.

CR_i: Valor de los recursos aportados por **EL CONCESIONARIO** (Capital Riesgo) en el mes *i*.

D_i: Valor de los dividendos pagados al **CONCESIONARIO** en el mes *i*.





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

P: Valor de los Pasivos que tenga el **CONCESIONARIO** por concepto de créditos, gastos tributarios, costos fiduciarios, nómina, mantenimiento, gastos operacionales y demás gastos directamente relacionados con el **PROYECTO**, a la fecha de terminación del Contrato, de acuerdo a la contabilidad del Patrimonio Autónomo y/o **EL CONCESIONARIO**.

M: Valor de las multas pendientes de cancelar por parte del **CONCESIONARIO** antes de la fecha de terminación del Contrato.

IPC: Índice de Precios al Consumidor vigente en el mes de la fecha de terminación del Contrato.

IPC_{dt}: Índice de Precios al Consumidor vigente en el mes *i*, en que efectúa el desembolso.

TC: Tasa de Cambio vigente en el mes de la fecha de terminación del Contrato, certificada por el Banco Central de la República Dominicana.

TC_{dt}: Tasa de Cambio vigente en el mes *i*, en que efectúa el desembolso, , certificada por el Banco Central de la República Dominicana.

Se elimina el numeral 30.4 "PAGOS AL CONCESIONARIO POR CUALQUIER OTRAS CAUSAS DE TERMINACIÓN ANTICIPADA PREVISTAS EN ESTE CONTRATO", toda vez que la misma hace referencia para el evento de terminarse la concesión previa al perfeccionamiento del cierre financiero del **PROYECTO**.

A todos y cada uno de los numerales de Artículo Trigésimo se les aplican todos y cada uno de los cuatro párrafos siguientes:

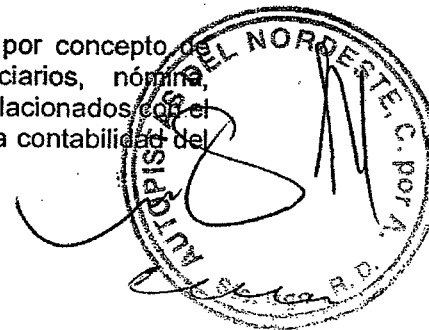
PÁRRAFO 1: El monto del valor de terminación que resulte en cualquiera de los numerales de esta cláusula no será inferior a:

$$C = P1 + P2$$

Donde:

C = Valor de la Compensación por parte del Estado Concedente.

P1 = Es el valor de los Pasivos que tenga el **CONCESIONARIO** por concepto de créditos, costos financieros, gastos tributarios, costos fiduciarios, nómina, mantenimiento, gastos operacionales y demás gastos directamente relacionados con el **PROYECTO**, a la fecha de terminación del Contrato, de acuerdo a la contabilidad del Patrimonio Autónomo y/o **EL CONCESIONARIO**; y





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

P2 = Es el un monto que compensa parcialmente la inversión inicial del CONCESIONARIO, y es igual al 5.6% de P1.

PÁRRAFO 2: El **CONCEDENTE** tendrá treinta (30) días calendario para realizar el pago del Valor de la Compensación por parte del Estado Concedente a **LA CONCESIONARIA** a través del Patrimonio Autónomo y/o del representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** siendo que la efectividad de esta terminación contractual quedará sujeta al pago del Valor de la Compensación.

PÁRRAFO 3: El Valor de la Compensación por parte del Estado Concedente se incrementará de pleno derecho por cada mes de demora en el pago por un valor resultante de aplicar el equivalente mensual de la tasa de interés de la financiación obtenida por **LA CONCESIONARIA** para lograr el cierre financiero al saldo por pagar si existiere en el mes considerado.

PÁRRAFO 4: Los derechos de **LA CONCESIONARIA** conforme al presente artículo se mantendrán en favor de cualquier entidad financiera o trustee que represente a los **ACREEDORES FINANCIEROS** o tenedores de títulos valores emitidos con ocasión del financiamiento del **PROYECTO** con la finalidad de permitirles continuar recibiendo los ingresos del **PROYECTO** hasta tanto sea pagadas sus respectivas acreencias en su totalidad y continuar operando el **PROYECTO** conforme a los **ARTÍCULOS DÉCIMO OCTAVO y DÉCIMO NOVENO** del presente Contrato."

El numeral 30.1, no se modifica y queda conforme a lo establecido en el contrato firmado entre las partes.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO: Teniendo en cuenta los Por Cuantos del presente documento, en especial los Nros. 9, 10 y 16, **EL CONCEDENTE** y **LA CONCESIONARIA** reconocen que **LA CONCESIONARIA** utilizará financiamientos internacionales para la realización del **PROYECTO** y que para la obtención de tales financiamientos les serán requeridas ciertas garantías que podrán requerir el consentimiento o aceptación por parte de **EL CONCEDENTE**. En tal sentido, las partes aceptan que entre las garantías o colaterales que **LA CONCESIONARIA** puede consentir a favor de los acreedores financieros del **PROYECTO** se encuentran, sin que esta enunciación sea limitativa:

- A) La cesión en garantía de sus derechos sobre el **CONTRATO DE CONCESIÓN**;
- B) La pignoración de todos los ingresos presentes y futuros generados por el **PROYECTO** que son manejados a través del **PATRIMONIO AUTÓNOMO**;
- C) Las acciones de **LA CONCESIONARIA** y/o de las entidades que controlen a **LA CONCESIONARIA**;
- D) Los derechos sobre cualesquiera contratos presentes o futuros indispensables para la construcción u operación del **PROYECTO**;
- E) Hipotecas y prendas sobre los bienes inmuebles y muebles de **LA CONCESIONARIA** y del **PROYECTO**.



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

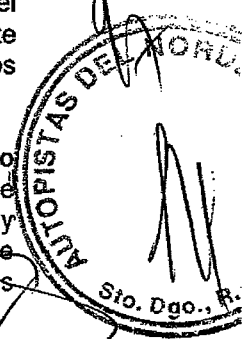
- c) Cualquier pago que en concordancia con este artículo se le deba a **LA CONCESIONARIA** o a el ente fiduciario a favor de los **ACREEDORES FINANCIEROS** deberá hacerse en la cuenta establecida en el Parágrafo Segundo del Artículo Octavo de esta ACTA. De esta manera el ente fiduciario y/o el representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** quedan facultados para exigir pagos a **EL CONCEDENTE** en concordancia con lo establecido en el **CONTRATO DE CONCESIÓN** y los acuerdos de financiamiento que estén vigentes.
- d) En caso de que alguno de los **ACREEDORES FINANCIEROS**, el ente fiduciario y/o el representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** notifiquen por escrito a **LA CONCEDENTE** que han escogido ejercer sus derechos conforme a los acuerdos de crédito que estén vigente relacionados con el **CONTRATO DE CONCESIÓN**, sin requerir el consentimiento de **EL CONCEDENTE**, los **ACREEDORES FINANCIEROS**, el ente fiduciario y/o el representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA** o cualquier otra persona designada por ellos podrán designar un operador sustituto (en adelante el "**OPERADOR SUSTITUTO**") quien reemplazará a **LA CONCESIONARIA** como parte del **CONTRATO DE CONCESIÓN** sujeto a que: (i) el **OPERADOR SUSTITUTO** asuma por escrito todas las obligaciones de **LA CONCESIONARIA** para los períodos restantes del **CONTRATO DE CONCESIÓN** y acuerde obligarse por los términos de dicho contrato a partir de ese momento; (ii) el **OPERADOR SUSTITUTO** deberá tener la capacidad financiera y experiencia técnica (o halla contratado dicha experiencia técnica) que sea comparable a la de **LA CONCESIONARIA** para ejecutar las obligaciones de **LA CONCESIONARIA** conforme al **CONTRATO DE CONCESIÓN**; y (iii) que el Ingresos Mínimo Garantizado no se vea modificado por esta sustitución.

PÁRRAFO 2: EI CONCEDENTE y LA CONCESIONARIA acuerdan que:

- a) El financiamiento que obtenga **LA CONCESIONARIA** se utilizará para financiar, entre otros (como se evidencia en la Nueva Ingeniería Financiera), una porción de los costos de construcción de la carretera objeto del **CONTRATO DE CONCESIÓN**.
- b) Los convenios de financiamiento en general limitan la habilidad de **LA CONCESIONARIA** de modificar o terminar el **CONTRATO DE CONCESIÓN**, y por ende, cualquier modificación, enmienda, Acta de Acuerdo, y en particular la terminación del **CONTRATO DE CONCESIÓN** deberá hacerse con el consentimiento dado por escrito de los **ACREEDORES FINANCIEROS**, ente fiduciario y/o del representante de los tenedores de los títulos valores crediticios emitidos por **LA CONCESIONARIA**.

ARTICULO VIGÉSIMO: Ningún otro **ARTÍCULO**, ni ningún otro **PARÁGRAFO** o **PARRAFO** del **CONTRATO DE CONCESIÓN** se modifican con la presente Acta de Perfeccionamiento del Cierre Financiero. De igual forma las partes ratifican la validez y vigencia de las demás cláusulas del **CONTRATO DE CONCESIÓN** no modificadas por este documento y de las enmiendas, acuerdos y observaciones al mismo convenidas en las

Op





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

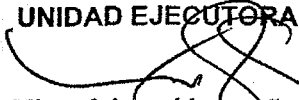
Actas de Acuerdo Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y la presente Acta de Acuerdo No. 8, así como que se comprometen a no cuestionar la validez de dichas enmiendas, acuerdos, observaciones y actas de acuerdo.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: Las PARTES dejan constancia de que a la presente Acta de Perfeccionamiento del Cierre Financiero se anexan e incorporan a la misma las Actas de Acuerdo Nr. 4, 5, 6 y 7, presentadas en el Anexo H. Precizando que la misma esta definida dentro del **CONTRATO DE CONCESIÓN** como documento fundamental para finalizar el proceso de pre construcción y por tal motivo la misma junto con sus anexos no requieren autorización, aprobación o ratificación del Congreso de la República Dominicana.

La presente Acta de Acuerdo No. 8 es vinculante entre las partes desde su misma fecha de suscripción y otorgamiento pero entrará en vigencia a partir del día de la firma del cierre financiero entre la **CONCESIONARIA** y/o la **EMISORA** con los **ACREEDORES FINANCIEROS** o quien los represente.

Hecha y firmada como muestra de aceptación de las partes, en la ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, el día _____ () del mes de Enero del 2.006.-

UNIDAD EJECUTORA


Ing. Miguel Angel Logreño Di Vanna
Director de la Dirección General de
Programación y Planeación de
Inversiones Secretaría de Estado de
Obras Públicas y Comunicaciones
SEOPC

SUBSECRETARÍA
DE CONCESIONES

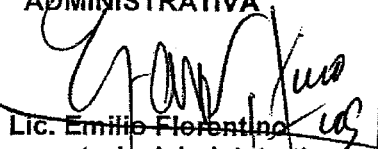

Ing. Francisco Anibal González R.
Subsecretario de Concesiones Viales
Aeroportuarias y Peajes
Secretaría de Estado de Obras
Públicas y Comunicaciones SEOPC

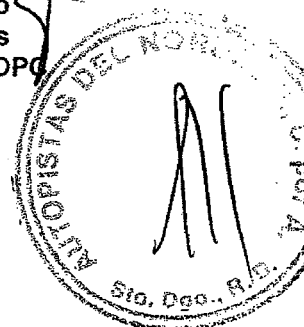
SUPERVISOR


Ing. Pedro Delgado Malagón
Presidente
CONSORCIO Inarsa - Tecnoamérica



SUBSECRETARÍA
ADMINISTRATIVA


Lic. Emilio Florentino
Subsecretario Administrativo
Secretaría de Estado de Obras
Públicas y Comunicaciones SEOPC





REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

CONCEDENTE

Ing. Manuel de Jesús Pérez Gómez
Secretario De Estado
Secretaría de Estado de Obras
Públicas y Comunicaciones SEOPC

CONCESIONARIO
Autopistas del Nordeste C. por A.
Ing. Armin R. García A.
Presidente Ejecutivo

La infrascrita, LICDA. MARIA DEL JESUS RUIZ RODRIGUEZ, Notario Público de los del Número del Distrito Nacional, Certifico y doy fe: Que por ante mi han comparecido los señores en su calidad de Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones ING. MANUEL DE JESUS PEREZ GOMEZ e ING. ARMIN R. GARCIA A.; de generales que constan, quienes han firmado en mi presencia el documento que antecede, manifestándome bajo juramento que dichas firmas son las mismas que acostumbran usar en todos los actos de sus vidas tanto en público como en privado. En Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, hoy día Once (11) del mes de Enero del año dos mil seis (2006).

NOTARIO PUBLICO

Registro No. 10-06

Fecha: 11 de enero 2006

Annex A



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO A

**Comunicaciones De La Unidad Ejecutora y De La Comisión Conformada para la
Revisión de la Documentación Presentada por la Concesionaria**



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

SDGPPI-023/2005

Santo Domingo, D.N.
23 de mayo, 2005.-

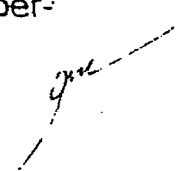
Al : Señor
Ing. Miguel A. Logroño Divanna,
Director General de Planificación y
Programación de Inversiones.
Presente.

Asunto : Revisión Acta de Acuerdo NR.4 que
permite sustituir la Carta de Crédito Stand
By por - suministro de material asfáltico
requerido para la pavimentación de la vía y
garantizar de manera líquida el tráfico en la
nueva ingeniería financiera del proyecto.

Referencia : Contrato de concesión administrativa en
régimen de peaje Carretera Santo Domingo
- Cruce El Rincón de Molinillo.

Anexos : a) Acta de Acuerdo NR.4 a firmar entre el
Secretario de Estado de Obras Públicas y
Comunicaciones y el Ing. Armin R. García
A. Presidente Ejecutivo de Autopistas del
Nordeste, C. por A. 
b) Comunicación No. CE-05-0300 d/f 20 de
mayo 2005 del Ing. Armin García A.
Presidente Ejecutivo Autopistas del
Nordeste, C. Por A. 

Muy cortésmente, le enviamos el Acta de
Acuerdo NR.4 previamente revisada por la presente comisión, que per-





REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

SDGPPI-030/2005

Santo Domingo, R.D.
13 de junio, 2005.

Al : Señor
Ing. Miguel A. Logroño Divanna,
Director General de Planificación y Programación de
Inversiones.
Presente.

Asunto : Acta de Acuerdo No.5, para el Perfeccionamiento del
Cierre Financiero del Contrato de Concesión
Administrativa en Régimen de Peaje, Carretera Santo
Domingo - Cruce El Rincón de Molinillos.

Anexos a) Comunicación CE05-06-0355 d/f 06 de junio de
2005, remitida por el Presidente Ejecutivo de
Autopistas del Nordeste, C. por A., Ing. Armin
Ricardo García Acuña.
b) Remisión de cuadro para la elaboración de Acta de
Acuerdo No.5. mediante comunicación CE-05-05-
0295 d/f 19 de mayo del 2005, por Ing. Armin R.
García Acuña, Presidente Ejecutivo de Autopistas
del Nordeste, C. Por A.
c) Oficio SDGPPI-017/05 d/f 20 de abril, 2005, del
Subdirector General de Planificación y Programación
de Inversiones, con observaciones a la actualización
del contrato para realizar el perfeccionamiento de
cierre financiero.

Cortésmente, le remitimos el Acta de Acuerdo No.5, para el perfeccionamiento del Cierre Financiero del proyecto construcción carretera Santo Domingo - Rincón de Molinillos, bajo concesión administrativa en régimen de peaje. luego que la misma fue revisada y encontrada satisfactoria en relación al contrato firmado entre las partes; el cual tiene Registro No.192/2001 de fecha 18 de julio 2001.

La comisión abajo firmante después de varias reuniones con el Ing. Armin R. García, Presidente Ejecutivo de Autopistas de Nordeste, C. por A., acordaron varios aspectos principales, entre los que se encuentran:



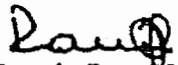
REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

Continuación Oficio No.030/2005, sobre el Acta de Acuerdo No.5 del perfeccionamiento cierre financiero proyecto construcción carretera Santo Domingo - Rincón de Molinillos, bajo Régimen Administrativo de Peaje ...

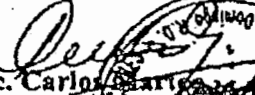
- 1-El concedente tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para formular observaciones al proceso matemático de cálculo de revisión de tarifas, en vez de cinco (5) días.
- 2-El informe del concesionario al concedente sobre la tarifas nuevas será remitido dentro de los últimos cinco (5) días del mes de noviembre del año que finaliza, en vez de los primeros días de Enero de cada año. Así las Autoridades de SEOPC tendrán más tiempo para analizar y hacer las gestiones de lugar para la toma de decisión.
- 3-Se excluyó de la presente acta lo concerniente al apalancamiento financiero del proyecto a través del material asfáltico, generando el Acta de Acuerdo No.4 para este concepto.
- 4-Se consignó en el Acta Acuerdo No.5 que la Estación de Peaje No.3 no incrementará el costo del peaje a los usuarios, en la fase de operación del proyecto, al estar la tarifa concebida por kilómetros.
- 5-Se le aclaró a los miembros de la comisión que el factor de FS en la ecuación de la Carta de Crédito Stand-by, es el valor de cobertura mínimo que cobra el banco y tiene un monto de 1.2.

Atentamente,


Dr. Héctor M. Fernández,
Director General Legal de la SEOPC.


Ing. Ramón Inoa Núñez,
Asesor del Secretario de Estado de Obras
Públicas y Comunicaciones.


Ing. Manuel Inoa Liranzo,
Representación de Subsecretaría de
Concesiones Viales.


Lic. Carlos Martínez,
Representación Subsec
Administrativa de SEOPC


Ing. Juan H. Ramos,
Subdirector General de Planificación y Programación de Inversiones.

 JHRC/tb.



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

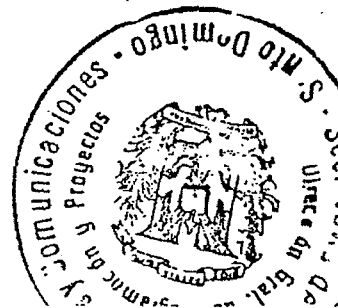
SDGPPI/038/05

Santo Domingo, R.D.
01 de Agosto, 2005.-

- Al : Señor
Ing. Miguel A. Logroño Divanna,
Director General de Planificación y
Programación de Inversiones,
Presente.
- Asunto : Exención de ITBIS en Ley Contrato Proyecto de
construcción carretera Santo Domingo - Rincón
de Molinillos , bajo sistema de administración
en régimen de peaje, por un período de 30
años, solicitada la aplicación por Autopistas del
Nordeste, C. por A.
- Anexos a) Resolución No.37/02 del Poder Legislativo que
aprueba el convenio suscrito entre el Estado
Dominicano y la Empresa Autopistas del
Nordeste, C. Por A., debidamente certificada
por el Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo.
b) Comunicación CE05 - 06 - 0355 d/f 06 de junio
2005, del Presidente Ejecutivo de Autopista del
Nordeste, C. por A., Ing. Armin Ricardo García
Acuña, solicitando acuerdo para viabilizar la
exención del ITBIS, en el proyecto descrito en
el asunto y anexos.

Remitido, por este medio la Gaceta Oficial , debidamente certificada por el Consultor Jurídico de Poder Ejecutivo , Dr. César Pina Toribio, en fecha 26 de julio del 2005, conteniendo el convenio suscrito en fecha 18 de julio del 2001, entre el Estado Dominicano y la Compañía Autopistas del Nordeste, C. por A. , para la construcción de la carretera Santo Domingo-Samaná, bajo concesión administrativa en régimen de peaje.

En dicho convenio se consigna en el capítulo Décimo, Régimen Fiscal, Artículo Vigésimo Quinto, EXENCIONES IMPOSITIVAS, Párrafo Sexto del Contrato Ley de concesión (página No. 56), que expresa:





REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

Continuación oficio No.038/02, d/f 1 de agosto 2005, sobre Resolución No.37-02 del Poder Legislativo que aprueba convenio suscrito entre el Estado Dominicano y Autopistas del Nordeste, C. por A., con el objetivo de aplicar la exención del ITBIS

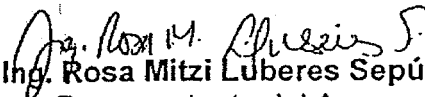
A la fecha de presentación de la oferta en noviembre de 1999 no estaba vigente la normatividad actual respecto al ITBIS en el evento en que al CONCESIONARIO se le exija el ITBIS vigente a partir del mes de enero de 2001, el CONCEDENTE se obliga a asumir la diferencia como aporte adicional.

Asimismo esta comisión recomienda que el señor Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, remita al Secretario de Estado de Finanzas, la resolución No.37/02 del poder legislativo, certificada por el Consultor Jurídico del poder Ejecutivo para aplicar lo concerniente a la exención del ITBIS.

Además, sugerimos que la cubriciones tramitadas por la firma Autopistas del Nordeste, C. por A., incluyan la presente comunicación, pero exenta de ITBIS.

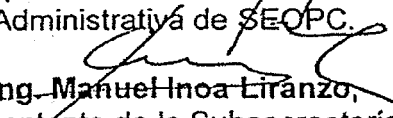
Atentamente,

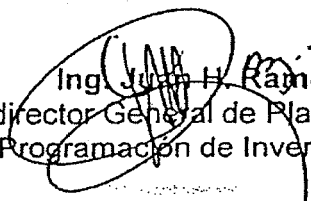

Dr. Hector M. Fernández Tejada
Director Legal de la SEOPC.


Ing. Rosa Mitzi Lúberes Sepúlveda,
Representante del Asesor de
Secretario De Estado de Obras
Pública.

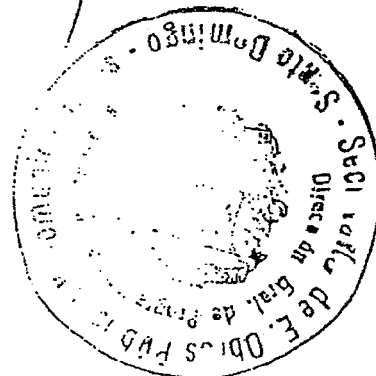

Ing. Ana Nadal de García,
Asesora de la Dirección General de
Planificación y Programación de
Inversiones.


Lic. Carlos Marte,
Representación Subsecretaria
Administrativa de SEOPC.


Ing. Manuel Inoa Liranzo,
Representante de la Subsecretaría de
Concesiones.


Ing. Juan H. Ramos,
Subdirector General de Planificación y
Programación de Inversiones.


JHRC/tb.



SDGPPI/No.3017

SANTO DOMINGO, D. N.,
15 de Junio 2005.

Al : Señor
ING. MANUEL DE JESUS PEREZ GOMEZ,
Secretario de Estado Obras Públicas y Comunicaciones.
SU DESPACHO.

Asunto : Acta de Acuerdo No.5, para el Perfeccionamiento del Cierre Financiero del Contrato No.192/2001, de fecha 18 de Julio 2001, de Concesión Administrativa en Régimen de Peaje para la "Construcción Carretera Santo Domingo - Cruce Rincón de Molinillos, Samaná".

Referencia : Nuestro Oficio SDGPPI/No.704, de fecha 30 de Mayo 2005, relativo a Revisión Acta de Acuerdo No.4.

Anexo : Oficio SDGPPI-030, de fecha 13 de Junio 2005, suscrito por la Comisión de Revisión de Propuestas (Ing. Ramón Inoa Núñez, Asesor del Sr. Secretario; Dr. Héctor M. Fernández, Director Gral. Legal; Lic. Carlos Marte [en Representación de la Subsecretaría Administrativa]; Ing. Manuel Inoa Liranzo [en Representación de la Subsecretaría de Concesiones Viales] e Ing. Juan H. Ramos, Subdirector Gral. Planificación y Programación de Inversiones, y anexos.

REMITIDO, cortésmente, el expediente anexo relativo al asunto para su consideración y firma del Acta de Acuerdo No.5 (adjunta), salvo su elevado parecer, luego de revisada y encontrada correcta con relación al contrato aludido en el asunto.

Atentamente,

ING. MIGUEL A. LOGRÓN DI VANNA
Director General de Planificación y Programación de Inversiones.

CC. A: Comisión de Revisión Actuante.

CC. A: Unidad Ejecutora para el Seguimiento de Proyectos (Ing. Juan H. Ramos).

MALD/JV
mg.

[Handwritten signature]
15/6/05

[Handwritten notes and stamps]
15/6/05



Keris
Héctor

REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

SANTO DOMINGO, D. N.,
30 de Mayo 2005.

DGPPI/No.704 /

- Al : Señor
ING. MANUEL DE JESUS PEREZ GOMEZ,
Secretario de Estado Obras Públicas y Comunicaciones.
SU DESPACHO.
- Asunto : Revisión Acta de Acuerdo No.4, que permite sustituir la Carta de Crédito Stand By, por suministro de material asfáltico requerido para la pavimentación de la vía y garantizar de manera líquida el tráfico en la nueva ingeniería financiera del proyecto "Construcción Carretera Santo Domingo - Cruce Rincón de Molinillos, Samaná".
- Anexo : Oficio SDGPPI-023, de fecha 23 de Mayo 2005, suscrito por la Comisión de Revisión (Ings. Francisco González y Ramón Inoa; Dr. Héctor M. Fernández; Lic. Carlos Marte e Ings. Ramos y Nadal), y anexos.

REMITIDO, cortésmente, el expediente anexo relativo al asunto para su conocimiento y firma del Acta de Acuerdo No.4 (adjunta), salvo su elevado parecer.

Atentamente,
ING. MIGUEL A. RODRIGO DE VIANA
Director General de Planificación y Programación de Inversiones

COMITÉ DEL SUB-SECRETARIO DEL
CONCESIONES VIALES,
PORTUARIAS Y PEAJES

RECIBIDO POR *Rafael Ferrer*

FECHA *31/6/05*

HORA *10 Am*

CC. A: Comisión Revisora.

CC. A.: Unidad Ejecutora de la DGPPI

MALD/JV
mg.

Udelgado
2/6/05

[Firma]

31/05/05 2:30pm
Wanda Hinez



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES
RECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y PROGRAMACION DE INVERSIONES

74
TO: *Revisión Acta de Pleno*
R. 4 que permite sustituir
la Junta de Audición
por la Junta de Suministro
de Materiales de Edificación
No. _____
27 5 05
DIA MES AÑO
URGENTE ☒
ROUTINA ☐

O: *Ofc. H 023 : Of. 23-5-05*
re. Transmisión Directa: Ing. Ramon Proch
Stander - Sr. Carlos Salas
Ing. And. Nolasco - Ing. Ramon K. Roca
de Estado ☐ Verme ☐

Secretario	☐	Contestar a mi Firma	☐
Asesor del Secretario	☐	Estudio y Opinión	☐
Asesor Jurídico	☐	Revisar	☐
Asesor General	☐	Su Conocimiento	☐
Asesor. De Proyectos	☐	Fines Precedentes	☐
Asesor. Gen. De Planificación	☐	Tomar la Acción Correspondiente	☒
Asesor. Proyectos Específicos	☐	Buscar Antecedentes	☐
Asesor. Asistente	☐	Consultar al Interesado	☐
Asesor. Administrativo	☒	Devolver al Remitente	☐
Evaluación de Pavimentos	☐	Dar a Conocer	☐
Control de Proyectos	☐	Con Copia al Interesado	☐
Unificación Sectorial	☐	A Mano	☐
Organización y Sistema	☐	Archivar	☐
Asesor. Asistente	☐	Con Copia Unidad Ejecutora	☒

Asesor. Secretario *Marg*
re. concepción y
manejo del Acta
admisión
ERVACIONES
programa
J. A. N. y ca. a Ing. Ramon

Director General



REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

SANTO DOMINGO, D. N.,
4 de Agosto, 2005.-

DGPPI/No.1033

Al : Señor
DR. HECTOR M. FERNÁNDEZ TEJADA,
Director Legal de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y
Comunicaciones.
SU DESPACHO.

Asunto : Exención de ITBIS en Ley Contrato Proyecto de Construcción
Carretera Santo Domingo – Cruce Rincón de Molinillos, bajo
sistema de administración en régimen de peaje, por un periodo
de 30 años, solicitada la aplicación por Autopistas del Nordeste,
C. por A.

Anexo : Oficio No.38-05, de la Comisión Especial Designada para
estudiar la solicitud aludida en el asunto, y anexos.

REMITIDO, cortésmente el expediente anexo, estimándole
revisar y presentar a la firma del Sr. Secretario de Estado, Ing. Manuel de Jesús Pérez Gómez,
el Acta de Acuerdo No.6, adjunta, para su posterior envío a la Secretaría de Estado de
Finanzas.

Atentamente,

ING. MIGUEL A. COGRONÓ DI VAINA,
Director General de Planificación y Programación de
Inversiones.

CC. A.: Unidad Ejecutora de Seguimiento de Proyectos.

CC. A.: Miembros de la Comisión.

CC. A.: Autopistas del Nordeste, C. por A.

MALD/JV/llg

ing
8/05



REPUBLICA DOMINICANA

Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Acta de Acuerdo 026

POR CUANTO: En el Contrato de Concesión suscrito entre las partes se fijaron los precios de construcción en el proceso licitatorio realizado en el año de 1.999, fecha para la cual no estaba establecido el Impuesto del ITBIS en los contratos de construcción.

POR CUANTO: En el Capítulo Décimo – REGIMEN FISCAL, Artículo Vigésimo Quinto – EXENCIONES IMPOSITIVAS, Párrafo Sexto del Contrato Ley de concesión suscrito entre las partes dice así:

PARRAFO SEXTO.

A la fecha de presentación de la oferta en Noviembre de 1.999 no estaba vigente la normatividad actual respecto al ITBIS en el evento en que al CONCESIONARIO se le exija aplicar el ITBIS vigente a partir del mes de enero de 2001, el CONCEDENTE se obliga a asumir la diferencia como aporte adicional.

POR CUANTO: Con fecha del 20 de Diciembre del 2.004, la CONCESIONARIA había solicitado mediante oficio CE-04-12-0806 al CONCEDENTE para que se efectuara un acuerdo interinstitucional entre la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones SEOPC y la Dirección General de Impuestos Internos entidad adscrita a la Secretaría de Estado de Finanzas, a fin de acordar el pago entre las dos entidades del ITBIS correspondiente a los contratos de construcción del proyecto de concesión vial. Copia de esta comunicación se adjunta a la presente Acta de Acuerdo.

POR CUANTO: El 26 de Mayo del 2.005, la Dirección General de Impuestos Internos de la República Dominicana efectuó un aviso de prensa, en el cual advierte a todos los proveedores de Bienes y Servicios del Estado sobre la obligatoriedad del pago del ITBIS, copia de dicha publicación se anexa a la presente.

POR CUANTO: Esta situación ocasionaría que el costo de construcción del proyecto se incrementa en el 16%, porcentaje que actualmente vale el ITBIS conforme a las normas impositivas vigentes en la República Dominicana.

POR CUANTO: Este evento están claramente declarado en el Artículo Décimo Séptimo del Contrato de Concesión suscrito entre las partes, como situación generadora del rompimiento del Equilibrio Económico del Contrato. Tal como se detalla en el numeral 3. del Párrafo Primero del mencionado Artículo Décimo Séptimo, en la cual dice así:

PÁRRAFO PRIMERO: ROMPIMIENTO DEL EQUILIBRIO ECONOMICO.-

Se considerarán como acontecimientos que rompen el equilibrio económico previsto en el presente contrato, de manera enunciativa, los siguientes:

1. *Cambios en la legislación aplicable al presente contrato;*



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

2. *La adopción o ejecución por cualquier autoridad pública de medidas o actos que estén destinados a afectar los aspectos económicos y financieros vinculados a la inversión.*
3. *Cambios adversos en el tratamiento tributario del CONCESIONARIO, tales como:*
 - a. *la imposición al CONCESIONARIO de cualquier impuesto del que haya sido exonerado por causa de este contrato;*
 - b. *El alza unilateral de cualquier tasa tributaria aplicada al CONCESIONARIO;*
 - c. *La imposición de una tasa al CONCESIONARIO sin la aprobación del mismo.*
4. *El acontecimiento*

POR CUANTO: Al presentarse esta situación conforme a lo establecido en el contrato de concesión el **CONCESIONARIO** y el **CONCEDENTE** deben buscar alternativas que establezcan el Equilibrio Económico del Contrato.

POR CUANTO: Como consecuencia de los anteriores **POR CUANTOS**, se hace necesario definir un procedimiento con el objetivo de subsanar el desequilibrio financiero generado.

Han decidido acordar

ARTICULO PRIMERO: Con el objetivo de mantener vigente la Nueva Ingeniería Financiera del Proyecto aprobada en el mes de Abril del 2.005 por parte de la SEOPC y teniendo en cuenta que el pago del impuesto del ITBIS estaría a cargo del presupuesto de la SEOPC, se define que La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones – SEOPC en su calidad de **CONCEDENTE** siguiendo lo establecido en el Capítulo Décimo – **REGIMEN FISCAL**, Artículo Vigésimo Quinto – **EXENCIONES IMPOSITIVAS**, Párrafo Sexto del Contrato Ley de concesión suscrito entre las partes pagará directamente a la Dirección General de Impuestos Internos – **DGII** adscrito a la Secretaría de Estado de Finanzas el valor correspondiente al ITBIS vigente a la fecha en los cuales se facturen las obras de los contratos de construcción del proyecto entre la **CONCESIONARIA** y sus constructores o proveedores.

PARRAFO PRIMERO: Por lo cual queda establecido, que los constructores y/o proveedores de la **CONCESIONARIA** deberán facturar transparentando el ITBIS, la **CONCESIONARIA** y/o **EL PATRIMONIO AUTONOMO** únicamente cancelará el valor antes del ITBIS y los constructores y/o proveedores presentarán su pago del ITBIS mensual adjuntando copia de radicación de las facturas por parte de la **CONCESIONARIA** ante la SEOPC y la **DGII**, así como copia de la presente Acta de Acuerdo.



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ARTICULO SEGUNDO: EL CONCESIONARIO enviará mensualmente a la Unidad Ejecutora de la SEOPC responsable de la coordinación del proyecto en su etapa de construcción las facturas de cobro que le efectúen sus contratistas y/o proveedores donde se transparentará el ITBIS correspondiente, así como . Igualmente enviará a la Subdirección General de Fiscalización de la DGII copia de estas facturas, a fin de que entre las dos entidades del Estado Dominicano coordinen el pago y-o cobro de este impuesto.

ARTICULO TERCERO: Se acuerda que el pago del ITBIS lo realice directamente la SEOPC a la DGII con el objeto de evitar que si la SEOPC realiza el pago al Concesionario, para que este a su vez lo realice a los Constructores y/o Proveedores, al pagar estos el valor del ITBIS efectúen los descuentos correspondientes a los pagos de ITBIS realizados por ellos y se reembolse un monto inferior al reconocido por la SEOPC.

ARTICULO DECIMO: Ningún ARTÍCULO, ni ningún PARÁGRAFO del contrato de concesión se modifican con la presente Acta de Acuerdo.

Hecha y firmada Como muestra de aceptación de las partes, en la ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los días () días del mes de Junio del año 2.005.-

CONCEDENTE

Ing. MANUEL DE JESUS PEREZ GOMEZ
Secretario De Estado
Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones SEOPC

Lic. VICENTE BENGUA
Secretario de Estado
Secretaría de Estado de Finanzas

CONCESIONARIO

Ing. Armin R. Garcia A.
Presidente Ejecutivo
AUTOPISTAS DEL NORDESTE C. POR A.



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Yo, Dr. Notario Público de los del Número del Distrito Nacional, Certifico y Doy Fé: de que las firmas que anteceden fueron puestas en mi presencia por los Ingenieros **MANUEL DE JESUS PEREZ GOMEZ** y **ARMIN RICARDO GARCIA ACUÑA**, de los generales que constan, han firmado en mi presencia el documento que antecede, manifestándome bajo el juramento que dichas firmas son las mismas que acostumbran a usar en todos los actos de sus vidas tanto en público como en privado. En la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los () días del mes de Junio del año dos mil cinco (2005).

NOTARIO PÚBLICO

Annex B

Instance Type and Transmission

Notification (Transmission) of Original sent to SWIFT (ACK)
 Network Delivery Status : Network Ack
 Priority/Delivery : Normal
 Message Input Reference : 2031 060224BRDDOSDAXX1608092905

Message Header

Swift INPUT : FIN 700 Emission credito documentario
 Sender : BRDDOSDXXX
 BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA
 SANTO DOMINGO DO
 Receiver : CITIUS33XXX
 CITIBANK N.A.
 NEW YORK, NY US

Message Text

27: Numero del mensaje y total
 1/1
 40A: Forma del credito documentario
 IRREVOCABLE STANDBY
 20: Numero del credito documentario
 NEKSTANDBY114-06
 31C: Fecha de emision
 060224
 31D: Fecha y lugar de expiracion
 070224, UNITED STATES OF AMERICA
 50: Solicitante
 SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
 PUBLICAS Y COMUNICACIONES
 SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
 59: Beneficiario - Nombre/Direccion
 AUTOPISTA DEL NORDESTE, C. POR A.
 GUSTAVO MEJIA RICART ESQ. ABRAHAM
 LINCOLN, LOCAL 302, TORRE PIANTINI,
 SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
 32B: Moneda e importe
 Currency : USD (US DOLLAR)
 Amount : \$14,269,121.04#
 39B: Importe de credito maximo
 NOT EXCEEDING
 41D: Entidad/modalidad - Nombre/direc
 YOURSELVES
 BY PAYMENT
 42C: Condiciones para librar letras
 AT SIGHT
 42A: Librado - EIC
 CITIUS33
 CITIBANK N.A.
 NEW YORK, NY US
 45A: Dopsion bienes y/o servicios
 +GOVERNMENT'S OBLIGATIONS DERIVED FROM THE "CONTRATO DE
 CONCESION ADMINISTRATIVA EN REGIMEN DE PEAJE CARRETERA SANTO
 DOMINGO - CRUCE DEL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS
 AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO), AND IN PARTICULAR THE "SALDO DE
 LA CONTRAPARTIDA PROYECTO DE CONCESION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE
 DE RINCON DE MOLINILLO".
 46A: Documentos necesarios
 +BENEFICIARY'S SIGHT DRAFT DRAWN ON CORRESPONSAL BANK IN THE USA
 DRAWN UNDER BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA,
 SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC L/C NO. NEKSTANDBY114-06
 +BENEFICIARY'S STATEMENT PURPORTEDLY SIGNED WRITTEN TO CERTIFY
 THAT 'SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS' HAS FAILED TO PAY
 TO AUTOPISTA DEL NORDESTE, C. POR A., THEIR OBLIGATIONS COVERING
 CONTRATO DE PROYECTO DE CONCESION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE

EL RINCON DE MOLINILLO'' AND ITS AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO)
AND THAT AMOUNT TO BE RECEIVED FROM CORRESPONSAL BANK IN THE USA
WILL BE APPLIED IN SATISFACTION TO SAID PAST DUE OBLIGATION.

47A: Otras condiciones

+THIS STANDBY LETTER OF CREDIT MUST BE TRANSFERABLE IN FAVOUR OF
J.P. MORGAN.

+PARTIAL DRAWINGS ARE PERMITTED.

71B: Gastos

ALL BANKING CHARGES ARISING FROM
THIS CREDIT ARE FOR APPLICANT'S
ACCOUNT.

49: Instrucciones de confirmacion
CONFIRM

53A: Banco que reembolsa - BIC

CITIUS33

CITIBANK N.A.

NEW YORK, NY US

7B: Inst bco que paga/acepta/negocia

+IN CASE OF ANY DRAWING YOU ARE AUTHORIZED TO DEBIT OUR ACCOUNT
NBR.10923714 WITH YOURSELVES.

+THIS CREDIT IS SUBJECT TO THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE OF
DOCUMENTARY CREDITS (1993 REVISION) INTERNATIONAL CHAMBER OF
COMMERCE PUBLICATION 500.

----- Message Trailer -----

{MAC:C2C30F4D}

{CHK:010CD5B55083}

----- Interventions -----

Category : Network Report

Creation Time : 24/02/06 20:21:35

Application : SWIFT Interface

Operator : SYSTEM

Text

{1:F21BRDDOSDANXX1600092905}{4:{177:0602242031}{451:0}}



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaria de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO B

Carta De Crédito Stand By – Saldo Contrapartida Del Estado Dominicano

----- Instance Type and Transmission -----
Notification (Transmission) of Original sent to SWIFT (ACK)
Network Delivery Status : Network Ack
Priority/Delivery : Normal
Message Input Reference : 2031 060224BRDDOSDAMCK1606092905

----- Message Header -----
Swift INPUT : FIN 700 Emision credito documentario
Sender : BRDDOSDAMCK
BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA
SANTO DOMINGO DO
Receiver : CITIUS33XXX
CITIBANK N.A.
NEW YORK, NY US

----- Message Text -----
27: Numero del mensaje y total
1/1
40A: Forma del credito documentario
IRREVOCABLE STANDBY
20: Numero del credito documentario
NEKSTANDBY114-06
31C: Fecha de emision
860224
31D: Fecha y lugar de expiracion
070224, UNITED STATES OF AMERICA
50: Solicitante
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
PUBLICAS Y COMUNICACIONES
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
59: Beneficiario - Nombre/Direccion
AUTOPISTA DEL NORDESTE, C. POR A.
GUSTAVO MEJIA RICART ESQ. ABRAHAM
LINCOLN, LOCAL 302, TORRE FIATINI,
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
32B: Moneda e importe
Currency : USD (US DOLLAR)
Amount : \$14,269,121.04#
39B: Importe de credito maximo
NOT EXCEEDING
41D: Entidad/modalidad - Nombre/direc
YOURSELVES
BY PAYMENT
42C: Condiciones para librar letras
AT SIGHT
42A: Librado - NIK
CITIUS33
CITIBANK N.A.
NEW YORK, NY US
45A: Dopcion bienes y/o servicios
+GOVERNMENT'S OBLIGATIONS DERIVED FROM THE "CONTRATO DE
CONCESION ADMINISTRATIVA EN REGIMEN DE PEAJE CARRETERA SANTO
DOMINGO - CRUCE DEL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS
AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO), AND IN PARTICULAR THE "SALDO DE
LA CONTRAPARTIDA PROYECTO DE CONCESION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE
DE RINCON DE MOLINILLO".
46A: Documentos necesarios
+BENEFICIARY'S SIGHT DRAFT DRAWN ON CORRESPONDAL BANK IN THE USA
DRAWN UNDER BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA,
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC L/C NIK. NEKSTANDBY114-06
+BENEFICIARY'S STATEMENT PURPORTEDLY SIGNED WRITTEN TO CERTIFY
THAT 'SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS' HAS FAILED TO PAY
TO AUTOPISTA DEL NORDESTE, C. POR A., THEIR OBLIGATIONS COVERING

401010062
JM-017

www.banreservas.com.do Direction Cable: BRDDOSDAMCK / Telefax: +1-212-600-0167 / USA-7607588 / Outside USA-237607588

DOMINGO - CRUCE DEL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO), AND IN PARTICULAR THE "SALDO DE LA CONTRAPARTIDA PROYECTO DE CONCESION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE DE RINCON DE MOLINILLO".

46A: Documentos necesarios

+BENEFICIARY'S SIGHT DRAFT DRAWN ON CORRESPONSAL BANK IN THE USA
DRAWN UNDER BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA,
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC L/C N° 114.06
+BENEFICIARY'S STATEMENT PURPORTINGLY SIGNED WRITTEN TO CERTIFY
THAT 'SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS' HAS FAILED TO PAY
TO AUTOPISTA DEL NORDESTE, C. POR A., THEIR OBLIGATIONS COVERING

401010062
OM-017

www.banreservas.com.do / Direction Cablegram / Tel: 3460012 / USA 7607588 / Outside USA 237607588

BanReservas

Depositorio Designado de los Fondos del Estado

LocalSwiftAcke-3561-000001

2

EL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO)
AND THAT AMOUNT TO BE RECEIVED FROM CORRESPONSAL BANK IN THE USA
WILL BE APPLIED IN SATISFACTION TO SAID PAST DUE OBLIGATION.

47A: Otras condiciones

+THIS STANDBY LETTER OF CREDIT MUST BE TRANSFERABLE IN FAVOUR OF
J.P. MORGAN.

+PARTIAL DRAWINGS ARE PERMITTED.

71B: Gastos

ALL BANKING CHARGES ARISING FROM
THIS CREDIT ARE FOR APPLICANT'S
ACCOUNT.

49: Instrucciones de confirmacion
CONFIRM

53A: Banco que reembolsa - BIC
CITIUS33
CITIBANK N.A.
NEW YORK, NY US

7B: Inst bco que paga/acepta/negocia

+IN CASE OF ANY DRAWING YOU ARE AUTHORIZED TO DEBIT OUR ACCOUNT
NBR.10923714 WITH YOURSELVES.
+THIS CREDIT IS SUBJECT TO THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE OF
DOCUMENTARY CREDITS (1993 REVISION) INTERNATIONAL CHAMBER OF
COMMERCE PUBLICATION 500.

----- Message Trailer -----

[MAC: C2C30F4D]
[CHK: 010CD5B55083]

----- Interventions -----

Category : Network Report
Creation Time : 24/02/06 20:21:35
Application : SWIFT Interface
Operator : SYSTEM

Text
[1:F21BRDDOSDXXX1608092905][4:[177:0602242031][451:0]]

Ms. Monica W
Lomb HOTELS
212-450 3285

----- Instance Type and Transmission -----
Notification (Transmission) of Original sent to SWIFT (ACK)
Network Delivery Status : Network Ack
Priority/Delivery : Normal
Message Input Reference : 2031 060224BFRDDQSDANCK1600092905

----- Message Header -----
Swift INPUT : FIN 700 Emission credito documentario
Sender : BFRDDQSDANCK
BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA
SANTO DOMINGO DO
Receiver : CITIUS33XIX
CITIBANK N.A.
NEW YORK, NY US

----- Message Text -----
27: Numero del mensaje y total
1/1
40A: Forma del credito documentario
IRREVOCABLE STANDBY
20: Numero del credito documentario
NEKSTANDBY114-06
31C: Fecha de emision
060224
31D: Fecha y lugar de expiracion
070224, UNITED STATES OF AMERICA
50: Solicitante
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
PUBLICAS Y COMUNICACIONES
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
59: Beneficiario - Nombre/Direccion
AUTOPISTA DEL NOROESTE, C. POR A.
GUSTAVO MEXIA RICART ESQ. ABRAHAM
LINCOLN, LOCAL 302, TORRE PLATINUM,
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC
32B: Moneda e importe
Currency : USD (US DOLLAR)
Amount : \$14,260,121.04#
39B: Importe de credito maximo
NOT EXCEEDING
41D: Entidad/modalidad - Nombre/direc
TOURSHIVES
BY PAYMENT
42C: Condiciones para librar letras
AT SIGHT
42A: Librado - BIC
CITIUS33
CITIBANK N.A.
NEW YORK, NY US
45A: Deseion bienes y/o servicios
+GOVERNMENT'S OBLIGATIONS DERIVED FROM THE "CONTRATO DE
CONCESION ADMINISTRATIVA EN REGIMEN DE PEaje CARRETERA SANTO
DOMINGO - CRUCE DEL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS
AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO), AND IN PARTICULAR THE "SALDO DE
LA CONTRAPARTIDA PROYECTO DE CONCESION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE
DE RINCON DE MOLINILLO".
46A: Documentos necesarios
+BENEFICIARY'S SIGHT DRAFT DRAWN ON CORRESPONDAL BANK IN THE USA
DRAWN UNDER BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA,
SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC I.C. REP. NEKSTANDBY114-06
+BENEFICIARY'S STATEMENT PURPORTEDLY SIGNED WRITTEN TO CERTIFY
THAT "SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS" HAS FAILED TO PAY
TO AUTOPISTA DEL NOROESTE, C. POR A. THEIR OBLIGATIONS COVERING
CONTRATO DE CONCESION ADMINISTRATIVA EN REGIMEN DE PEaje CARRETERA

RNC - 401010062
PU-COM-017

www.banreservas.com.do Office: 7607588 / Outside USA: 237607588

DOMINGO - CRUCE DEL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO), AND IN PARTICULAR THE "SALDO DE LA CONTRAPARTIDA PROYECTO DE CORRECCION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE DE RINCON DE MOLINILLO".

46A: Documentos necesarios

+BENEFICIARY'S SIGHT DRAFT DRAWN ON CORRESPONDENT BANK IN THE USA DRAWN UNDER BANCO DE RESERVAS DE LA REPUBLICA DOMINICANA,

NC - 401010062
U.COM-017

SANTO DOMINGO, DOMINICAN REPUBLIC L/C NO. 10923714 06

+BENEFICIARY'S STATEMENT PURPORTEDLY SIGNED WRITTEN TO CERTIFY THAT 'SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS' HAS FAILED TO PAY TO AUTOPISTA DEL NOROESTE, C. POR A., THEIR OBLIGATIONS COVERING

CONTRAPARTIDA DEL PROYECTO DE CORRECCION VIAL SANTO DOMINGO - CRUCE DE RINCON DE MOLINILLO

BanReservas

Depositario Designado de los Fondos del Estado

Localización: 3561-000001

2

EL RINCON DE MOLINILLO" AND ITS AMENDMENTS (ACTAS DE ACUERDO) AND THAT AMOUNT TO BE RECEIVED FROM CORRESPONDENT BANK IN THE USA WILL BE APPLIED IN SATISFACTION TO SAID PAST DUE OBLIGATION.

47A: Otras condiciones

+THIS STANDBY LETTER OF CREDIT MUST BE TRANSFERABLE IN FAVOUR OF J.P. MORGAN.

+PARTIAL DRAWINGS ARE PERMITTED.

71B: Gastos

ALL BANKING CHARGES ARISING FROM THIS CREDIT ARE FOR APPLICANT'S ACCOUNT.

49: Instrucciones de confirmacion
CONFIRM

53A: Banco que reembolsa - BIC
CITIUS33

CITIBANK N.A.

NEW YORK, NY US

78: Inst bco que paga/acepta/negocia

+IN CASE OF ANY DRAWING YOU ARE AUTHORIZED TO DEBIT OUR ACCOUNT NBR.10923714 WITH YOURSELVES.

+THIS CREDIT IS SUBJECT TO THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE OF DOCUMENTARY CREDITS (1993 REVISION) INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE PUBLICATION 500.

Message Trailer

{MAC:C2C30F4D}

{CHK:010CD5B5B83}

Interventions

Category : Network Report
Creation Time : 24/02/06 20:21:35
Application : SWIFT Interface
Operator : SYSTEM

Text

{1:F21BRDD0SDANU01600092905}{4:{177:0602242031}{451:0}}

Annex C



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaria de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO C

Manual del Modelo Financiero

CONCESIÓN CARRETERA SANTO DOMINGO - SAMANÁ
MANUAL DEL MODELO FINANCIERO

Versión: AdN-Modelo SEOPC 9.39%
Ultima Actualización: Febrero 28, 2005

ESTRUCTURA GENERAL DEL MODELO

Periodos y Moneda

El modelo financiero esta construido con base en periodos trimestrales lo cual permite mayor precisión en la proyección de flujo de caja. El cronograma de inversión y desembolsos durante la etapa pre-operativa contiene información mensual que se consolida por trimestres.

El modelo esta construido en dólares corrientes, es decir dólares nominales que pierden poder adquisitivo con la evolución de la inflación americana. Para efectos fiscales se han proyectado algunas cuentas en moneda original, como por ejemplo la depreciación de activos fijos, y los tramos de deuda con su asociado cronograma de pagos. De esta manera se tiene en cuenta el efecto real que estas cuentas tienen en pesos dominicanos en los estados financieros de la concesionaria.

Algunos de los resultados, en particular las gráficas se presentan en dólares constantes de Diciembre de 2004 para visualizar la evolución de los flujos aislando el efecto inflacionario.

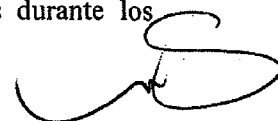
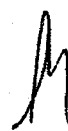
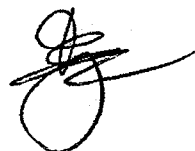
Módulos

El modelo esta compuesto de los siguientes módulos, cada uno de los cuales está contenido en una hoja independiente de Excel:

1. *Parámetros (Parameters)*: Este módulo permite controlar los supuestos más importantes del proyecto y como tal, presenta los parámetros del financiamiento, así como los datos de entrada que han sido definidos en el contrato de concesión y en la fase de diseño. Adicionalmente en este modulo se corren algunas sensibilidades modelo financiero y se resumen los principales resultados del modelo y algunos gráficos.
2. *Supuestos Macr (Macro Assumptions)*: Esta hoja contiene los supuestos históricos y proyectados de las variables macroeconómicas del proyecto: como la inflación local, inflación americana, tasa de cambio US\$/DR y devaluación.
3. *Ingreso Mínimo (Min Rev)*: Este módulo calcula tanto en dólares corrientes como en constantes de Diciembre 2004: a) el nivel de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) del proyecto y b) los ingresos reales del concesionario teniendo en cuenta que, según el Contrato de Concesión, el concesionario recibe el primer 10% del

ingreso de tráfico que exceda el IMG y comparte el 50% del siguiente 5% de ingreso adicional con el Estado.

4. *Const Inputs*: Esta hoja contiene los supuestos básicos de costos incurridos durante la etapa de construcción y preconstrucción del proyecto. Esta información se divide en dos fases básicas i) el periodo que comprende desde el inicio del proyecto desde julio del 2.001 hasta el cierre financiero e inicio oficial de la etapa de construcción, y ii) la etapa de construcción definida en el contrato.
5. *Construcción*: Esta hoja modela los usos y fuentes y el flujo de caja del proyecto durante la etapa de preconstrucción y en la etapa de construcción basándose en la información de Const Inputs y la información relacionada con el financiamiento.
6. *Balance*: Este modulo contiene la proyección trimestral del balance de la compañía durante el periodo de operación. A su vez, también incluye el cálculo de varias cuentas de balance como depreciación de activos, capital de trabajo, caja mínima, provisión para el mantenimiento mayor y reposición de activos.
7. *Pérdidas y Ganancias (Income Statement)*: Presenta una proyección trimestral del estado de Pérdidas y Ganancias de la compañía.
8. *Flujo de Caja (Cashflow)*: Este módulo contiene el flujo de caja del proyecto presentado como una cascada de flujos (cash waterfall). Es decir se presenta en orden los flujos del proyecto según su prioridad de pagos partiendo de los ingresos del proyecto, se descuentan los diferentes pagos hasta llegar al saldo de caja final del periodo. En este proceso se calcula el flujo de caja disponible para servicio de deuda, y para distribuciones a accionistas. Esta página contiene también el cálculo de los indicadores de cobertura de deuda, del prepago anticipado de deuda, y de la repartición de recursos a los accionistas. Por ultimo esta página incluye el cálculo del retorno para los accionistas y para el Estado Dominicano del proyecto, tanto en dólares corrientes como en constantes de Diciembre de 2004.
9. *Deuda (Debt)*: Este módulo calcula los saldos de deuda, pago de intereses y de principal para los diferentes tramos de deuda contemplados. Este módulo incluye los incrementos del valor de la deuda durante la etapa de construcción así como el repago de deuda de acuerdo a las condiciones determinadas en la hoja de parámetros. Se modelan los préstamos en moneda original y se calculan en este módulo las perdidas o ganancias por diferencia en cambio con relación al dólar, para efectos del cuadro del balance, y frente al peso dominicano, para incluir el efecto en pago de impuestos de perdidas o ganancias por diferencia en cambio. En este módulo también se calcula el monto de la deuda cubierto por la garantía de MIGA así como el costo asociado a dicha garantía.
10. *Recaudo Peajes (Traffic Collection)*: Con base en las tarifas de peajes aprobadas en el Contrato de Concesión y en las proyecciones de tráfico resultantes del Estudio de Trafico de Louis Berger, se calcula la proyección del recaudo de peajes de la vía. Para este cálculo se utilizó el siguiente procedimiento. Se escoge, de entre los escenarios presentados por Louis Berger, el escenario de tráfico para el caso base, el cual es el escenario presentado como "Most Likely" por Louis Berger. A esta proyección de vehículos se le aplican a) un índice de estacionalidad de trafico en Republica Dominicana basado en datos históricos y b) un factor de "ramp-up" para castigar la proyección de vehículos durante los



primeros años de operación plena de la vía mientras los usuarios de la vía se familiarizan y acostumbran a la carretera como elemento vital de la red de carreteras del país. Esta fue metodología sugerida por Louis Berger.

11. *Costos (Costs)*: partiendo de los supuestos de costos y gastos operativos proporcionados por el concesionario y aprobados por la SEOPC en el Acta de Cierre Técnico del Contrato de Concesión, este módulo proyecta la evolución de estos costos teniendo en cuenta el ajuste inflacionario a que están expuestos.
12. *Mantenimiento (Maintenance)*: Este módulo presenta el programa de mantenimiento rutinario y mayor de la carretera partiendo del cronograma de mantenimiento rutinario y mayor presentado por la compañía y aprobado por la SEOPC en el Acta de Cierre Técnico. Los costos de mantenimiento fueron programados en dólares constantes, por lo tanto estos costos son actualizados por inflación americana. .

Convenciones

El modelo utiliza código de colores para los valores de las celdas.

- Números Negros: son el resultado de un cálculo y no deben ser editados manualmente.
- Números Azules: corresponden a inputs del modelo. Los inputs de mayor relevancia se encuentran ubicados en la página de parámetros. En adición a éstos, algunos otros módulos del modelo contienen inputs adicionales que no deben ser manipulados por el usuario no familiarizado con el funcionamiento del modelo.
- Números Rojos: corresponden a datos de entrada del modelo no formulados que no deben ser modificados por los usuarios del modelo.

HOJAS DE SEGUIMIENTO

Estas dos hojas, denominadas "SEGUIMIENTO" y "TRAFICO", son las dos hojas que, conforme al Artículo 9 del Acta No. 8 del Contrato de Concesión, permiten monitorear los ingresos de la Concesión y la aplicación de la Garantía de Ingresos Mínimos.

PAGINA "SEGUIMIENTO" (Artículo 9 del Acta No. 8 del Contrato de Concesión)

EN CASO DE DISCREPANCIA ENTRE ESTA HOJA Y LO ESTIPULADO EN EL CUERPO DEL ACTA No. 8, PREVALECERA EL CUERPO DEL ACTA No. 8.

Conforme al Artículo 9 del Acta No. 8 del Contrato de Concesión, al final de cada trimestre, se seguirán los pasos siguientes:

1. Limpiar todas las celdas no bloqueadas de esta página (correspondientes al trimestre anterior).
2. Digitar la siguiente información:
 - (a) En la celda B2, la fecha de inicio del trimestre;
 - (b) En la fila 7, la tasa de cambio promedio ponderada para venta de dólares publicada por el Banco Central en su página web para los Bancos Comerciales de cada uno de los días del trimestre. En caso de inconvertibilidad del Peso Dominicano a dólares

americanos, se tendrá en cuenta la tasa de cambio del día hábil siguiente al último día corrido de inconvertibilidad para calcular los dólares asociados al ingreso durante el periodo de inconvertibilidad.

(c) En las filas 8, 9 y 10, el valor recibido en pesos dominicanos en los tres peajes de la concesionaria por cada día del trimestre, debidamente soportado por los reportes correspondientes.

(e) En la celda B16, el Índice de Precios del Consumidor de los Estados Unidos de América para el último día del trimestre en verificación, presentada por la Secretaría de Estado de Trabajo de los USA en su página web (*percentage changes in CPI for All Consumers "CPI-U"*).

(f) En la celda B17, el Índice de Precios del Consumidor de la República Dominicana del último día del trimestre en consideración presentada por el Banco Central en su página web.

3. Proceder a la PAGINA TRAFICO.

PAGINA "TRAFICO" (Artículo 9 del Acta No. 8 del Contrato de Concesión)

EN CASO DE DISCREPANCIA ENTRE ESTA HOJA Y LO ESTIPULADO EN EL CUERPO DEL ACTA No. 8, PREVALECERA EL CUERPO DEL ACTA No. 8 Y SU ANEXO "E"

Conforme al Artículo 9 del Acta No. 8 del Contrato de Concesión, esta página recibe automáticamente los datos de la página "SEGUIMIENTO" para el trimestre de verificación e indica:

(a) En la celda B10, el Valor Real Recibido en Dólares U.S. corrientes.

(b) En la celda B11, el Valor del Ingreso Mínimo Garantizado en Dólares U.S. corrientes calculando el IMG en dólares constantes asociado al periodo en consideración actualizado con la inflación real entre Diciembre de 2004 y el último día del trimestre en consideración.

(c) La diferencia entre estos dos valores, donde:

- Si el segundo es mayor, significa que se presentó un déficit, el cual aparece en rojo en la celda B14;

- Si el segundo es menor, significa que se presentó un superávit, el cual aparece en verde en la celda B15;

- Si son iguales es que se cumplió con lo requerido.

A fin de mantener un record de la historia del Proyecto, una vez finalizada la verificación del trimestre, se deberá copiar manualmente:

(a) La inflación de Dic 2004 al final del trimestre de verificación (celda B9) en el periodo correspondiente de la fila 23;

(b) El Déficit Ingreso Peajes a Pagar por el Estado, si lo hubiere (celda B14), en el periodo correspondiente de la fila 26;

(c) El Superávit, si lo hubiere (celda B15), en el periodo correspondiente de la fila 27.

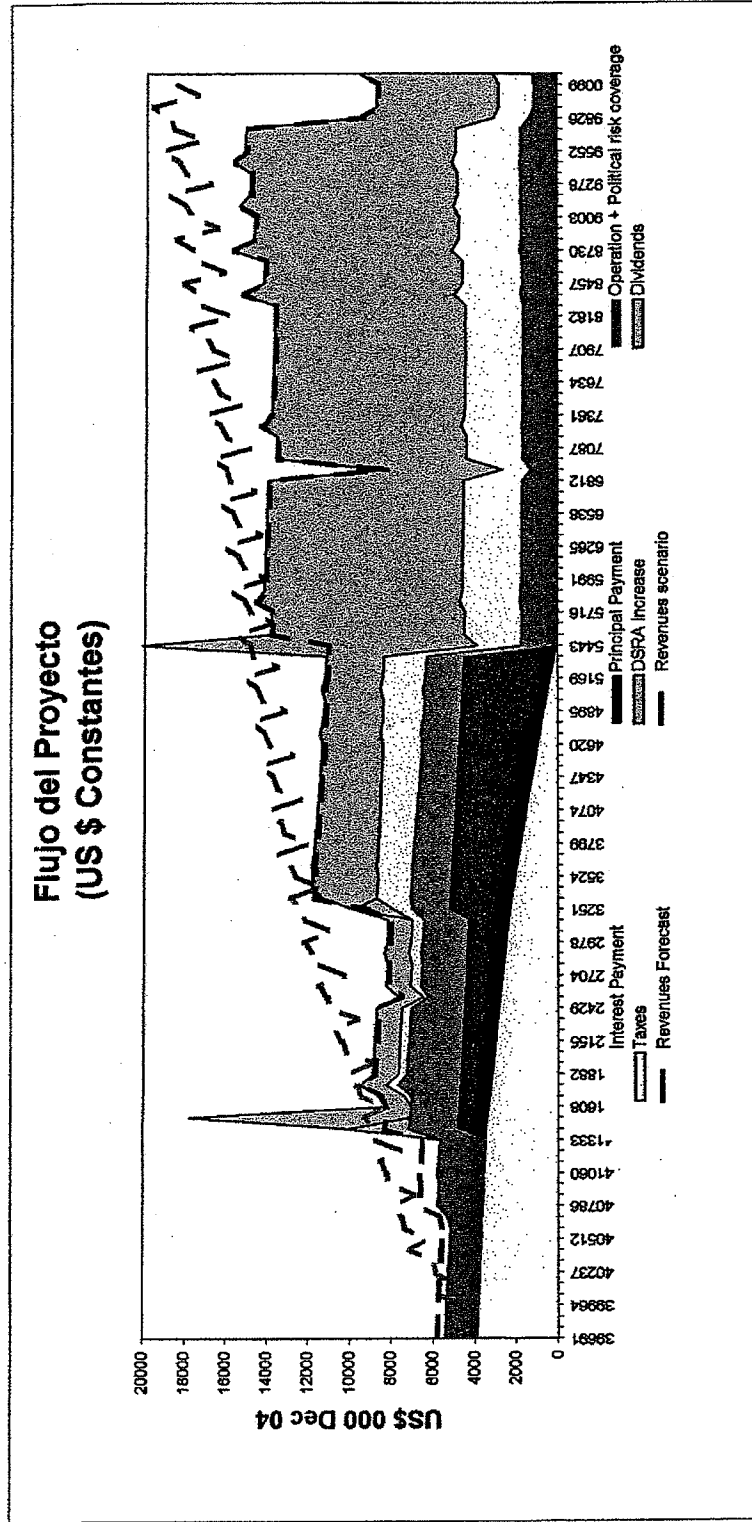
Annex D



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaria de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO D

Nueva Ingeniería Financiera del PROYECTO



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

INGRESO PEAJES	4,485	3,966	4,598	4,704	5,883	5,075	5,892	5,833	6,803	5,574	5,645	5,896	4,855	8,818	8,978	8,800	8,582	8,524	8,487	8,343	8,244	8,190	8,508
DESEMBOLSO MATERIAL ASFALTICO	1,360	1,807	1,178	164																			
DESEMBOLSO CARTA CREDITO STANDBY				862	39	917																	
TOTAL INGRESO MINIMO GARANTIZADO	5,815	5,783	5,774	5,751	5,722	5,692	5,892	5,833	6,803	5,574	5,645	5,896	4,855	8,818	8,978	8,800	8,582	8,524	8,487	8,343	8,244	8,190	8,508
INGRESO FINANCIERO	91	82	71	64	63	63	63	63	63	63	63	63	66	68	72	75	80	83	88	90	112	118	114
RESERVA SERVICIO DEUDA																					(2,917)		
OPERACION Y MANTENIMIENTO	1,803	1,590	1,595	1,591	1,587	1,588	1,578	1,575	1,571	1,567	1,563	1,739	2,234	2,217	2,210	2,323	2,256	2,249	2,242	2,230	2,251	2,241	2,231
SERVICIO DEUDA	3,942	3,918	3,784	3,771	3,748	3,725	3,702	3,679	3,657	3,634	3,612	3,586	3,687	3,646	3,624	3,602	3,480	3,458	3,436	3,415	3,405	4,915	4,780
IMPUESTOS																							382
DIVIDENDOS																						10,988	1,282
TOTAL EGRESOS	5,445	5,417	5,380	5,362	5,335	5,308	5,281	5,254	5,228	5,201	5,175	5,328	5,762	5,782	5,733	5,615	5,735	5,738	5,678	5,765	7,165	8,308	8,823
BALDO PERIODO	481	466	494	489	487	444	444	441	429	436	438	491	928	922	916	910	906	899	894	(1,660)	(5,429)	0	(0)
INGRESO PEAJES	8,170	8,732	8,702	8,886	8,828	8,583	8,583	7,516	8,114	8,078	8,051	8,181	8,042	8,012	7,984	8,007	11,992	11,922	11,840	11,840	11,824	11,578	11,530
DESEMBOLSO MATERIAL ASFALTICO																							
DESEMBOLSO CARTA CREDITO STANDBY																							
TOTAL INGRESO MINIMO GARANTIZADO	8,170	8,732	8,702	8,886	8,828	8,583	8,583	7,516	8,114	8,078	8,051	8,181	8,042	8,012	7,984	8,007	11,992	11,922	11,840	11,840	11,824	11,578	11,530
INGRESO FINANCIERO	121	124	127	130	133	136	139	142	140	142	146	148	151	154	158	160	160	171	182	133	114	98	66
RESERVA SERVICIO DEUDA																	(1,090)						
OPERACION Y MANTENIMIENTO	2,546	2,538	2,528	2,518	2,508	2,498	2,488	1,718	2,086	2,078	2,068	2,179	2,108	2,098	2,088	2,078	1,925	1,813	1,802	1,822	1,817	1,806	1,793
SERVICIO DEUDA	4,727	4,806	4,868	4,840	4,812	4,783	4,755	4,527	4,490	4,472	4,454	4,417	4,390	4,362	4,336	4,309	6,258	6,224	6,192	6,180	6,128	5,088	5,065
IMPUESTOS	387	398	418	431	443	455	474	294	458	451	450	584	557	570	588	590	1,820	1,645	1,685	1,708	1,889	1,718	1,737
DIVIDENDOS	1,228	1,222	1,216	1,207	1,198	1,192	1,184	1,177	1,170	1,163	1,155	1,148	1,141	1,134	1,127		2,573	3,124	3,115	3,045	5,077	3,028	3,032
TOTAL EGRESOS	8,891	8,957	8,928	8,908	8,882	8,829	8,702	7,657	8,254	8,222	8,196	8,329	8,196	8,165	8,140	7,880	11,283	11,816	11,773	11,810	11,720	11,878	11,824
BALDO PERIODO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO PEAJES	11,447	11,402	11,350	11,315	11,271	11,228	11,188	11,310	11,186	11,128	11,087	11,209	11,038	11,031	10,984	11,044	13,773	13,767	13,740	13,740	14,045	14,003	14,003
DESEMBOLSO MATERIAL ASFALTICO																							
DESEMBOLSO CARTA CREDITO STANDBY																							
TOTAL INGRESO MINIMO GARANTIZADO	11,447	11,402	11,350	11,315	11,271	11,228	11,188	11,310	11,186	11,128	11,087	11,209	11,038	11,031	10,984	11,044	13,773	13,767	13,740	13,740	14,045	14,003	14,003
INGRESO FINANCIERO	99	101	104	106	108	110	112	116	118	120	122	124	127	129	131	133	78	81	83	86	88	88	88
RESERVA SERVICIO DEUDA																	0	0	0	0	0	0	0
OPERACION Y MANTENIMIENTO	1,768	1,738	1,744	1,732	1,710	1,707	1,694	1,925	1,721	1,710	1,703	1,814	1,728	1,715	1,705	1,695	1,757	1,753	1,730	1,738	1,781	1,758	1,754
SERVICIO DEUDA	5,003	4,972	4,941	4,911	4,881	4,851	4,821	4,701	4,782	4,732	4,703	4,874	4,846	4,817	4,788		6,258	6,224	6,192	6,180	6,128	5,088	5,065
IMPUESTOS	1,773	1,761	1,813	1,832	1,851	1,871	1,893	1,954	1,954	1,955	1,978	2,040	2,022	2,045	2,068	2,111	2,715	2,774	2,773	2,679	2,860	2,857	2,860
DIVIDENDOS	3,002	2,993	2,995	2,947	2,929	2,910	2,893	2,875	2,857	2,839	2,822	2,805	2,787	2,770	2,753	16,417	9,339	9,330	9,320	9,889	9,983	9,923	9,943
TOTAL EGRESOS	11,546	11,503	11,453	11,424	11,380	11,330	11,301	11,425	11,284	11,248	11,209	11,333	11,198	11,160	11,125	10,299	13,851	13,837	13,823	13,824	14,183	14,138	14,134
BALDO PERIODO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO PEAJES	14,038	14,010	14,003	13,987	13,971	13,955	13,939	13,927	13,916	13,905	13,892	13,882	13,872	13,862	13,852	13,842	13,832	13,822	13,812	13,802	13,792	13,782	13,772
DESEMBOLSO MATERIAL ASFALTICO																							
DESEMBOLSO CARTA CREDITO STANDBY																							
TOTAL INGRESO MINIMO GARANTIZADO	14,038	14,010	14,003	13,987	13,971	13,955	13,939	13,927	13,916	13,905	13,892	13,882	13,872	13,862	13,852	13,842	13,832	13,822	13,812	13,802	13,792	13,782	13,772
INGRESO FINANCIERO	88	91	93	95	97	99	101	103	105	107	109	111	113	115	117	119	121	123	125	127	129	131	133
RESERVA SERVICIO DEUDA																							
OPERACION Y MANTENIMIENTO	1,747	1,745	1,739	1,738	1,732	1,729	1,725	1,724	1,721	1,718	1,715	1,712	1,709	1,706	1,703	1,700	1,697	1,694	1,691	1,688	1,685	1,682	1,679
SERVICIO DEUDA	2,854	2,853	2,853	2,851	2,850	2,849	2,848	2,845	2,843	2,841	2,839	2,837	2,835	2,833	2,831	2,829	2,827	2,825	2,823	2,821	2,819	2,817	2,815
IMPUESTOS	9,524	9,514	9,505	9,495	9,485	9,475	9,465	9,455	9,445	9,435	9,425	9,415	9,405	9,395	9,385	9,375	9,365	9,355	9,345	9,335	9,325	9,315	9,305
DIVIDENDOS	14,125	14,110	14,098	14,082	14,068	14,054	14,040	14,026	14,012	14,000	13,988	13,976	13,964	13,952	13,940	13,928	13,916	13,904	13,892	13,880	13,868	13,856	13,844
TOTAL EGRESOS	14,125	14,110	14,098	14,082	14,068	14,054	14,040	14,026	14,012	14,000	13,988	13,976	13,964	13,952	13,940	13,928	13,916	13,904	13,892	13,880	13,868	13,856	13,844
BALDO PERIODO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO PEAJES	14,201	14,178	14,150	14,121	14,093	14,073	14,053	14,033	14,013	13,993	13,973	13,953	13,933	13,913	13,893	13,873	13,853	13,833	13,813	13,793	13,773	13,753	13,733
DESEMBOLSO MATERIAL ASFALTICO																							
DESEMBOLSO CARTA CREDITO STANDBY																							
TOTAL INGRESO MINIMO GARANTIZADO	14,201	14,178	14,150	14,121	14,093	14,073	14,053	14,033	14,013	13,993	13,973	13,953	13,933	13,913	13,893	13,873	13,853	13,833	13,813	13,793	13,773	13,753	13,733
INGRESO FINANCIERO	83	88	91	93	95	97	99	101	103	105	107	109	111	113	115	117	119	121	123	125	127	129	131
RESERVA SERVICIO DEUDA																							
OPERACION Y MANTENIMIENTO	1,710	1,709	1,705	1,692	1,687	1,683	1,679	1,674	1,671	1,667	1,663	1,659	1,655	1,651	1,647	1,643	1,639	1,635	1,631	1,627	1,623	1,619	1,615
SERVICIO DEUDA	2,903	2,890	2,877	2,863	2,850	2,836	2,823	2,810	2,797	2,784	2,771	2,758	2,745	2,732	2,719	2,706	2,693	2,680	2,667	2,654	2,641	2,628	2,615
IMPUESTOS	9,818	9,802	9,787	9,771	9,755	9,739	9,723	9,707	9,691	9,675	9,659	9,643	9,627	9,611	9,595	9,579	9,563	9,547	9,531	9,515	9,499	9,483	9,467
DIVIDENDOS	14,122	14,111	14,100	14,088	14,076	14,064	14,052	14,040	14,028	14,016	14,004	13,992	13,980	13,968	13,956	13,944	13,932	13,920	13,908	13,896	13,884	13,872	13,860
TOTAL EGRESOS	14,122	14,111	14,100	14,088	14,076	14,064	14,052	14,040	14,028	14,016	14,004	13,992	13,980	13,968	13,956	13,944	13,932	13,920	13,908	13,896	13,884	13,872	13,860
BALDO PERIODO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Annex E



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO E

**Ingreso Mínimo Garantizado por El Estado Dominicano Conforme a la Nueva
Ingeniería Financiera**



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

Ingresos Mínimos Garantizados (IMG)

(En dólares Constantes de los Estados Unidos al 31 de diciembre de 2004)

Trimestre finalizando el	Monto de IMG	Trimestre finalizando el	Monto de IMG
Agosto 31, 2008	5,814,956	Agosto 31, 2017	8,044,671
Noviembre 30, 2008	5,792,826	Noviembre 30, 2017	8,011,537
Febrero 28, 2009	5,773,670	Febrero 28, 2018	7,983,869
Mayo 31, 2009	5,750,716	Mayo 31, 2018	9,096,533
Agosto 31, 2009	5,721,748	Agosto 31, 2018	11,692,412
Noviembre 30, 2009	5,691,816	Noviembre 30, 2018	11,663,891
Febrero 28, 2010	5,662,069	Febrero 28, 2019	11,640,149
Mayo 31, 2010	5,632,509	Mayo 31, 2019	11,695,803
Agosto 31, 2010	5,603,133	Agosto 31, 2019	11,624,037
Noviembre 30, 2010	5,573,939	Noviembre 30, 2019	11,578,054
Febrero 28, 2011	5,544,928	Febrero 29, 2020	11,536,158
Mayo 31, 2011	5,695,828	Mayo 31, 2020	11,491,222
Agosto 31, 2011	6,654,760	Agosto 31, 2020	11,446,936
Noviembre 30, 2011	6,616,060	Noviembre 30, 2020	11,401,537
Febrero 29, 2012	6,577,622	Febrero 28, 2021	11,359,428
Mayo 31, 2012	6,660,472	Mayo 31, 2021	11,315,113
Agosto 31, 2012	6,561,662	Agosto 31, 2021	11,271,466
Noviembre 30, 2012	6,524,002	Noviembre 30, 2021	11,228,489
Febrero 28, 2013	6,486,597	Febrero 28, 2022	11,187,994
Mayo 31, 2013	8,342,853	Mayo 31, 2022	11,310,420
Agosto 31, 2013	8,244,139	Agosto 31, 2022	11,166,394
Noviembre 30, 2013	8,195,082	Noviembre 30, 2022	11,125,871
Febrero 28, 2014	8,508,099	Febrero 28, 2023	11,087,026
Mayo 31, 2014	9,371,426	Mayo 31, 2023	11,208,842
Agosto 31, 2014	8,770,018	Agosto 31, 2023	11,069,226
Noviembre 30, 2014	8,732,402	Noviembre 30, 2023	11,031,194
Febrero 28, 2015	8,702,178	Febrero 29, 2024	10,994,035
Mayo 31, 2015	8,665,199	Mayo 31, 2024	11,044,283
Agosto 31, 2015	8,628,642	Agosto 31, 2024	13,772,849
Noviembre 30, 2015	8,592,507	Noviembre 30, 2024	13,756,579
Febrero 29, 2016	8,563,112	Febrero 28, 2025	13,740,186
Mayo 31, 2016	7,515,609	Mayo 31, 2025	14,549,437
Agosto 31, 2016	8,113,872	Agosto 31, 2025	14,095,216
Noviembre 30, 2016	8,079,231	Noviembre 30, 2025	14,080,167
Febrero 28, 2017	8,050,687	Febrero 28, 2026	14,065,215
Mayo 31, 2017	8,181,148		

Annex F



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaria de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO F

**Certificación del Estudio de Tráfico y del Modelo de Demanda que Desarrolla el
Ingreso De Tráfico Proyectado**

Dominican Republic

Review of Traffic Study for Autopista del Nordeste

**Final
Report**

Submitted by:
THE Louis Berger Group, INC.



December 2005
www.louisberger.com

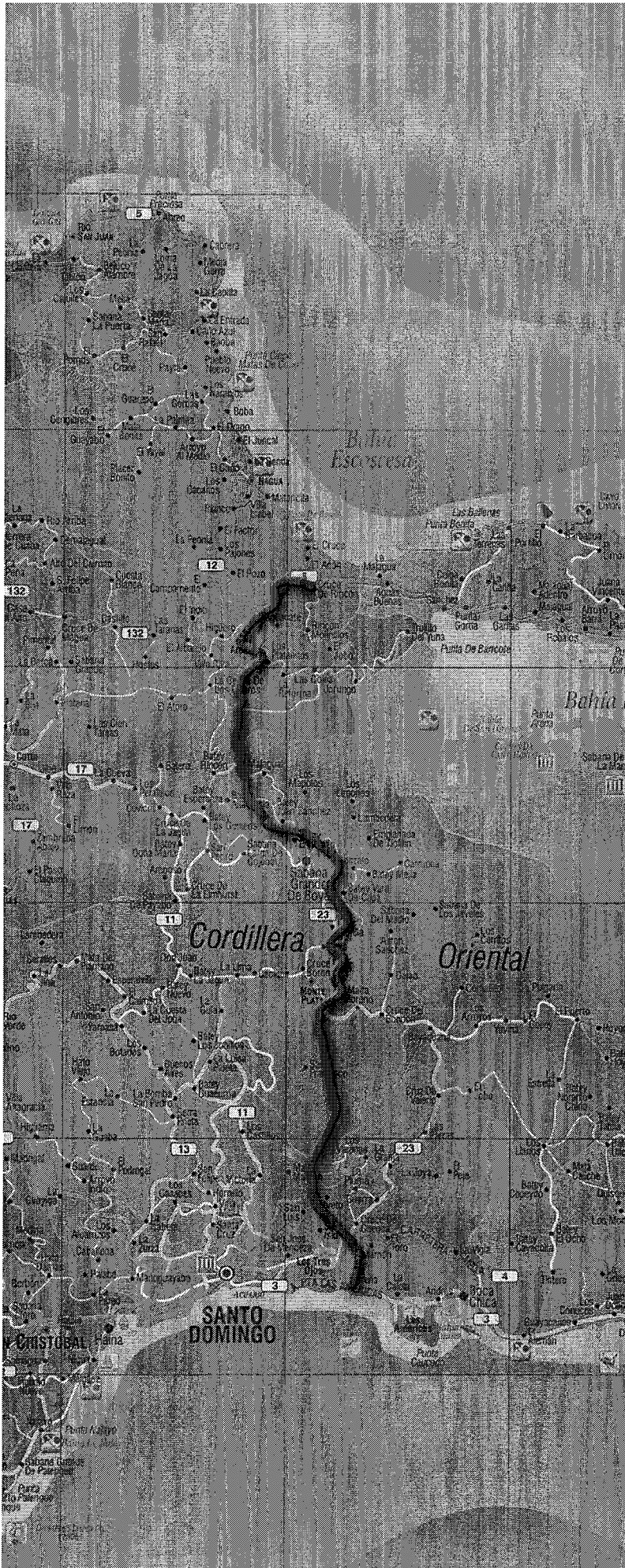


Table of Contents

EXECUTIVE SUMMARY	1
I. INTRODUCTION.....	3
1.1 OBJECTIVE	3
1.2 THE PROJECT	4
1.3 ORGANIZATION OF THIS REPORT.....	4
II. DATA FOR MODELS	8
2.1 TRAFFIC COUNTS.....	8
2.2 TRAVEL TIME AND DELAY SURVEYS	10
2.3 ORIGIN-DESTINATION SURVEYS	11
2.4 INCOME DISTRIBUTION	14
III. TRAFFIC MODEL.....	16
3.1 NETWORK	16
3.2 TRIP TABLES	18
3.3 TRAFFIC ASSIGNMENT	36
3.4 BASE YEAR CALIBRATION	36
3.5 TRAFFIC GROWTH MODEL	37
IV. TRAFFIC AND REVENUE FORECASTS	43
4.1 FORECAST SCENARIOS	43
4.2 RESULTS	47
4.3 SENSITIVITY ANALYSIS.....	51
4.4 CONCLUSIONS.....	53
APPENDIX TRAFFIC AND REVENUE FORECAST TABLES	56

Executive Summary

Objectives

- The Louis Berger Group was retained by Morgan Stanley to review the traffic forecasts prepared by Auding-Cinesi for the Autopista del Nordeste in Dominican Republic. This review forms part of Morgan Stanley's due-diligence review for the financing of the Project
 - Auding is a Spanish consulting firm with extensive experience in the Dominican Republic
 - Cinesi is also a Spanish consulting firm that specializes in transport planning
- The Autopista del Nordeste is a 106 km expressway (1 lane in each direction with generous shoulders) that will provide a direct access between Santo Domingo and the northern province of Samaná
 - The Autopista will have three toll plazas and will operate under an open-toll collection system
 - The toll levels at each of the plazas are based on a US\$ 0.0845 per km toll for autos (specified in the Concession Agreement by the Government of Dominican Republic). The Concession Agreement allows for toll increases only to account for inflation. No toll increases are contemplated in the revenue forecasts presented in this report
 - The first section of the Autopista is scheduled to open in November 2005 and the remaining two sections are likely to open in Q4-2007
- As part of this effort, Louis Berger worked closely with Auding-Cinesi to develop the overall methodology and assessed the model used to forecast traffic on the Autopista del Nordeste

Traffic Forecasting Model

- The model is based on the standard route choice assignment model that allocates trips among competing route options based on the generalized cost of travel (a function of travel time, vehicle operating cost and toll costs) on each route
- The model was implemented on *TransCAD*, a well known transport planning software
- The traffic growth model estimates the growth of traffic for both Dominican and foreign nationals. This model also estimates the likely traffic induced by improvement in level of service resulting from the introduction of the new highway

- *The modeling parameters (value of time, vehicle operating costs, socio-economic growth rates, elasticity values, etc.) used by Auding – Cinesi are considered reasonable by Louis Berger*
- *The Origin-Destination survey program is considered relatively modest as the surveys were done only for 2 days at each OD station. However, we believe that this has only a limited impact on the quality of the traffic forecasts*
- *The traffic model was tested under varying levels of the key modeling parameters. The model was found to respond in a reasonable way to changes in variables such as the value of time, the toll levels on the Autopista del Nordeste, the GDP and population growth rates*

Traffic and Revenue Forecasts

- Auding – Cinesi developed traffic forecasts for two scenarios that reflect different growth scenarios for the Autopista del Nordeste
- As part of the due-diligence review, Louis Berger requested forecasts under a third scenario that reflects a pessimistic case
- Adjustments were made to the Auding-Cinesi forecasts to address areas where we believe the model over-estimated the traffic levels on Autopista del Nordeste
- To estimate the revenue levels, Louis Berger applied appropriate ramp-up factors for the initial years
- *The results show reasonable levels of growth under the different scenarios. In the initial years, the forecasts show strong growth in the traffic levels due to the development of the tourist infrastructure in the Samaná region and the industrial development around the first section of the Autopista del Nordeste*
 - *The development of these two regions is the critical success factor for attaining the forecasted growth in the initial years. Any delays or other negative events in these two regions are likely to have an adverse impact on the Autopista del Nordeste's traffic and revenue potential*

Conclusions

- *We consider the modeling methodology used by Auding – Cinesi to be sound and in accordance with the standard practice for such studies*
- *We believe that the traffic and revenue forecasts under the Louis Berger Most Likely Scenario are reasonable and are the appropriate forecasts to use for purposes of testing the financial viability of the Autopista del Nordeste*

I. Introduction

1.1 Objective

The Louis Berger Group (LBG) was retained by Morgan Stanley to review the traffic and revenue forecasts for the Autopista del Nordeste in the Dominican Republic. The forecasts were prepared by the Spanish consulting firm of Auding which has extensive experience in Dominican Republic. Auding was supported in this effort by Cinesi, SL, a specialized transport planning consulting firm, also based in Spain. Auding conducted an initial study for this project in 2004 which was updated in October – November 2005 with the help of Cinesi. Our review focuses mostly on the updated study.

As part of the review, consultants from LBG undertook the following tasks:

- Visit Dominican Republic to meet with the project sponsors and inspect the project site and the alternative routes
- Work¹ with Auding-Cinesi consultants to develop the overall methodology and provide guidance on specific technical issues
- Conduct spot checks to ensure that the modeled network correctly represent the actual roads in Dominican Republic
- Review the calibration of the model and the methodology used to calculate future traffic
- Conduct sensitivity analysis of the key variables to determine the impact of such variables on model results
- Develop scenarios for traffic and revenue forecasts

Note that as part of this review, LBG did not develop a new traffic model – instead, we relied on the Auding-Cinesi model for all our analysis. The Auding-Cinesi work is documented in the following reports:

- "*Traffic Study for the Construction for Autopista del Nordeste Santo Domingo – Samaná*"², Auding – Cinesi, November 2005.
- "*Traffic Study for Santo Domingo – Samana Highway*"³, Auding, 2004.

¹ During this Project, Louis Berger was very involved in the development of the overall methodology used by Auding-Cinesi for their update of the traffic study and assumptions on the key modeling parameters.

² Report title in Spanish: "Estudio de Tráfico del Proyecto de Construcción de la Autopista Del Nordeste Santo Domingo – Samaná"

³ Report title in Spanish: "Estudio de Tráfico Carretera Santo Domingo – Samaná"

1.2 The Project

The Autopista del Nordeste will be a new expressway that will provide a direct access between Santo Domingo and the northern province of Samaná (see Exhibit 1 and Exhibit 2). The Autopista will have the following characteristics:

- Length 106 km
- Number of lanes 1 lanes in each direction (without median)
- Design Speed 100 km/hour
- Number of toll stations 3 toll plazas (open toll configuration)
- Auto Toll level US\$0.0845/km (See Table 1 for tolls at each plaza)

Table 1 Toll Rates (US\$) at Different Toll Plazas⁴

	Plaza 1	Plaza 2	Plaza 3	Total
Autos	\$ 1.10	\$ 5.49	\$ 2.37	\$ 8.96
Bus	\$ 2.24	\$ 11.18	\$ 4.81	\$ 18.23
Light Trucks	\$ 2.86	\$ 14.30	\$ 6.16	\$ 23.32
Heavy Trucks	\$ 4.12	\$ 20.61	\$ 8.88	\$ 33.60

Source: Autopista del Nordeste

Note that the toll levels shown in Table 1 will increase in the future only to reflect inflation. The Concession Agreement specifies no other increases in tolls. The initial toll levels are also specified in the Concession Agreement. All the revenue calculations are done using the toll rates shown in Table 1 and are in constant US\$ (2005 levels).

The Autopista del Nordeste will provide an attractive alternative to the existing route between Santo Domingo and Samaná. The Autopista del Nordeste will provide a saving of approx. 85 km over the existing route⁵ (Santo Domingo – El Algarrobo – San Francisco de Macoris – Nagua – Samaná). Further, the new expressway will provide a good connection between the tourist resorts in the eastern part of the country (Punta Cana, Cabo Engaño, etc.)

1.3 Organization of this Report

The report is organized into four sections. The next section discusses the data used to develop the traffic model. Section III focuses on the traffic model and the final section discusses the results and the sensitivity analysis.

⁴ The toll rates per toll plaza are computed by attributing 13 km of the AP Nordeste to Toll Plaza 1, 65 km to Toll Plaza 2 and 28 km to Toll Plaza 3. The concession agreement allows the concessionaire to split the toll levels among the different toll plazas as they see fit.

⁵ The distance savings are based on the proposed alignment of AP Nordeste. We did not carry out an engineering assessment of the proposed alignment as part of this review and thus cannot make any comment on likelihood of any material changes to the alignment.

Throughout this report a number of abbreviations are used. The following table lists these.

Table 2 Abbreviations Used

Abbreviation	Description
AP Nordeste	Autopista del Nordeste
AADT	Average Annual Daily Traffic
CAGR	Compound Annual Growth Rate
Consultant	The Louis Berger Group
DR	Dominican Republic
kmph	Kilometers per hour
LBG	The Louis Berger Group
OD	Origin – Destination
VOT	Value of Time
VOC	Vehicle Operating Cost

In the rest of this document, we use italicized sentences to reflect our opinion of the various aspects of the Auding-Cinesi work while the description of the methodology and processes used is written using regular (non-italicized) sentences.

Exhibit 1
Autopista del Nordeste Location

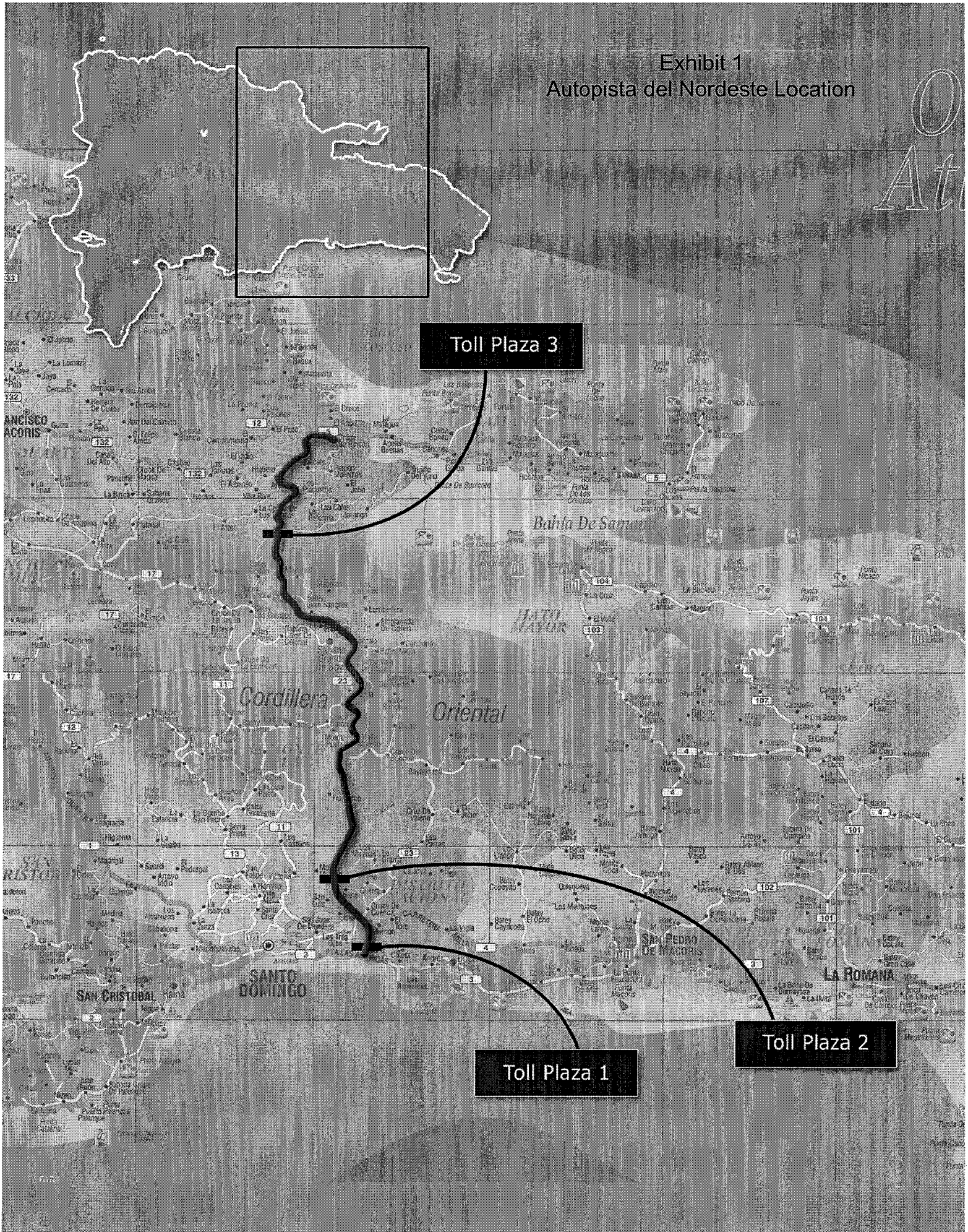
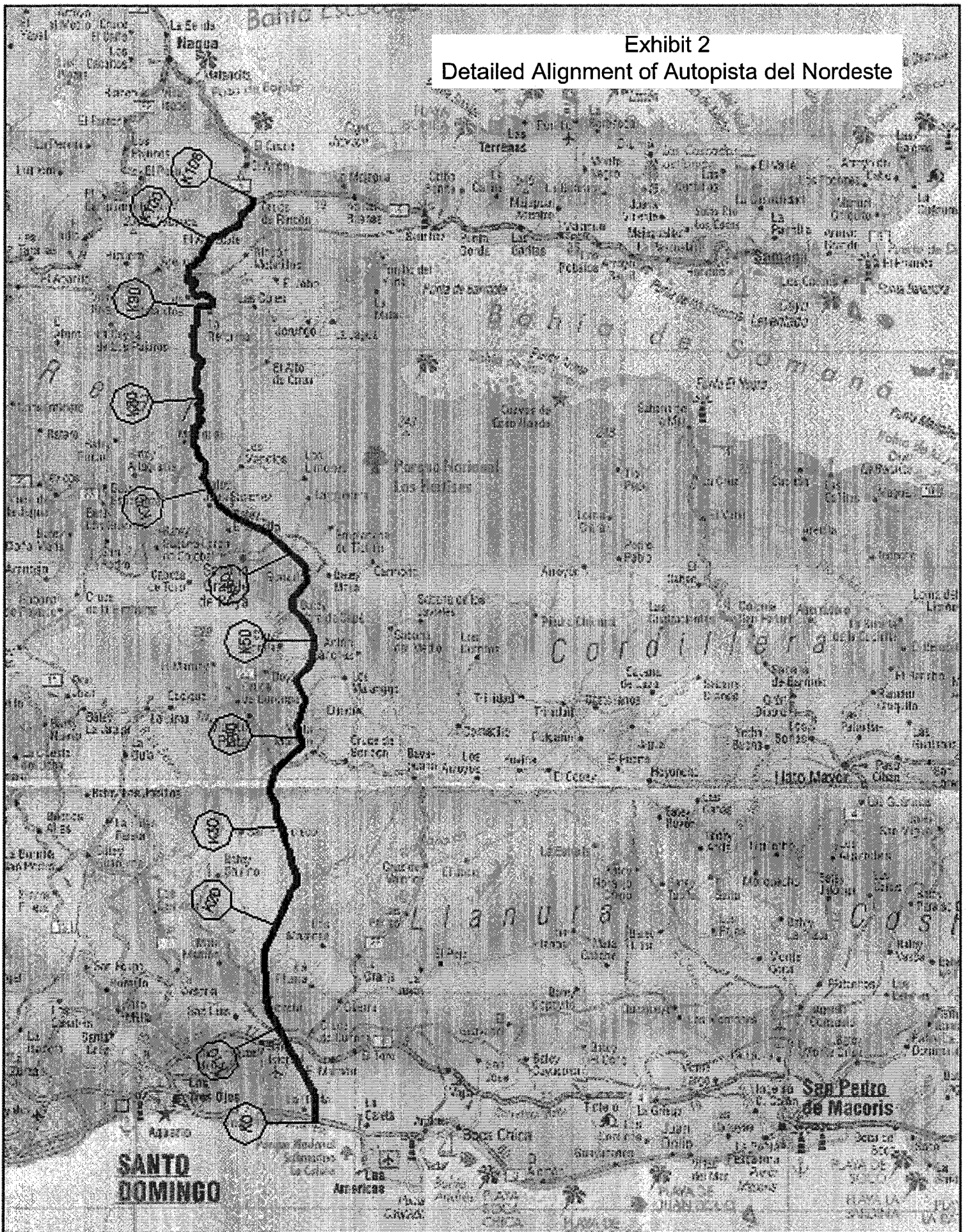


Exhibit 2
Detailed Alignment of Autopista del Nordeste



II. Data for Models

To support the traffic and revenue forecasting models, Auding conducted a data collection program that included traffic counts, travel time and origin-destination surveys. In addition, socio-economic data from a variety of sources was also collected. The following sections describe our opinion on the data collection program.

2.1 Traffic Counts

Traffic counts were performed by Auding in 2004 as well as in 2005. We understand from Auding-Cinesi that the 2004 campaign was very comprehensive. Data was collected through 12 hour manual counts and 24 hour automatic counts for three weeks in different locations throughout the network.

We didn't get access to detailed information to evaluate the quality of the data other than at one location (Villa Mella – Yamasa) presented in the 2004 report. The information from this station looks reasonable.

Daily Variation

From the 2004 counts on the Villa Mella – Yamasa section, we observe that traffic concentrates in during the day from 6am until 8pm. After that it drops to close to 30 vehicles per hour. The peak hours are from 9-10am (575 vehicles) and from 5-6pm (625 vehicles) with the afternoon peak being larger than the morning peak.

Weekly Variation

From the same count station we can see that the highest traffic volumes are observed on Thursday, Friday and Saturday (7% higher than the weekly average) indicating that at least in that station the traffic is influenced by recreational activity or weekend trips. The day where the least traffic was observed was Tuesday (6% below the weekly average).

2005 Counts

Auding-Cinesi conducted new counts at 6 stations in October, 2005. In most stations, the counts were manually done for two days for 15 hours (6am to 9pm). The results are summarized below.

- Station 1 – Autopista Duarte Toll Plaza
- Station 2 – Exit to Villa Mella
- Station 3 – Berón Bávaro – Punta Cana Crossing
- Station 4 – Castillo in Duarte Province
- Station 5 – Sánchez Crossing in Samaná Province
- Station 6 – Guerra Crossing with Mella Highway

The stations are located in a variety of locations, some next to urban areas while others in rural areas. Therefore the level of traffic varies significantly. Stations 1, 3, 4 and 5 are in mostly rural areas whereas stations 2 and 6 are in the Santo Domingo metropolitan area. The traffic volume at station 2 is quite large compared to the other locations.

The mode shares observed in the different count stations indicate that the highest percentage of trucks is observed at station 1 (28%) with the other stations over 20% truck share with the exception of station 2 (urban station).

The highest share of buses is also observed at station 1 (19%). The range of shares goes from 9% at station 4 to 19% in station 1. The percentages vary so much in part because buses are mostly observed in the main intercity highways.

Finally, passenger vehicles vary from 53% at station 1 to 79% at station 2. These results also make sense considering the location of both stations, one of which is rural and one of which is urban.

Station 1 (Autopista Duarte Toll Plaza)

Date	Total Vehicles		Type of Vehicle			Total
	N-S	S-N	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	6,871	6,894	7,228	2,979	3,558	13,765
28-Oct-05	8,028	7,740	8,340	2,771	4,657	15,768
Average			7,784	2,875	4,108	14,767
Share			53%	19%	28%	

Station 2 (Exit to Villa Mella)

Date	Total Vehicles				Type of Vehicle			Total
	N-S	S-N	E-W	W-E	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	16,076	13,433	6,791	12,393	38,184	5,016	5,493	48,693
28-Oct-05	16,701	14,078	6,789	12,891	40,144	4,988	5,327	50,459
Average					39,164	5,002	5,410	49,576
Share					79%	10%	11%	

Station 3 (Beron Bavaro - Punta Cana Crossing)

Date	Total Vehicles						Type of Vehicle			Total
	N-E	N-W	E-W	E-N	W-E	W-N	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	1,359	2,967	1,421	1,773	1,634	2,864	7,070	2,161	2,787	12,018
28-Oct-05	1,416	3,156	1,503	1,813	1,503	3,126	7,651	2,213	2,653	12,517
Average							7,361	2,187	2,720	12,268
Share							60%	18%	22%	

Station 4 (Castillo in Duarte Province)

Date	Total Vehicles		Type of Vehicle			Total
	E-W	W-E	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	1,338	1,935	2,220	261	792	3,273
28-Oct-05	1,256	2,060	2,166	300	850	3,316
Average			2,193	281	821	3,295
Share			67%	9%	25%	

Station 5 (Sanchez in Samana Province)

Date	Total Vehicles				Type of Vehicle			Total
	E-W	S-W	W-E	W-S	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	1,072	285	943	281	1,545	321	715	2,581
28-Oct-05	1,060	321	994	322	1,635	378	684	2,697
Average					1,590	350	700	2,639
Share					60%	13%	27%	

Station 6 (Guerra Crossing with Mella Highway)

Date	Total Vehicles					Type of Vehicle			Total
	E-N	W-N	W-E	N-E	E-W	Autos	Buses	Heavy Vehicles	
27-Oct-05	55	490	582	42	964	1,276	353	504	2,133
Average						1,276	353	504	2,133
Share						60%	17%	24%	

Note: The traffic volumes for the count stations 1 through 5 represent 15 hours of manual counts. At station 6, counts were done for 6 hours of manual counts only.

2.2 Travel Time and Delay Surveys

The 2004 Auding study reports free flow speeds as part of the description of the highway network of relevance to Autopista del Nordeste. We did not find details on any travel time and/or delay surveys done by Auding in their reports.

As part of our analysis, Louis Berger consultants did a tour of the main alternatives between Santo Domingo and Samaná. During this tour, the Berger consultants kept a diary of the distance and times on different sections of the road network⁶. This data is shown in Exhibit 4. Some key qualitative results from this survey include:

- The Autopista Duarte permits fast speeds (over 90 kmph) on most sections and provides a good level of service once outside of the Santo Domingo metropolitan area
- The section El Algarrogo – San Francisco de Macoris – Castillo on Route 132 permits speeds in the 70 kmph range, except inside San Francisco de Macoris
- Route 132 from Castillo to Nagua is very good and one can drive over 90 kmph in this section
- The alternative to going through San Francisco de Macoris is to take a provincial road between Pimental and Cotui and Route 17 between Cotui and Piedra Blanca. Route 17 in this section permits speeds around 50 kmph while the Pimental – Cotui section is slightly worse off with speeds around 40 kmph

⁶ Ideally one would do multiple traversals of the main alternative routes to get a better estimate of speeds on different routes. We believe that the data collected by Berger consultants provides a good estimate because most of the travel took place outside of urban areas and the overall level of traffic on these routes was quite low with no significant congestion.

2.3 Origin-Destination Surveys

Auding carried out an OD survey at five locations in 2004. Each survey was conducted for one day only. For the model update effort Auding-Cinesi decided to replace these surveys.

The 2004 surveys were replaced by OD surveys done in October 2005, during two work days. Louis Berger was involved in the selection of the survey points and the development of the questionnaire used for the survey. The survey locations are shown in Table 3. *We were not able to check the quality of survey data processing as we did not have access to the raw data. We did, however, have detailed conversations with the Auding consultants who were involved in the data collection effort on the methodology and procedures. Based on these conversations, we do not have any reason to suspect the survey data quality.*

During the 2005 survey, we understand that there were a few problems with road closures that affected mostly the traffic counts in two locations. In Auding-Cinesi's opinion, considering the wealth of traffic count information gathered during the 2004 survey campaign, it was better to expand the 2005 OD data using the 2004 count information which included over a full week of automatic counts complimented with 12 hour manual counts while the 2005 counts were based only on two days of manual counts interrupted by road closures.

Table 3 OD Survey Station (2005)

Survey Location	Day
Autopista Duarte Toll Plaza	Workday October 2005
Nagua – Samaná Highway (Sánchez)	Workday October 2005
Pimentel – Nagua Highway (Castillo)	Workday October 2005
Mella Highway, Section San Isidro – Guerra Intersection	Workday October 2005
Santo Domingo – Villa Mella Road (Villa Mella)	Workday October 2005

The surveys were performed only on work days. If we consider that the highest days of observed traffic are Thursday through Saturday and that the AP Nordeste will have significant tourist traffic, then it would have been better to conduct part of the surveys on a weekend. The reliance on the weekday surveys only is likely to under-represent the tourist trips (especially made by Dominican residents).

We believe that the OD survey program could have been better if Auding had done surveys on 4-5 days at each location (which is typical for investment grade traffic and revenue studies). The impact of a limited survey program is relatively modest if the survey data is combined properly (please see Section 3.4 on our comments on the trip table development).

Exhibit 3
Traffic Counts (2004)

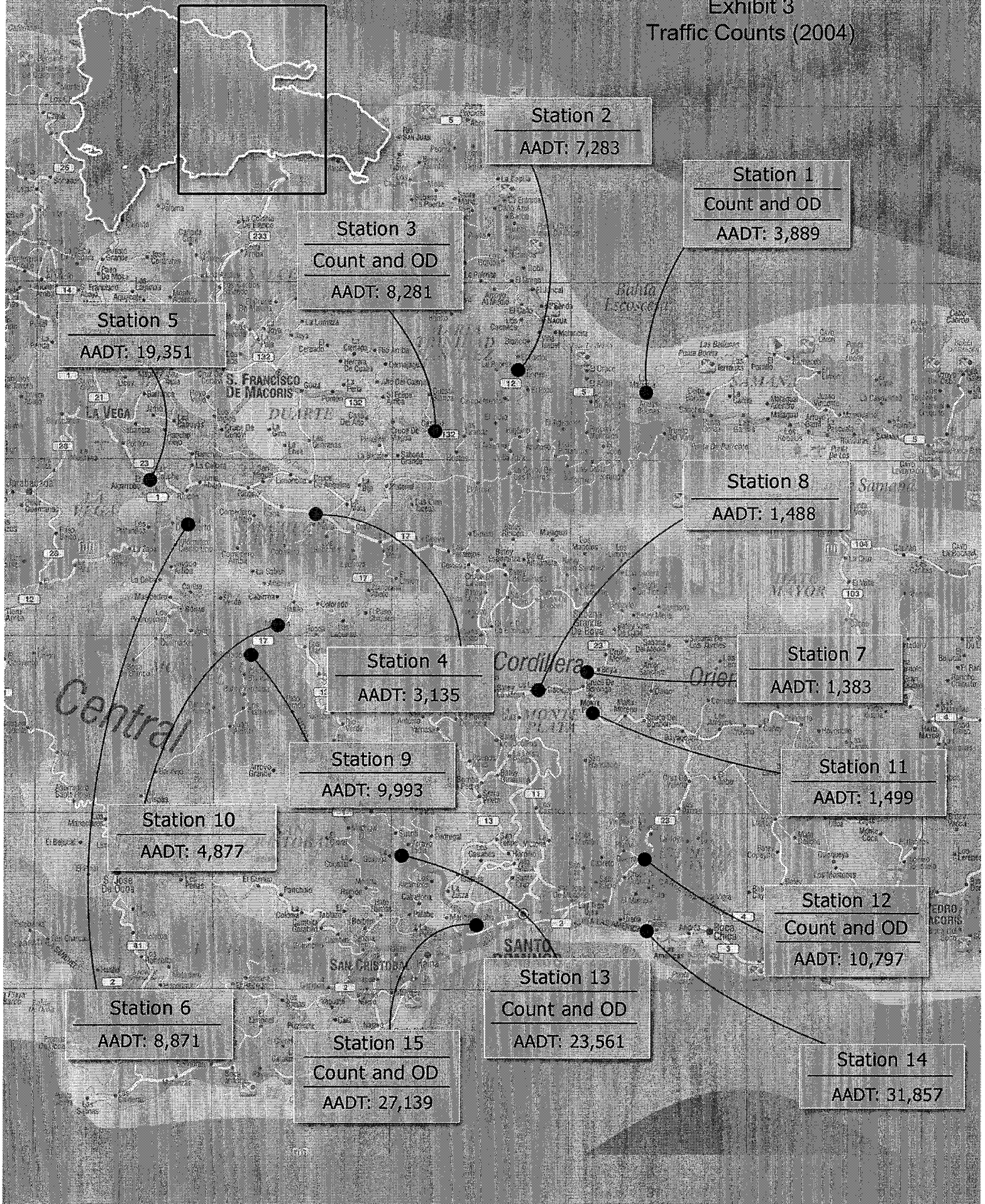
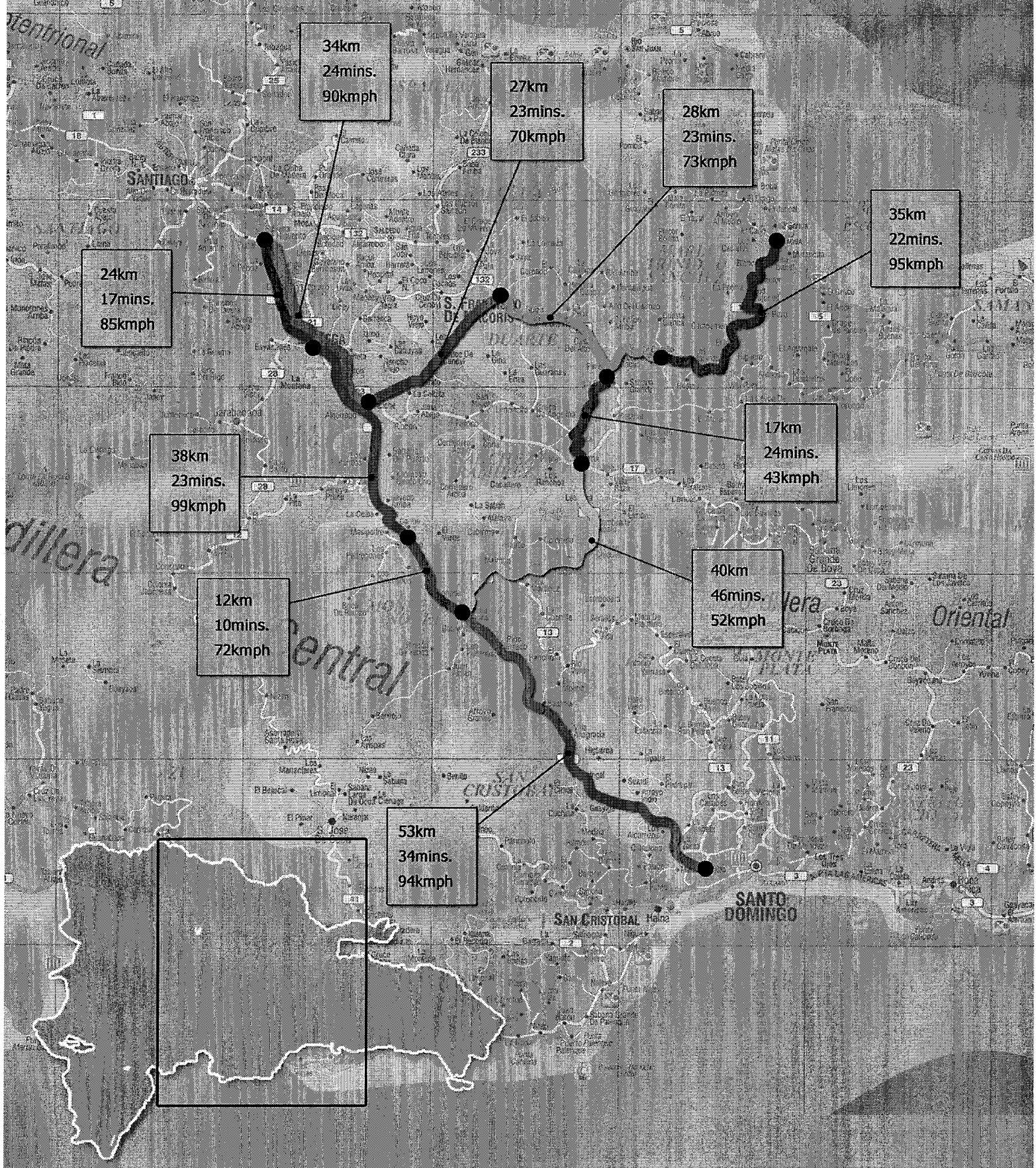


Exhibit 4
Travel Time Survey Conducted by
Louis Berger Group Consultant
(Wednesday, Sept. 28, 2005)



2.4 Income Distribution

The most comprehensive and reliable income distribution data that we found during our research comes from the Central Bank of Dominican Republic (*Banco Central de la Republica Dominicana*.)

Data from the "National Survey of Household Income and Spending, October 1997 – September 1998"⁷ are used to summarize the income distribution in the Dominican Republic.

The percentage income distribution by quintile for the country in general, the Federal District (Santo Domingo), Other Urban Areas and the Rural Areas is presented in Exhibit 5. It can be seen that the differences in income distribution are more extreme in the urban environment. Even though the overall income is higher than those in the rural areas, the 5th Quintile concentrates more wealth (60% compared to 40% in Other Urban Areas and 22% in Rural Areas). Also, the 5th Quintile in the Federal District has over three times the income of the 4th Quintile, 5 times the income of the 3rd Quintile, over 8 times the income in the 2nd Quintile and 20 times the income in the 1st Quintile.

Exhibit 6 shows the Household income distribution. It can be seen that the total HH income for the Federal District is the highest and that in general all the quintiles are higher than in the other areas of the country. In addition, the Federal District's HH income for Quintile 5 (RD\$ 295,843 or US\$9,390 using an exchange rate of RD\$31.5 per dollar) is more than double that of Quintile 4 (RD\$ 124,368 or US\$3,950).

⁷ Spanish title: "Encuesta Nacional de Gastos e Ingresos de los Hogares, Octubre 1997 - Septiembre 1998"

Exhibit 5 Income Distribution by Quintile

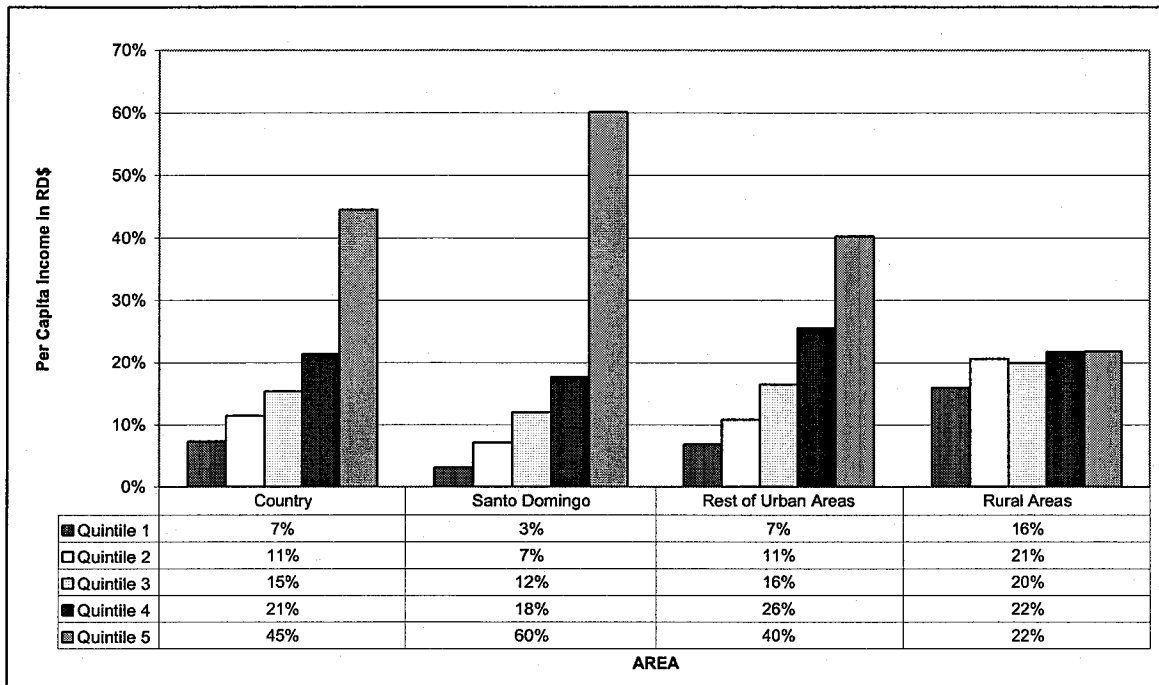
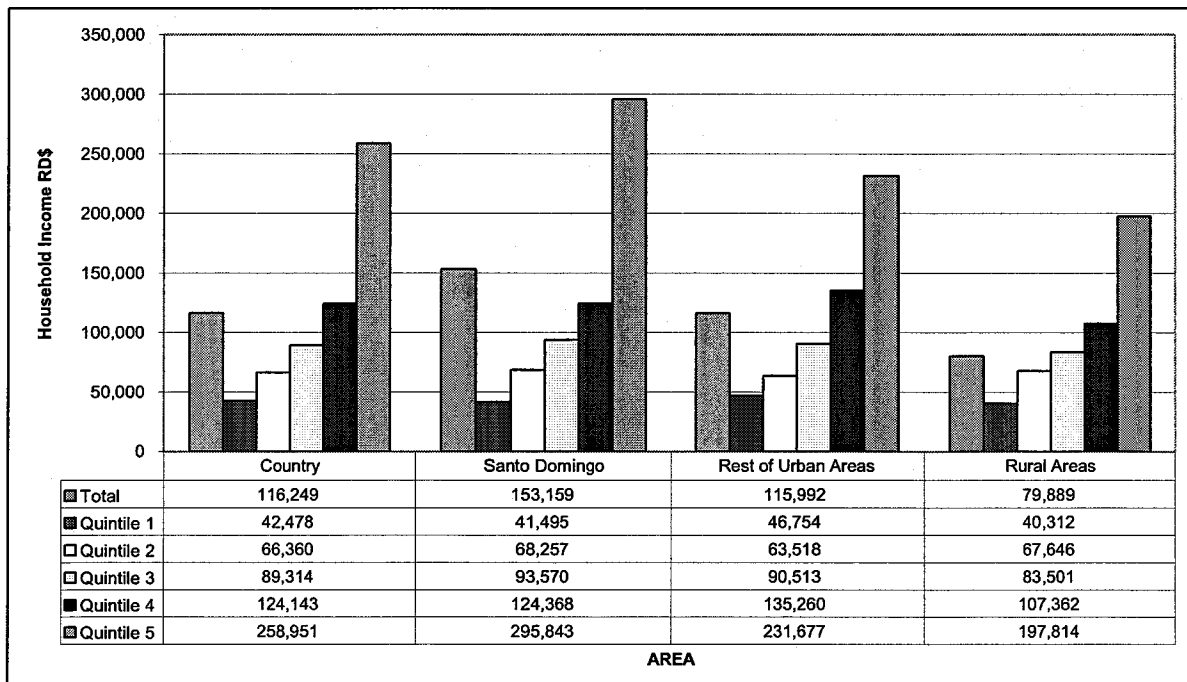


Exhibit 6 Household Income Distribution by Quintile



III. Traffic Model

3.1 Network

The modeled highway network consists of all the major paved roads that are relevant to the Project (i.e., the roads that connect to the Project and to the alternative routes providing links between the different zones).

Two main highways that serve the north-south traffic flow in the center of the country. These are Autopista Duarte and (the future) Autopista del Nordeste. Each of these facilities will serve it's own specific market. Autopista Duarte connects Santo Domingo with the districts of San Cristobal, Monseñor Nouel, La Vega, Santiago and Valverde among others. Autopista del Nordeste will connect Santo Domingo with the districts of Monte Plata, María Trinidad Sánchez and Samaná. There are, however, areas in between these two highways where traffic could use either depending on travel time and cost savings given by the specific characteristics of the roads.

There are 336 links⁸ that represent the principal and secondary road in the Dominican Republic. Of these, 42 are centroid connectors⁹ and 10 links represent the AP Nordeste. In the network file that we reviewed each of the segments¹⁰ that define the transportation network have the following associated characteristics:

- Road Type: main highway, secondary highway, centroid connector, etc.
- Length
- Free flow speed
- Beta. Exponent associated to the volume-delay function (vdf) that estimates the travel time in that segment.
- Number of Lanes
- Total Segment Capacity. Lane capacity times number of lanes.
- Unit Toll charged for autos, minibuses and trucks
- Total Toll charged. Unit cost times length.
- Unit Operation Cost for autos, minibuses and trucks
- Total Segment Cost. Unit cost times length.
- Travel time

The links are divided according to the following characteristics:

⁸ A "link" in traffic network model is a directional connection between two points.

⁹ A "centroid" is a node associated with a zone – all trips from and to the zone originate and terminate at that node.

¹⁰ A "segment" is a collection of adjoining links.

Free Flow Speed	Capacity	Volume Delay Function Parameter (β)
100 kmph	1500 veh/hour/lane	4
60 – 70 – 80 kmph	1200 veh/hour/lane	5
30 – 40 – 50 kmph	1000 veh/hour/lane	6
25 kmph	600 veh/hour/lane	7

To estimate the travel time in each segment, the Auding-Cinesi model uses a volume-delay function (vdf). The adopted function follows the U.S. Bureau of Public Roads (BPR) form:

$$t = t_o * \left(1 + \alpha \left(\frac{v}{c} \right)^\beta \right)$$

Where:

t = travel time for the segment
 t_o = free flow travel time
 v/c = peak hour volume to total capacity ratio
 α and β = model coefficients.

The beta values reflect how fast the flow (speed) will degrade as the v/c ratio increases. In high capacity multiple-lane highways, the speed degrades slower than on a narrow one-lane highway. In this model the beta values that were given to each link start at 4 for major facilities (Autopista Duarte, Autopista Mella and Autopista del Nordeste) with 100 kmph; 5 for most of the roads with speeds between 90 and 55 kmph, and finally a 6 for narrow roads with speeds below 55kmph. The distribution of these facilities is as follows 10% of the roads are major highways, 78% are secondary highways and the remaining 12% are narrow roads.

Other important network characteristics/assumptions include:

- The section Abanilo – Arenoso – Autopista del Nordeste is modeled with the following speeds:
 - Abanilo – Arenoso: 40 kmph for both the low and high scenario¹¹ throughout the forecast horizon
 - Arenos – Autopista: 25 kmph upto 2012 and 40 kmph thereafter under the high scenario
 - For the low scenario, the speed for Arenos – Autopista will remain at 25 kmph

¹¹ Auding-Cinesi developed forecasts for two scenarios. These are referred to as the “low” and “high” scenarios in the rest of this document. Details of the scenarios are presented in Chapter IV.

- The Autopista del Nordeste is modeled as a one lane in each direction (1x1) road without a median
 - A capacity of 1500 veh/hour/lane is be used as the Autopista has a very wide shoulder
 - The free flow speed on the Autopista is 100 kmph
- The Autopista del Nordeste will have an open toll configuration with three toll plazas
 - The connections between the local roads and the Autopista del Nordeste permits certain movements without payment of any tolls (e.g., Cruce de Rincón – Arenoso, Sabana Grande de Boya – Bayaguana, etc.)
- The first section of the Autopista opens in Nov. 2005. The first full year of operations is 2006.
 - The remaining two sections open in Q4-2007 and the first full year of operations will be 2008.
- Autopista Duarte is modeled as a four to six-lane (2x2 or 3x2) toll facility that has associated free flow speeds of 80 and 100 kmph depending on the number of lanes that each segment has. The assumed capacity is 1,200 vehicles per hour and per lane.
 - The toll levels at the toll plazas on Autopista Duarte (the existing toll plaza and the new one near La Penla) remains constant throughout the period of concession. The value used in the model is the current value – for the new toll plaza, a value equal to the toll charged at the existing toll plaza near Santo Domingo is be used

Exhibit 7 and Exhibit 8 show the distance and free flow speeds on the modeled network.

3.2 Trip Tables

Zone System

The country was divided initially into 31 zones that correspond to the provinces of the Dominican Republic. This zone system was further refined by incorporating 11 additional smaller zones in the proximity of the project. The total number of zones used was thus 42 (see Exhibit 9 for the zone locations).

This procedure is normally performed to allow for short distance trips to be assigned to the network as opposed to considering them as internal trips within larger zones. That causes lost trips that potentially could use the project highway under study and/or an underestimation of the congestion level that these short trips would cause.

In our opinion the zone system used is appropriate although finer dis-aggregation closer to the project would have been better¹² and further aggregation of the farther provinces would also have helped to keep the total number of zones low (and thus easier to analyze).

¹² Finer zone dis-aggregation allows for inclusion of short distance trips relevant to the project in the traffic model.

Exhibit 7
Link Length (km)

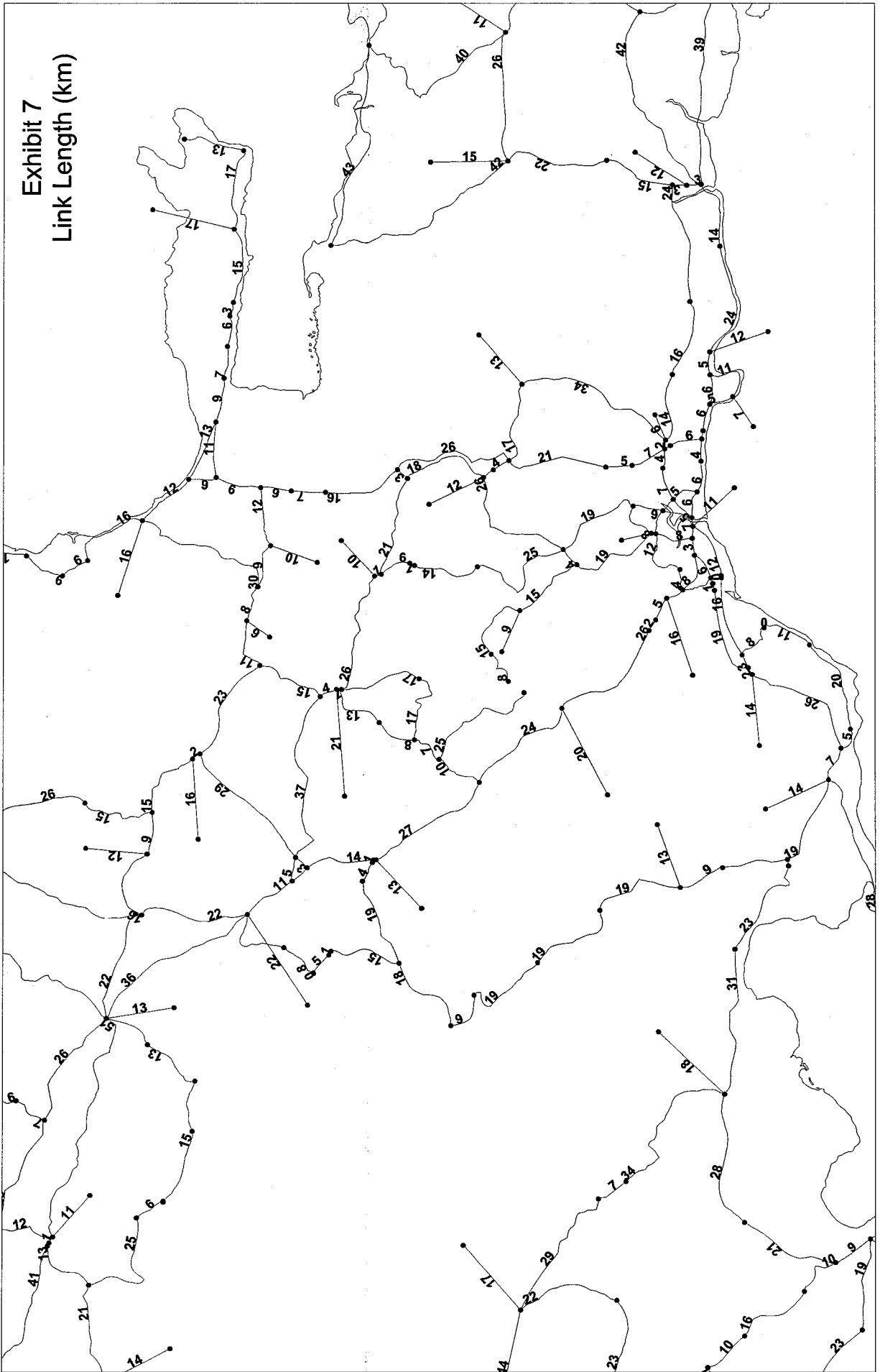


Exhibit 8
Free Flow Speeds (kmph)

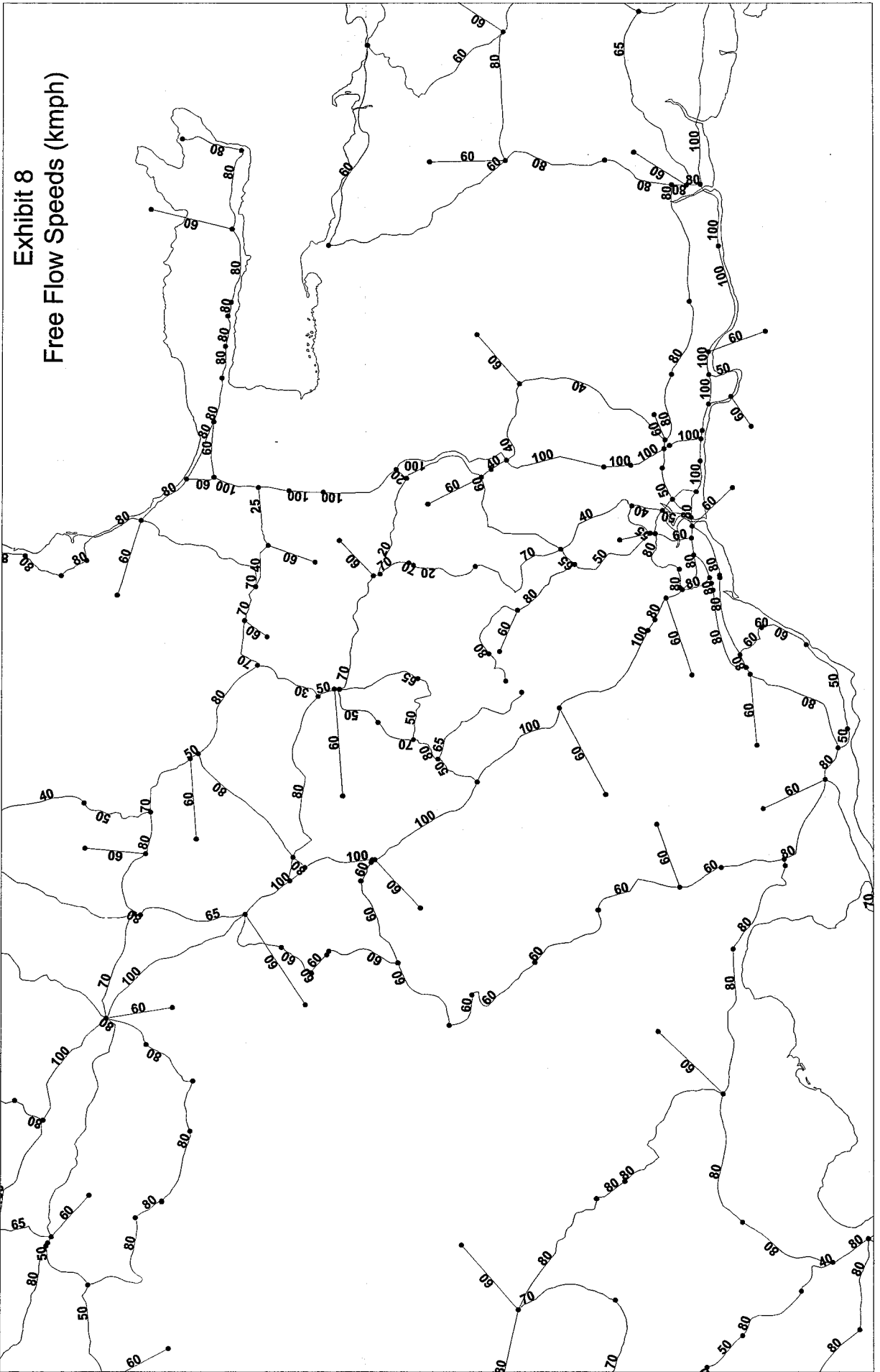
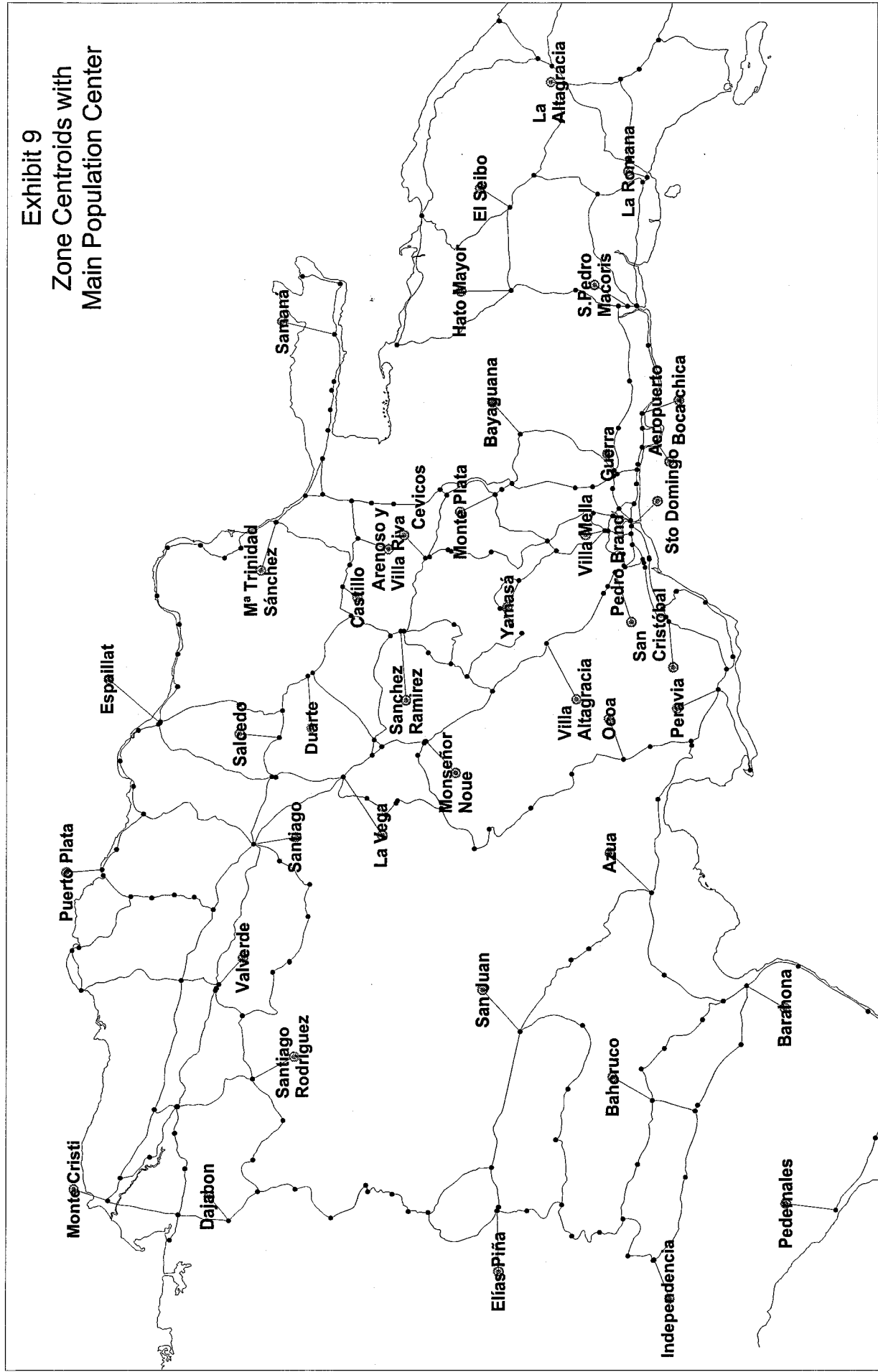


Exhibit 9
Zone Centroids with
Main Population Center



Market Segmentation

The updated Auding-Cinesi model included data from 5 survey stations. The data was organized in seven different market segments. These segments represent trips that have different characteristics that differentiate them for modeling purposes. These market segments are vehicle type, trip purpose and the nationality of the trip maker, as follows:

Vehicle Type

- Car
- Bus and Microbus
- Truck

Trip Purpose (for cars only)

- Business
- Commuter
- Tourism and other

Trip Maker's Nationality

- Resident
- Foreigner

The vehicle type impacts the operating costs and the value of time associated to each vehicle, the trip purpose and the nationality impact the value of time associated to each trip.

The combination of these market segments produced the following matrices:

- RCC: resident, commuter, car
- RNC: resident, business ("*negocios*"), car
- RTC: resident, tourism and other, car
- RTB: resident, bus
- RTT: resident, truck
- ETC: foreigner ("*extranjero*"), tourism, car

In our opinion, the above market segregation is adequate to capture the different characteristics of the trips and vehicles observed in the study area.

Expansion Factors Used

The basic assumption regarding the OD surveys is that they are a representative sample of the trips that travel past the survey point. Considering this assumption, then the number of surveys can be expanded to represent the total number of trips that travel past that point. To estimate these expansion factors, classified traffic counts that are collected at the same time as the surveys are used.

Auding-Cinesi did not provide us with the expansion factors obtained at the different station locations for their 2005 OD Surveys. We therefore cannot comment on the reasonableness of these factors.

Combination of Matrices

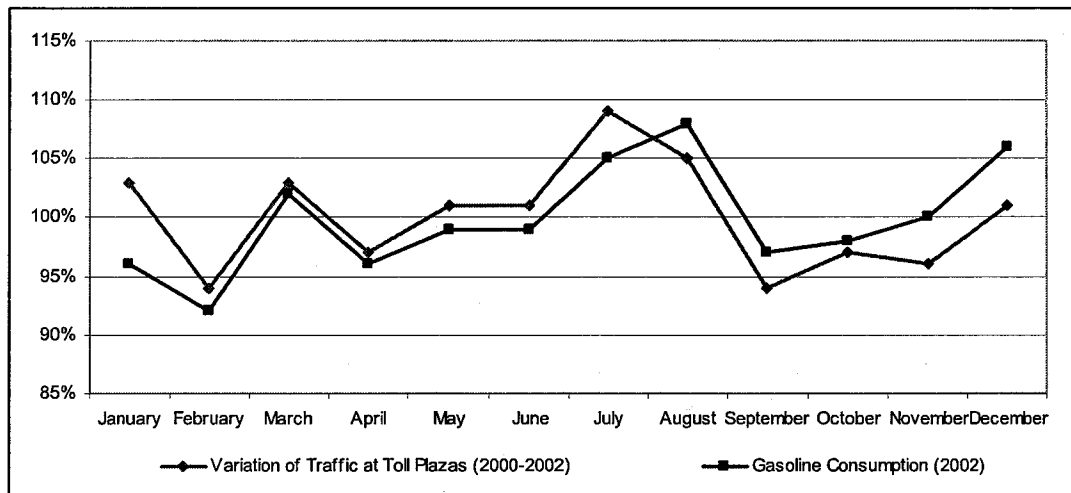
The procedure followed to combine the matrices is described in this section. The main objective is to aggregate the information obtained through the OD surveys in such a way that as many surveys as possible are kept in the matrix while avoiding double-counting.

The procedure followed by Auding-Cinesi involved starting with a single station matrix, the one at Nagua-Samaná (Sanchez) where there is no possibility of double counting and then aggregating it with another matrix that has been already reduced by eliminating the trips that could be double counted. The resulting matrix is in turn aggregated with the next reduced matrix and so on.

This procedure is relatively straightforward considering that the model only has 41 zones, five OD stations and six matrices per station. We did not independently verify the underlying data used for combining the matrices as we were not provided with the necessary data; however, in our opinion (based on our experience with such analyses), Auding-Cinesi's procedure is sound.

Seasonality Factors

The 2004 OD surveys were collected in May and the 2005 OD surveys were collected in October. From Figure 2.1 of the 2005 Auding-Cinesi report (copied below), it can be seen that the seasonality factors that apply are very small 2-3% from the average. Traffic in May is 1% above the average and traffic in October is 3% below the average.

Exhibit 10 Seasonal Traffic Variation in Dominican Republic

Source: Seasonality of Traffic Patterns in the Dominican Republic (SETEC, 2003)

Peak Hour Factor

In order to perform the assignment of the trip tables to the traffic network, they need to be converted into peak hour trip tables. This is done in order to be consistent with the units in which the highway capacity is expressed. The highway capacity is normally expressed in passenger car equivalent units per hour per lane. Then the volumes need to be expressed in vehicles per hour.

In order to determine the peak hour factors that are used to split the daily trip tables, Auding-Cinesi analyzed the traffic count information gathered in the study area. The peak hour factors observed in the different count stations is presented in Table 4 (taken from the 2005 Auding-Cinesi report.) The peak hour factor is the ratio of the highest hour of traffic (peak hour) to the total daily traffic observed. The peak hour factors are under the column labeled "% AADT¹³". Auding-Cinesi used the average of these peak hour factors to estimate the peak hour matrices.

¹³ AADT: Average Annual Daily Traffic

Table 4 Observed Peak Hour Factors

Stations	AADT	Peak Hour	%AADT
Samaná - Nagua	3,889	321	8.25%
Nagua - Pimentel	7,283	506	6.95%
Pimentel - San Francisco	8,281	485	5.86%
Pimentel - Cotui	3,135	195	6.22%
Cotui - Maimon	4,877	319	6.54%
Maimon - Piedra Blanca	9,993	606	6.06%
San Francisco - Autopista Duarte	8,871	527	5.94%
Aut. Duarte S. Francisco - P. Blanca	24,741	1,396	5.64%
Monte Plata - Bayaguana	1,766	121	6.85%
Monte Plata - Sabana Grande de Boyá	1,793	110	6.13%
Monte Plata - Yamasá	1,592	120	7.54%
Ctra. Mella San Isidro - Guerra	13,999	873	6.24%
Autopista Duarte (Toll Plaza)	22,979	1,508	6.56%
Autopista Las Américas (Toll Plaza)	31,857	2,124	6.67%
		Average	6.53%

Source: Auding-Cinesi (2005). Based on 2004 counts.

In our opinion, the procedure followed by Auding-Cinesi to estimate the peak hour factor is standard and acceptable.

Analysis of Peak Hour Trip Tables

Table 5 presents a summary of the distribution of the peak hour trip tables resulting from the process described above. It shows that the resident-commuter-car (RCC) trips account for 38% of the trips, followed by resident-tourism and other-car (RTC) trips with 21%, resident-business-car (RNC) trips with 15%, resident-truck (RTT) trips with 13%, resident-bus trips (RTB) with 12% and foreigner-tourism and other-car trips (ETC) with only 1%.

Table 5 also shows that for some of these matrices the internal number of trips is quite significant, with the total internal trips at 12% and the resident-truck (RTC) being the highest with 21%. This means that there are some potential short trips made by trucks that are not being assigned into the network.

Table 5 Peak Hour Trip Table Distribution and Internal Trips

Matrix	Total	Distribution	Internal Trips	% Internal Trips
RTT	608	13%	49	8%
RNC	690	15%	109	16%
RTB	573	12%	54	9%
RCC	1,771	38%	123	7%
RTC	997	21%	211	21%
ETC	54	1%	9	16%
Total	4,692	100%	554	12%

An additional analysis was to aggregate the 41 zones into 10 macro-zones that would simplify the analysis of the vehicle flows in the study area¹⁴. The following are the names of the macro-zones:

Number	Macro Zone
1	Samana
2	Santo Domingo
3	Duarte
4	San Pedro de Macoris
5	Monte Plata
6	Azua
7	Santiago
8	Villa Altagracia
9	Aeropuerto
10	San Cristobal

Table 6 summarizes the trip tables and presents the percentage contribution of each of the macro origin-destination pairs. We can see for instance in the last column that 43% of the total number of trips originate in zone 2 (Santo Domingo) and 21% originate in zone 10 (San Cristobal, west of Santo Domingo). These results indicate that much of the activity is centralized around the capital Santo Domingo.

The macro zones that could potentially contribute to the traffic on AP Nordeste are from zone 2 (Santo Domingo) to zones 1 (Samaná), 3 (Duarte), 4 (San Pedro de Macoris) and 5 (Monte Plata). These flows account for 13% of the total trips represented by the trip tables. The flows originating in zones 1, 3, 4 and 5 and going towards zone 2 are also 13% of the total trips. In total, 26% of the trips represent the potential market for the toll road. That translates into a potential market of 1,220 vehicles in the peak hour.

¹⁴ Macro zones are created to combine zones that are geographically contiguous and have similar socio-economic characteristics.

Table 6 Trip Table Aggregation by Macro Zones

Origin	District	Destination										Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1	2%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	5%
	2	2%	0%	5%	2%	4%	0%	4%	3%	4%	17%	43%
	3	1%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
	4	0%	2%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	3%
	5	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%
	6	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	7	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%
	8	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	9	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
	10	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	21%
	Total	6%	38%	7%	2%	4%	0%	6%	4%	5%	28%	100%

Source: Louis Berger with data from Auding-Cinesi

Also from Table 6, we see that most of the internal trips (9% of the total) are within zone 10 (San Cristobal, west of Santo Domingo) and therefore would not need to use the AP Nordeste for their movement. *Overall, the results are acceptable because the remaining zones account for internal trips of only 3%.*

Desire Lines

To describe graphically the trip flows represented by each origin-destination pair in the trip tables, we plot the desire lines. The desire lines are created for each trip table by aggregating the 41 zones into the 10 macro zones described above.

Exhibit 11-a presents peak hour resident-commuter-car trips. The figure shows that the largest flow is between Santo Domingo (2) and San Cristobal (10) with 775 trips. It can also be seen that from Santo Domingo (2) to Monte Plata (5) there are 196 trips that will most likely use the road. Then between Santo Domingo (2) and Duarte (3) there are 129 trips that could use the road. There are also 61 trips between San Cristobal (10) to Monte Plate (5) that could use the toll road depending on the time savings afforded by the toll road.

Exhibit 11-b shows peak hour resident-business-car trips. It shows that the potential trips that could use the toll road are between Santo Domingo and Samaná (1) with 40 trips, Duarte (3) with 67 trips, Monte Plata (5) with 43 and Santiago (7) with 88 trips.

Exhibit 11-c shows peak hour resident-tourism and other-car trips. It shows that the potential trips that could use the toll road are between Santo Domingo and Samaná (1) with 41 trips, Duarte (3) with 77 trips, Monte Plata (5) with 100 trips and Santiago (7) with 129 trips.

Exhibit 11-d shows peak hour resident-bus trips. The largest flows are between Santo Domingo and San Cristobal with 170 trips. It also shows that the potential trips that

could use the toll road are between Santo Domingo and Samaná (1) with 29 trips, Duarte (3) with 78 trips, Monte Plata (5) with 41 trips and Santiago (7) with 54 trips.

Exhibit 11-e shows peak hour resident-truck trips. It shows that the potential trips that could use the toll road are between Santo Domingo and Samaná (1) with 36 trips, Duarte (3) with 116 trips, Monte Plata (5) with 58 trips and Santiago (7) with 167 trips.

Exhibit 11-f shows peak hour foreigner-car trips. It shows that the potential trips that could use the toll road are between Santo Domingo and Samaná (1) with 9 trips, Duarte (3) with 7 trips and Santiago (7) with 7 trips. Another potential market is between San Pedro de Macoris (4) and Santiago (7) with 14 trips. These results emphasize the fact that the foreigners currently comprise a very small part of the potential users market.

Exhibit 11.a
 Desire Lines for Existing Resident-Commuter-Car Peak Hour Trips

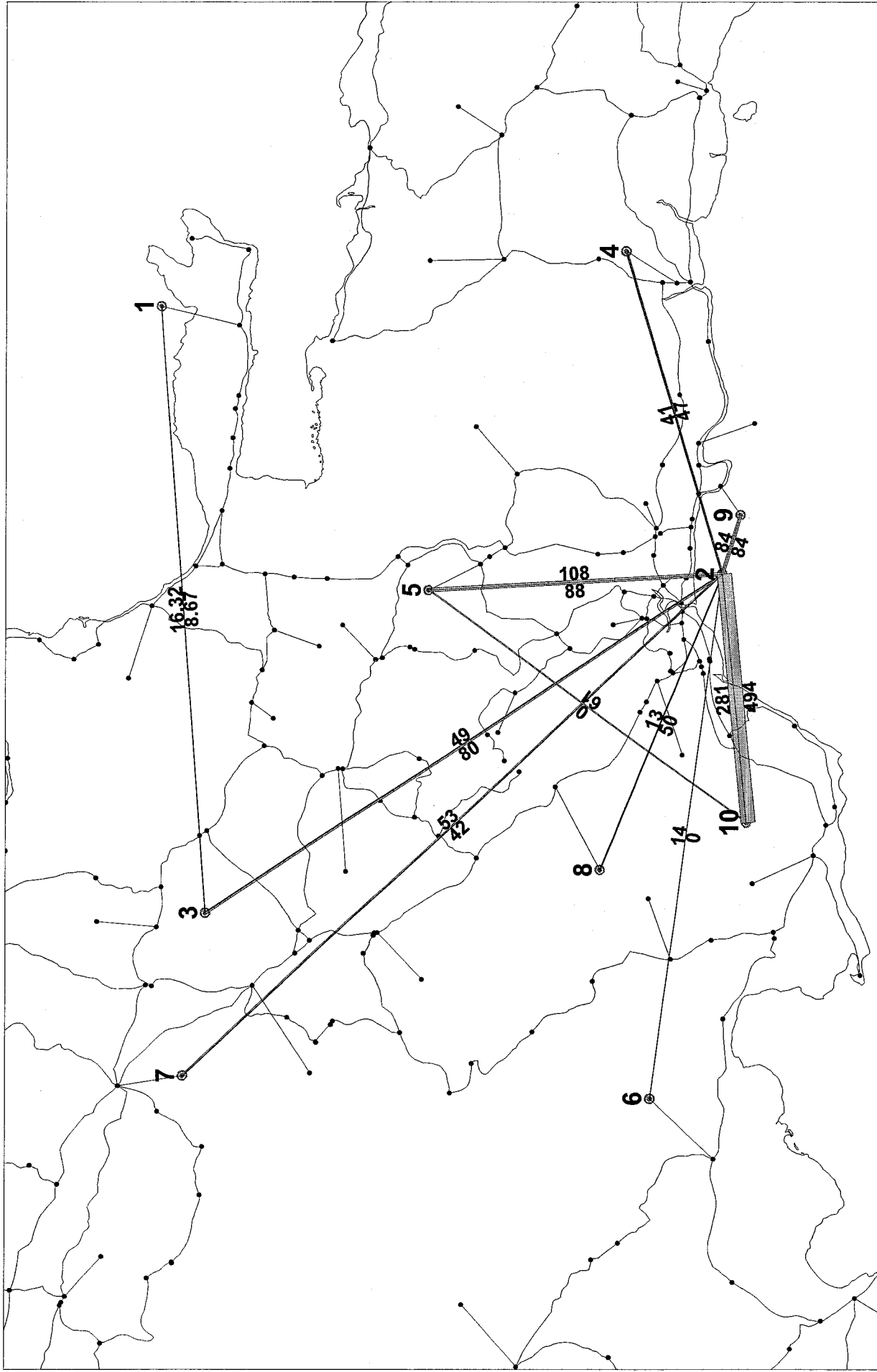


Exhibit 11.b Desire Lines for Existing Resident-Business-Car Peak Hour Trips

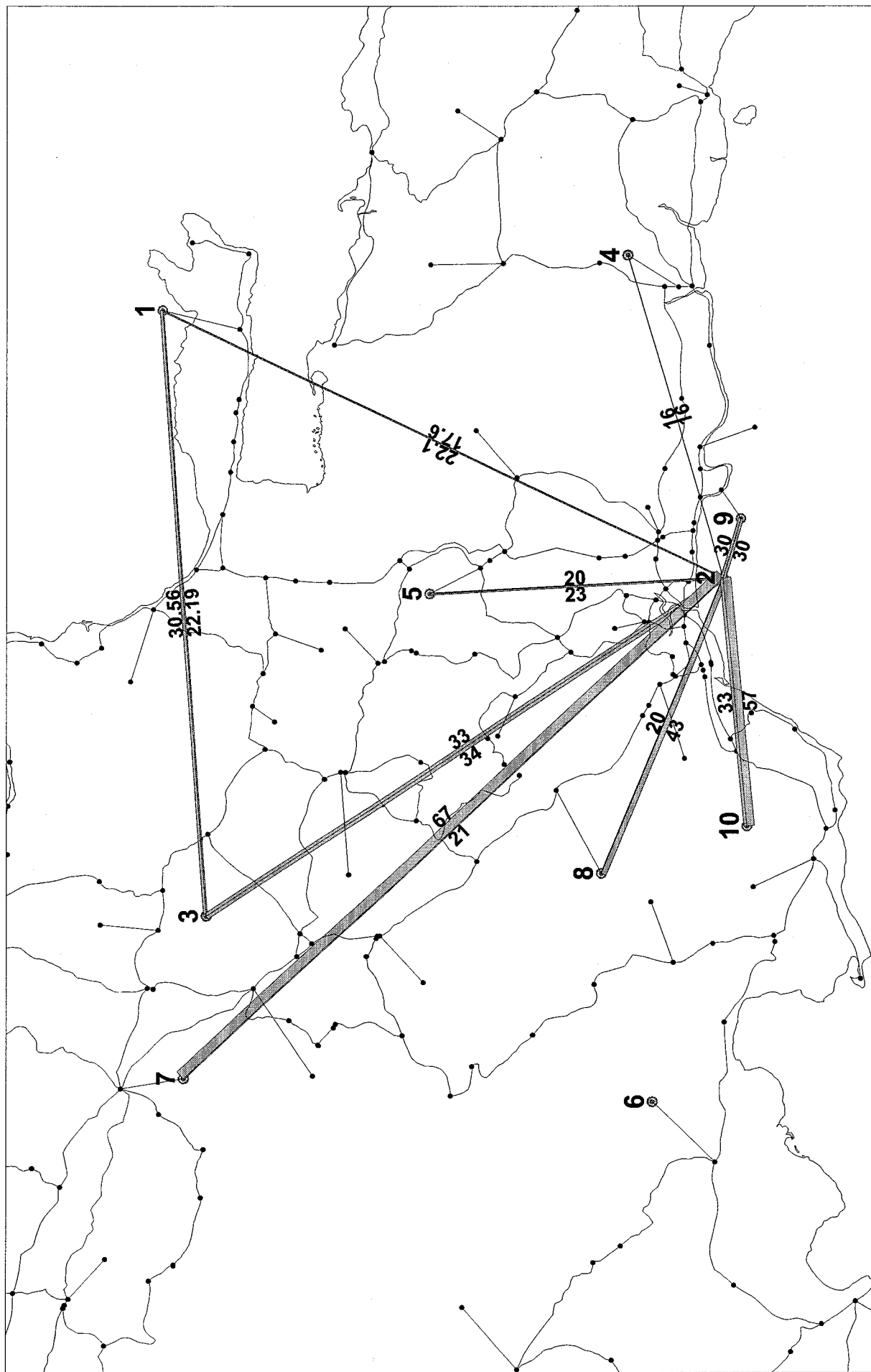


Exhibit 11.C

Desire Lines for Existing Resident-Tourism & other-car Peak Hour Trips

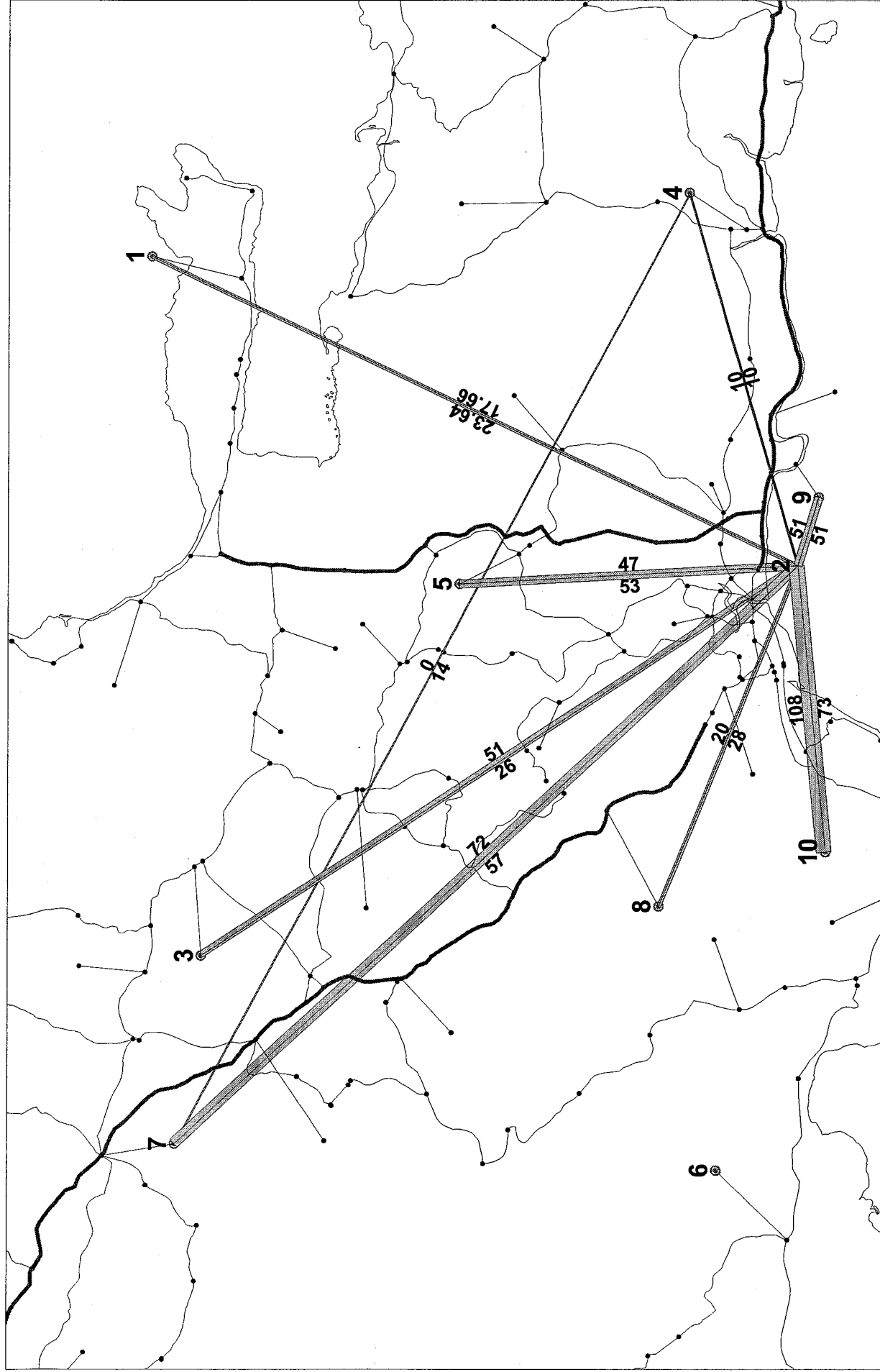


Exhibit 11.d Desire Lines for Existing Resident-Bus Peak Hour Trips

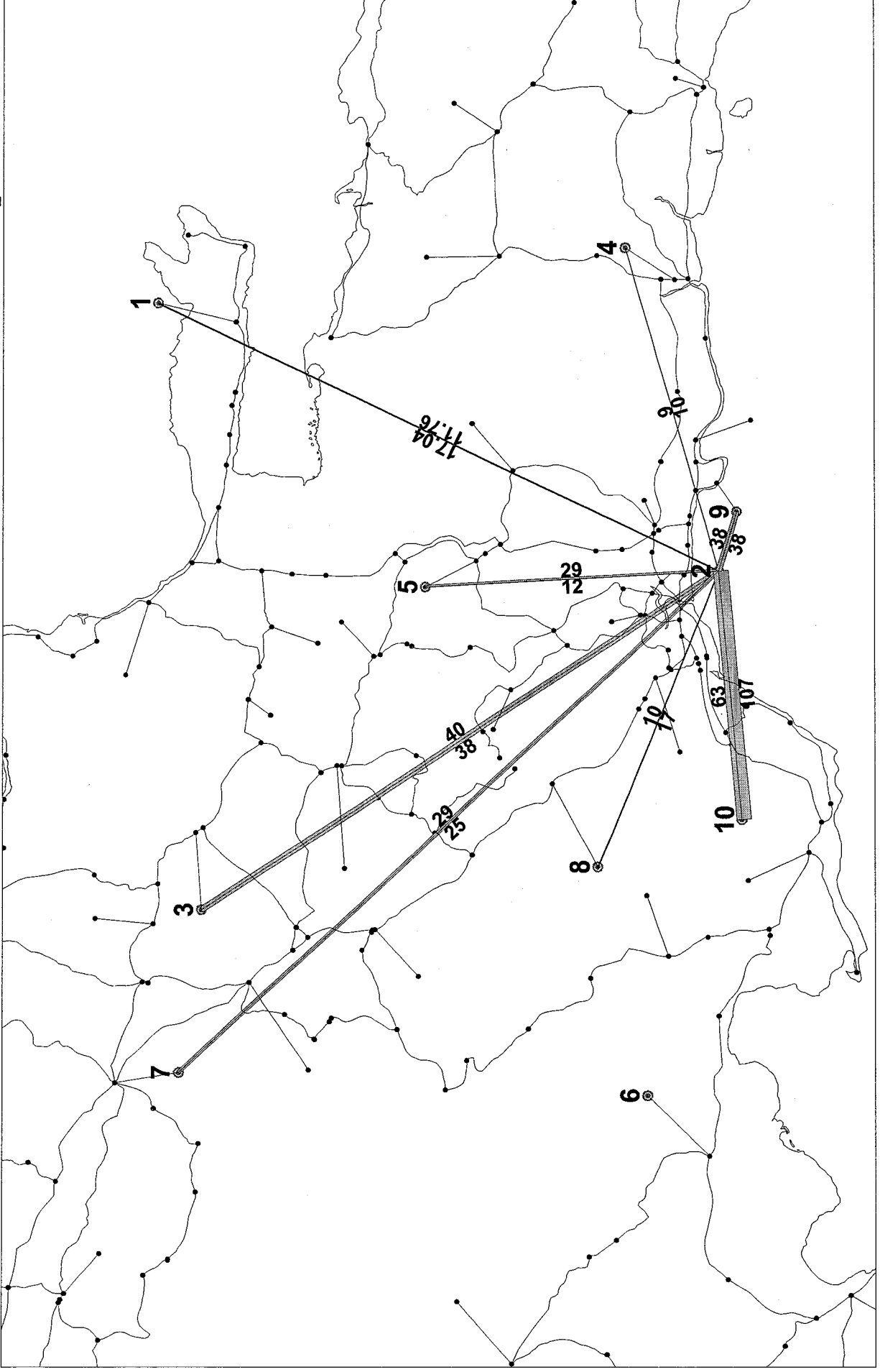
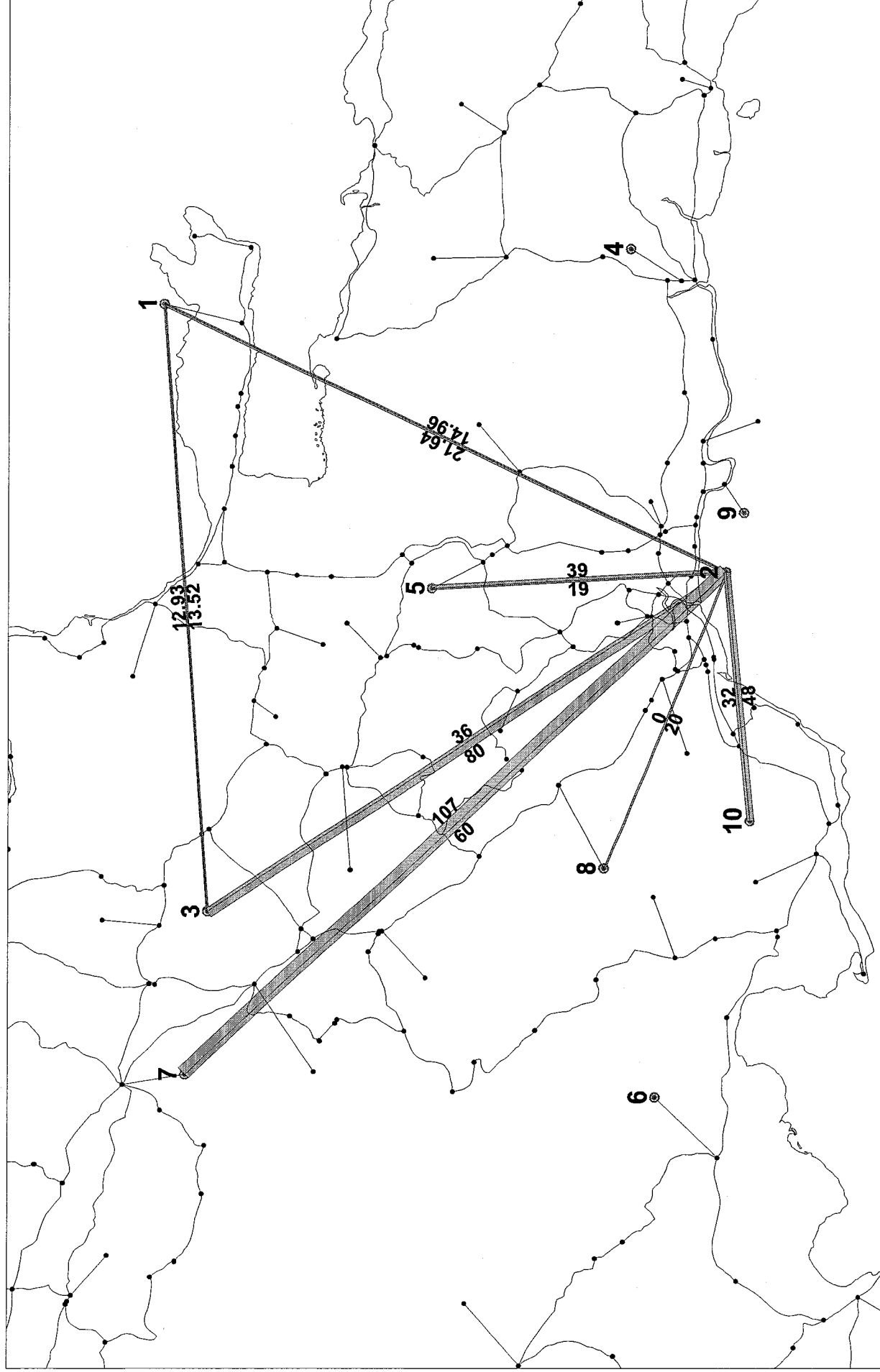
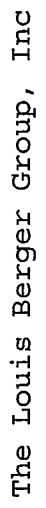


Exhibit 11.e
Desire Lines for Existing Resident-Truck Peak Hour Trips



Desire Lines for Existing Foreigner-Car Peak Hour Trips



November, 2005

3.3 Traffic Assignment

Vehicle Equivalents

Given that most of the terrain in the study area is flat, Auding-Cinesi is using a factor of 1 for the vehicle equivalent of the buses and trucks. They quote the U.S. Highway Capacity Manual as a source for that assumption.

We believe that using a vehicle equivalency factor of 1 for heavy vehicles may underestimate the level of congestion on the competing highways and local rural roads. The presence of an additional truck has a greater severe effect on the speeds on a highway than the presence of an additional car – this effect is much more severe when one considers rural or provincial roads that do not have adequate passing lanes. The impact of this assumption, therefore, is an under-estimation of traffic on AP Nordeste since the competing routes will have better level of service. However, the level of impact in the initial years is quite modest since the level of traffic on the network is not very high.

Type of Assignment Model

Auding-Cinesi is using the modeling platform TransCAD to perform the traffic assignment. This platform allows them to use a multimodal equilibrium assignment with generalized costs¹⁵. This procedure allows them to introduce the impact of the tolls and vehicle operating costs in the route selection as well as the different perceived values of time.

We believe that the assignment model is acceptable and follows standard practice.

3.4 Base Year Calibration

Auding-Cinesi provided Table 7 showing the results of the model calibration. Based on these results, we can conclude that at the station locations the model is performing properly. The only exception is the station at Ctra. Mella where the difference between observed and modeled traffic values is 32%. This station is located very close to Santo Domingo and includes for that reason plenty of local trips that cannot be properly captured by an OD survey unless the sample size is very large. *Therefore, we consider the traffic volume calibration results acceptable.*

¹⁵ An assignment methodology where “under equilibrium conditions traffic arranges itself in congested networks such that all used routes between an O-D pair have equal and minimum costs while all unused routes have greater or equal costs” (Ortúzar and Willumsen). Cost in this context includes travel time, vehicle operating costs and toll costs. The interested reader is referred to the text by J. de D. Ortúzar and L.G. Willumsen, *Modeling Transport*, Wiley (2nd Edition, 1994) for more details on the traffic assignment methodologies.

No data was provided to us on how the model reflects the time and speeds on the network – this serves as a useful check on the model performance. However, since most of the network under analysis is inter-urban and does not experience severe congestion the need for the speed/time checks is reduced.

Table 7 Model Calibration Results

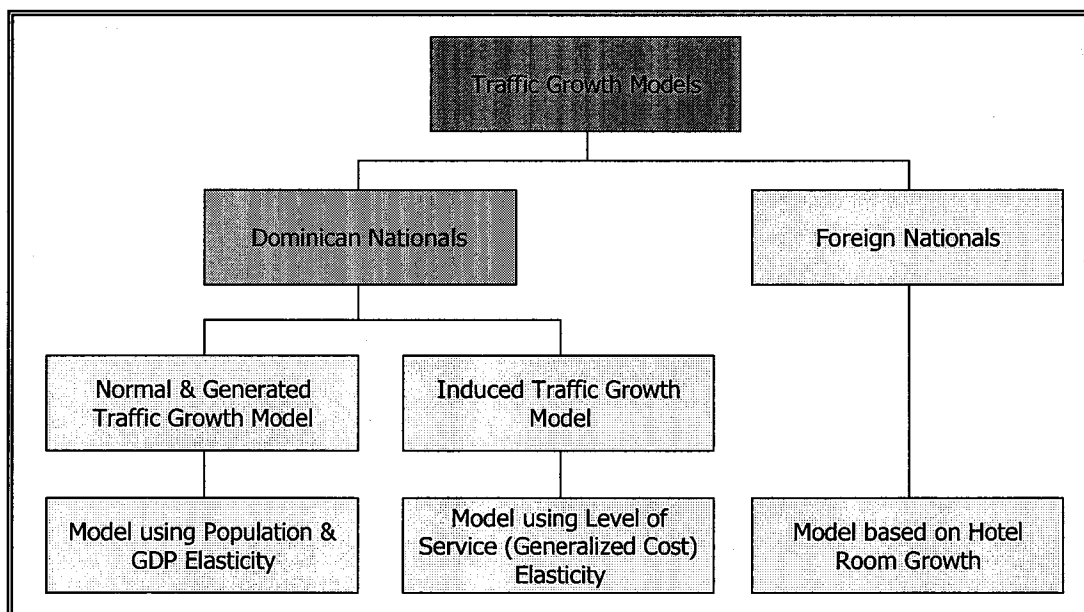
Section	Year	Month	Daily Traffic	Internal Trips	Calibrated Daily Traffic	Assigned Traffic	Modeled / Actual Traffic
Sánchez - Nagua	2004	May-June	3,889	0	3,889	3,889	1.00
Nagua - Pimentel	2004	May-June	8,281	3,755	4,526	4,596	1.02
Duarte Toll Plaza	2004	May-June	23,561	1,013	22,548	23,602	1.05
Mella Highway (San isidro - Guerra)	2004	May-June	10,797	0	10,797	7,320	0.68
Villa Mella	2005	November	27,139	4,606	22,533	25,559	1.13

Source: Auding-Cinesi (2005)

3.5 Traffic Growth Model

Traffic growth models are one of the most important parts of an overall modeling system as they specify the overall growth in vehicle traffic in the region under study. For this study, Auding-Cinesi used separate models¹⁶ to grow the national and the foreign traffic. These models are described below (see Exhibit 12):

Exhibit 12 Modeling Structure for Traffic Growth



3.5.1 National Traffic

Two separate models are used to estimate the future trips made by Dominican nationals.

a. Nation Traffic – Normal and Generated Growth

The first model captures (a) the growth due to normal socio-economic growth and (b) the generated growth due the introduction of the Autopista. This model is an elasticity based model that uses the growth in population and the GDP to estimate traffic growth¹⁷.

The elasticity values are computed using growth in gasoline consumption and the corresponding growth in population and GDP. The elasticity computations are shown below:

Table 8 GDP and Population Elasticity

Year	Gasoline Consumption	GDP (Constant Base - 1970)	Population
1996	11,546,266	4,907	7,682,510
2002	16,292,502	7,217	8,562,541
CAGR	5.9%	6.6%	1.8%
Elasticity		0.87	3.59

Source: Auding-Cinesi

Typically in similar traffic studies, one would compute the population and GDP elasticity using traffic data (for example, traffic at toll plazas). However, this data was not available to the Auding-Cinesi team¹⁸ and, therefore, gasoline consumption was used as a proxy for traffic. We consider this assumption reasonable as there is a strong correlation between vehicle use and gasoline consumption.

To incorporate the impact of high tourist growth in the Samaná region and high industrial growth in the Free Trade Zones (*Zona Franca*) near Santo Domingo, different growth rates are applied to the different zones. These growth rates are applied in a way that the overall country growth rates are maintained at the following rates:

GDP Growth Rates	2006 – 2008	2009 +
Low Scenario	5.0%	3.5%
High Scenario	6.5%	5.0%

¹⁶ Louis Berger worked closely with Auding-Cinesi to develop this methodology.

¹⁷ A Fratar type of matrix estimation technique is used to grow the origins (based on population) and destination (based on GDP). This technique (also known as the Furness method) involves an iterative process to estimate the matrix cells using the matrix's row and column totals. The interested reader is referred to Ortúzar and Williamsen (*op. cit.*) for more details on the matrix estimation methodologies.

¹⁸ The government agencies that are responsible for keeping traffic statistics were not able to provide the toll plaza traffic figures to Auding-Cinesi.

Population Growth Rates	2006 - 2008	2009 +
Low Scenario	2.0%	2.0%
High Scenario	2.5%	2.5%

Source: Auding-Cinesi

For Samaná, the experience in Punta Cana is used to determine how fast the hotel industry grew and appropriate factors are applied to grow the GDP at a higher rate. Similar factors are not applied to population growth rates as it is difficult to estimate how much of the new development will be accomplished using the local population and what level of population migration will take place to achieve the higher growth rates.

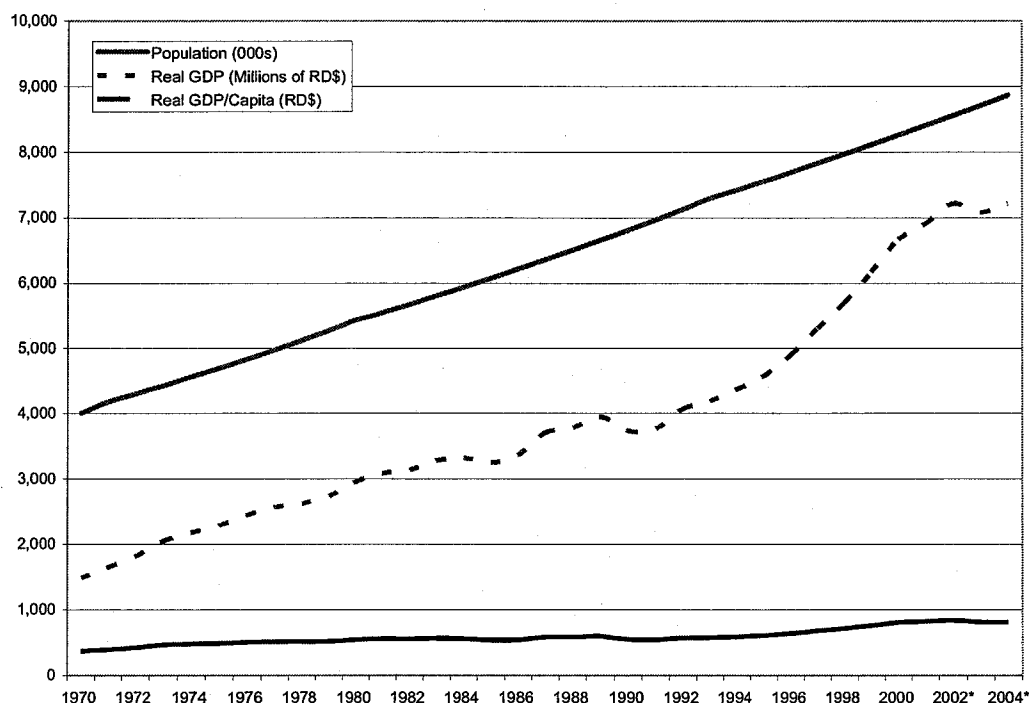
The historic evolution of population, GDP and GDP/Capita are shown in Exhibit 13 while the CAGR's are shown in Table 9. The data suggests the GDP growth rates assumed by Cinesi are within the historic ranges observed in Dominican Republic. The population growth rates assumed by Cinesi are higher than the prevailing trends, and we suggest using lower population growth rates for the forecasts.

Table 9 Historic Population, GDP and GDP/Capita Growth Rates

CAGR	Population	Real GDP	Real GDP/Capita
1970 - 80	3.1%	7.1%	3.9%
1980 - 90	2.3%	2.4%	0.1%
1990 - 00	2.0%	6.0%	3.9%
2000 - 04	1.8%	2.0%	0.2%

Source: Louis Berger with data from Banco Central

Exhibit 13 Historic Evolution of Population, GDP and GDP/Capita¹⁹



b. National Traffic - Induced Growth

The second model for the national traffic estimates the impact of the improvement in the level of service on highway system between Santo Domingo/Southern provinces and DR's Northern provinces due to the opening of the Autopista. This "induced" traffic is computed using the following elasticity²⁰ values on the change in the generalized cost of travel with and without the Autopista:

- Low scenario: -0.25
- High scenario: -0.40

The induced traffic is computed only for the period 2008 – 2012 after which it is assumed that the impact of the new Autopista is absorbed by the population.

We consider this methodology to estimate the induced traffic appropriate. Though no consensus exists in the demand modeling community regarding the reasonable range of induced traffic elasticity, we consider the values used by Auding-Cinesi as reasonable.

¹⁹ GDP and GDP per capita are expressed in terms of RD\$ of 1970.

²⁰ The elasticity value reflects the change in trips with respect to the change in generalized cost. For example, an elasticity of -0.25 means that if the generalized cost between an origin-destination pair decreased by 10%, then there will be 2.5% more trips between this OD pair.

3.5.2 Foreign Traffic

To estimate the foreign traffic generated by the tourist infrastructure being developed in Samaná, a model that estimates the likely trips from Samaná to Santo Domingo is used. This model is based on the hypothesis that of the total hotel rooms in Samaná, a certain percentage will be occupied by foreign tourists. Some of these tourists will make a trip to Santo Domingo – this trip could be a one or two day excursion arranged by the hotels using luxury buses or the tourists could rent a car to drive to Santo Domingo.

For modeling, the following equation is used to estimate this tourist traffic (assuming the average length of stay for foreign tourists is one week):

$$\begin{array}{lcl} \text{Trips per} & = & \text{Number of hotel rooms * Occupancy rate * \% of rooms occupied by} \\ \text{week by car} & & \text{foreigners * \% who will make a trip to Santo Domingo or the Parque} \\ \text{(bus)} & & \text{Nacional * \% who will go by rental car (or by bus) * Occupancy rate} \\ & & \text{of car (bus)} \end{array}$$

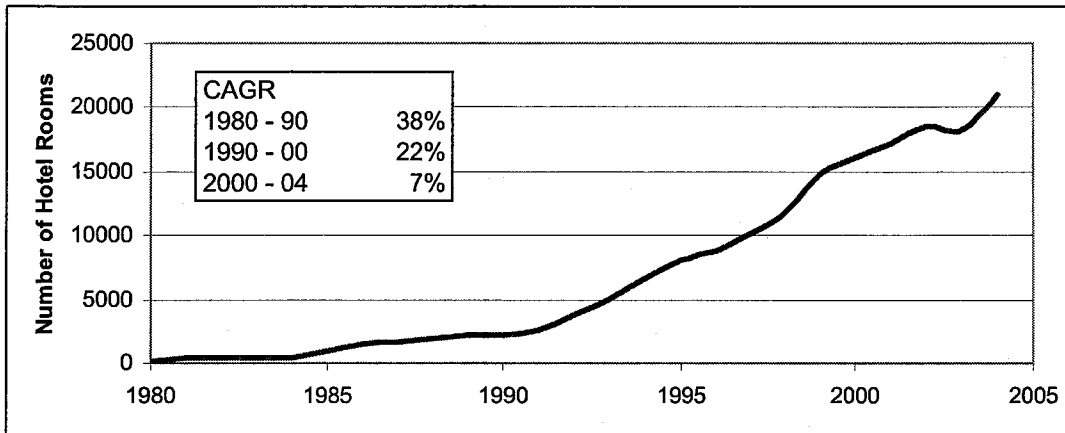
To estimate the number of hotel rooms, the growth rates experienced by Punta Cana after the opening of the international airport is used. This growth rate is shown in Exhibit 14. The relevant growth rate to use is from the 1990 – 2000 period as the airport opened in 1990. The 1980 – 1990 growth is artificially high because of the low base of hotel rooms in Punta Cana in the year 1980.

Some key assumptions made by Cinesi to estimate these trips include the following:

- Growth rate in hotel rooms: 22.6% during the period 2007 – 2016 (similar to the Punta Cana experience between 1990 – 2000) and 7% during the period 2017 – 2022 (similar to the Punta Cana growth between 2000 – 2004)
- Occupancy rate: 85%
- % of rooms occupied by foreigners: 85%
- % of tourists who make a trip to Santo Domingo: 78.6%
- % of tourists who rent a car for this trip: 30%

The resulting trip estimates for autos and buses are shown in Table 10.

Exhibit 14 Evolution of Hotel Rooms in Punta Cana



Source: Louis Berger with data from Asociacion Nacional de Hoteles y Restaurantes, Inc.

Table 10 Estimated Tourist Trips (per day)

Year	Autos	Buses
2006	296	46
2008	416	65
2012	855	133
2017	1,947	303
2022	2,725	424

Source: Auding-Cinesi (2005)

We consider the methodology used by Auding-Cinesi as adequate and reasonable. It is always difficult to forecast growth due to tourist infrastructure that currently is very limited. We believe that by relying on growth rates that have been observed in Dominican Republic in the past, the Auding-Cinesi model is on a sound theoretical footing.

The one assumption that we feel modestly overestimates the traffic is the hotel occupancy rate in the Samaná region. The current occupancy rates are approx. 65% while Auding-Cinesi is assuming 85% (which is an occupancy rate observed in Punta Cana after years of high growth and tourism infrastructure development). Reducing the occupancy rate in the initial years to the existing levels and then growing it so that it reaches the Punta Cana level in 5-7 years is likely to improve the reliability of the forecast of tourist traffic. The overall impact on the traffic / revenue potential though is modest.

IV. Traffic and Revenue Forecasts

4.1 Forecast Scenarios

Auding-Cinesi developed two forecast scenarios reflecting a low case and a high case. These two scenarios use different assumptions with respect to the key modeling parameters, such as the value of time, network improvements, growth rates of the key socio-economic parameters (population and GDP), elasticity rates, etc.

Louis Berger requested Auding-Cinesi to run an additional scenario that will reflect an overall pessimistic view of the traffic/revenue potential of the Autopista del Nordeste. For this scenario, we provided Auding-Cinesi with the key modeling parameters – these are shown and compared with the Auding-Cinesi Low and High scenario parameters in Table 11.

Table 11 Comparison of Scenarios

Parameter		Auding-Cinesi Low	Auding-Cinesi High	Louis Berger Pessimistic
GDP Growth	2006-08	5.0%	6.5%	4.0%
	2009-12	3.5%	5.0%	2.75%
Population Growth	2006-12	2.0%	2.5%	1.75%
GDP Elasticity		0.87	0.87	0.87
Population Elasticity		3.59	3.59	3.59
Induced Traffic Elasticity		-0.25	-0.40	-0.15
Value of Time (income level base)		70 th percentile	80 th percentile	60 th percentile
Ramp-Up		3 years	2 years	4 years
Toll levels		Same across all scenarios (based on \$0.0845/km toll)		

Source: Louis Berger

4.1.1 Value of Time

To estimate the value of time, the average income levels of Dominican population is not used as this includes a large segment of society that does not own a vehicle. Auding-Cinesi instead uses the 70th percentile income level (i.e., income level that separates the top 30% of the population from the bottom 70% of the population) as the average income level for population with a vehicle. For the different scenarios, the following levels are used:

- Auding-Cinesi Low scenario 70th percentile
- Auding-Cinesi High scenario 80th percentile
- Louis Berger Pessimistic scenario 60th percentile

The income levels are estimated using data from the Dominican Republic's Central Bank. This data shows the following:

Table 12 Income Levels in Dominican Republic (2004)

Income Percentile	RD\$/Hour	US\$/Hour
60 th	25.02	\$ 0.60
70 th	31.39	\$ 0.75
80 th	41.08	\$ 0.98

Exchange rate: US\$1 = RD\$42 (prevailing in 2004)

Source: Auding-Cinesi

Based on these income levels, the value of time is computed for different trip purposes using the following factors:

- Work (Commute) 50% * Income level
- Tourism and Other 75% * Income level
- Business 100% * Income level

For the foreign tourist traffic, a value of time of \$12/hour that is typical in the US is used.

The quantification of the value of time (VOT) has generated a lot of debate among transportation planners and economists over the past three decades. The value of time is a very important input to a number of analyses, including mode choice modeling, traffic assignment and cost-benefit analyses of transportation projects. Even with a number of studies that have looked at this problem in great detail, no consensus exists regarding a fixed value of time. However, guidelines regarding what value of time is reasonable do exist that help transportation planners/economists in their analyses.

Perhaps the most important conclusion suggested by a number of studies reported in the literature is that the value of time is a function of the income of the traveler and the trip purpose. The literature suggests that the value of time to household income ratio is in the range 0.5 - 1.5.

Small²¹ reports that for commute trips 50% of the commuter's gross income is a reasonable average value of time; for business trips this value is higher though not necessarily equal to the wage rate. Social and recreational trips have a higher value than commute trips and may or may not be higher than the value of time of business trips.

The typical value of time and income relationships reported in the literature suggests that the average value of time to income ratio used by Auding-Cinesi is reasonable.

²¹K.A. Small, *Urban Transportation Economics*, Harwood Academic Publishers, Chur, Switzerland, 1992.

4.1.2 Vehicle Operating Cost

The vehicle operating costs were computed using HDM, the standard software, developed by the World Bank, used for vehicle operating cost estimations. *We believe that the values used by Auding-Cinesi are reasonable.*

4.1.3 Annualization Factors

The forecasts prepared by Auding-Cinesi are in AADT terms. To convert the average daily traffic into annual traffic, we therefore use an annualization factor of 365.

4.1.4 Estimation of Bus Traffic

For the estimation of the bus traffic, Auding-Cinesi first used the traffic model to determine the number of buses that are expected to take the Autopista del Nordeste. This assignment resulted in a large number of buses, given the advantages offered by the Autopista del Nordeste compared to the alternative routes. To account for buses that are not likely to take the Autopista because they are on a fixed route with stops in small towns and villages, Auding-Cinesi reduced the number of buses on Autopista del Nordeste by limiting the total number of buses to approx. 17% of the total traffic. This cap is based on the total number of buses observed at the toll plaza on Autopista Duarte – the cap is applied for all years during the forecast horizon.

We believe that the methodology adopted to estimate the bus traffic on Autopista del Nordeste over-estimates the number of buses that are likely to use the Autopista. The bus traffic on Autopista Duarte includes a large number of micro-buses and buses that make regular stops. Given that a significant portion of the area around the Autopista del Nordeste is not heavily populated, the number of buses making regular stops is going to be limited. Most likely, during the initial years of operation, the majority of buses on Autopista del Nordeste are going to be tourist buses and express buses between Samaná and Santo Domingo.

Without access to the traffic model, it is difficult for us to estimate the bus traffic under a different set of assumptions. We therefore recommend reducing the bus traffic to a cap of 10% of the total traffic during the period 2006-2008 and then growing it progressively during the period 2008-2018 when it stabilizes to the bus shares seen on the Autopista Duarte.

4.1.5 Ramp-up

The following assumptions are made for ramp-up²². These are applied when the traffic levels are converted into revenue levels.

Year After Opening	Auding-Cinesi Low Scenario	Auding-Cinesi High Scenario	Louis Berger Pessimistic Scenario
1	70%	80%	70%
2	85%	100%	80%
3	100%	100%	90%
4	100%	100%	100%
5	100%	100%	100%

4.1.6 Model Run Years

The traffic model is calibrated for year 2005. The model is run for the following years:

- Year 2006 to determine the traffic on 1st section of the Autopista
- Year 2008 – first year of operation of the remaining sections
- Year 2012 – 5th year of operation

The traffic levels after 2012 are computed using decreasing growth rates computed from the 2008 – 2012 forecasts. The model is not run for any year after 2012. The growth rates used by Auding-Cinesi are shown in Table 13.

Auding-Cinesi could have run the model for the forecast years 2017 and 2022 instead of relying on growth rates after 2012. This makes the modeling horizon very short – most similar studies rely on the traffic model to estimate the traffic levels for a 15 to 20 year period (assuming no significant changes in the network or the underlying socio-demographic patterns in the country). After this initial horizon, it is the usual practice to use growth rates observed on mature highways to estimate the traffic levels on the highway under study.

The rates of growth that Auding-Cinesi assume to estimate post 2012 traffic are reasonable and follow the expected decreasing patterns. We are therefore comfortable with using these growth rates.

²² The ramp-up period “reflects a toll facility’s traffic performance during early years.” This period reflects “user’s lack of familiarity with the new facility and its benefits – an information lag – and a community’s general reluctance to pay tolls, particularly high tolls.” (Source: Standard & Poor’s, *Traffic Risk in Start-Up Toll Facilities*, September 2002.)

Table 13 Traffic Growth Rate Assumptions (2012 – 2036)

	Auding-Cinesi Low Scenario			Auding-Cinesi High Scenario			Louis Berger Pessimistic Scenario		
	Section			Section			Section		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
2012 - 17	4.56%	6.47%	7.25%	8.18%	8.18%	8.12%	4.06%	5.69%	6.31%
2017 - 22	3.14%	3.72%	3.92%	4.14%	4.14%	4.12%	2.56%	3.00%	3.14%
2022 - 27	2.16%	2.20%	2.20%	2.21%	2.21%	2.21%	1.64%	1.66%	1.66%
2027 - 36	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	1.50%	1.50%	1.50%

Source: Auding-Cinesi

4.2 Results

Auding-Cinesi used the above described methodology to estimate the traffic levels on the Autopista del Nordeste. To understand the characteristics of the traffic passing through the AP Nordeste, we requested Auding-Cinesi to conduct a "*select link*" analysis²³ that provided details on the traffic passing through Toll Plaza II. The scenario used for this analysis is the Auding-Cinesi Low scenario for year 2008 – this scenario was selected as this is the Most Likely scenario for the traffic and revenue forecasts (see details below). The results of this analysis are shown in Table 14 – key conclusions include²⁴:

- The majority of traffic passing through Toll Plaza II travel between Santo Domingo and Samaná, María Trinidad Sánchez and Monte Plata
- As expected, the majority of traffic between Santo Domingo and Monte Plata is for commute or business purposes
- The national traffic between Santo Domingo and the northern provinces of Samaná and María Trinidad Sánchez is a mixture of car trips on business and other purposes, buses and trucks
- Only 11% of the total traffic is due to Foreign tourists who travel primarily between Santo Domingo and Samaná
- Trucks represent 16% of the total traffic while buses reflect 18% of the total traffic

²³ Select link analysis involves an equilibrium assignment procedure of only trips that use a particular part of the network.

²⁴ Note that for this analysis the bus traffic is not subjected to the reduction discussed earlier in Section 4.1.4.

Table 14 Characteristics of Traffic Passing Through Toll Plaza 2 (Year 2008, Low Scenario)

Origin	Destination	Dominican Nationals					Foreign Tourists		TOTAL
		Car - Commuter	Car - Business	Car - Other	Bus	Trucks	Car	Bus	
4 San Pedro de Macoris	8 Samaná						0%		0%
4 San Pedro de Macoris	15 María Trinidad Sánchez						0%		0%
4 San Pedro de Macoris	19 Espaillet		0%						0%
6 Santo Domingo	7 Monte Plata	10%		1%	3%	1%			16%
6 Santo Domingo	8 Samaná	1%	4%	4%	2%	2%	2%	1%	17%
6 Santo Domingo	15 María Trinidad Sánchez		2%	2%	2%	3%	1%	0%	11%
7 Monte Plata	6 Santo Domingo	6%	6%	1%		1%			14%
8 Samaná	4 San Pedro de Macoris						0%		0%
8 Samaná	6 Santo Domingo	2%	6%	7%	4%	6%	2%	2%	27%
9 San Cristóbal	15 María Trinidad Sánchez	0%							0%
15 María Trinidad Sánchez	4 San Pedro de Macoris						0%		0%
15 María Trinidad Sánchez	6 Santo Domingo		2%	3%	3%	3%	1%	0%	13%
72 Bayaguana	6 Santo Domingo		1%						1%
142 Arenoso y Villa Riva	6 Santo Domingo		1%						1%
		19%	22%	18%	14%	16%	7%	4%	100%

Source: Auding-Cinesi

The modeled traffic levels under the three scenarios are presented in Exhibit 15 - Exhibit 17 (these results reflect the reduction in bus traffic discussed in Section 4.1.4). These scenarios are now referred to as the Louis Berger Most Likely, Optimistic and Pessimistic scenarios to reflect the changes that we are applying to the Auding-Cinesi forecasts (the LB Most Likely Scenario corresponds to the Auding-Cinesi Low scenario and the LB Optimistic Scenario corresponds to the Auding-Cinesi High scenario). The Auding-Cinesi Low Scenario was chosen as the LB Most Likely Scenario as it corresponds to modeling parameters that have the highest likelihood of realisation.

The traffic and revenue results are reported for three sections:

- Section I is the section of AP Nordeste between the Autopista las Americas and Carretera Mella
- Section II is the section between Carretera Mella and Route 23 near Monte Plata
- Section III is the final section between Route 23 near Monte Plata and Route 5 near Cruce del Rincon

Detailed tables for traffic and revenue computations are presented in the Appendix. Note that the revenue forecasts are shown in constant US\$.

Exhibit 15 Traffic Levels under Louis Berger Most Likely Scenario

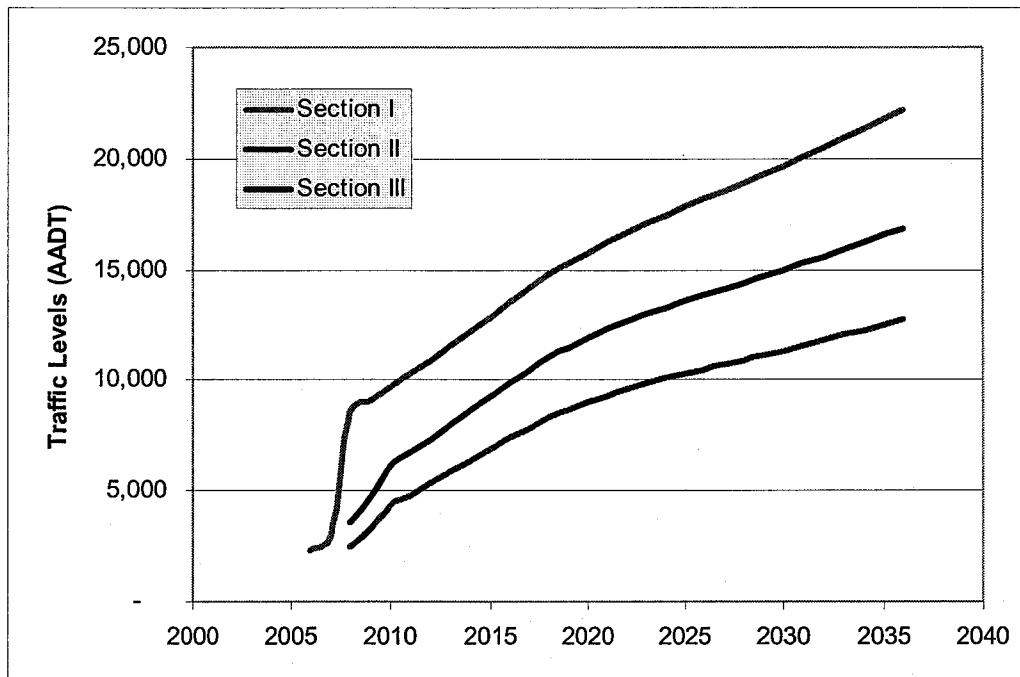


Exhibit 16 Traffic Levels under Louis Berger Optimistic Scenario

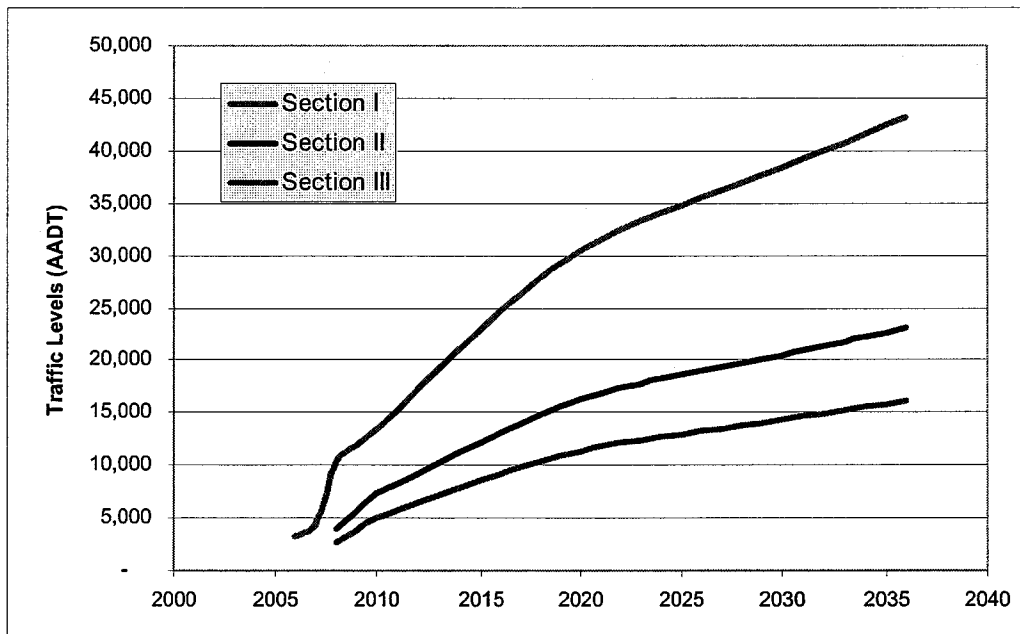


Exhibit 17 Traffic Levels under Louis Berger Pessimistic Scenario

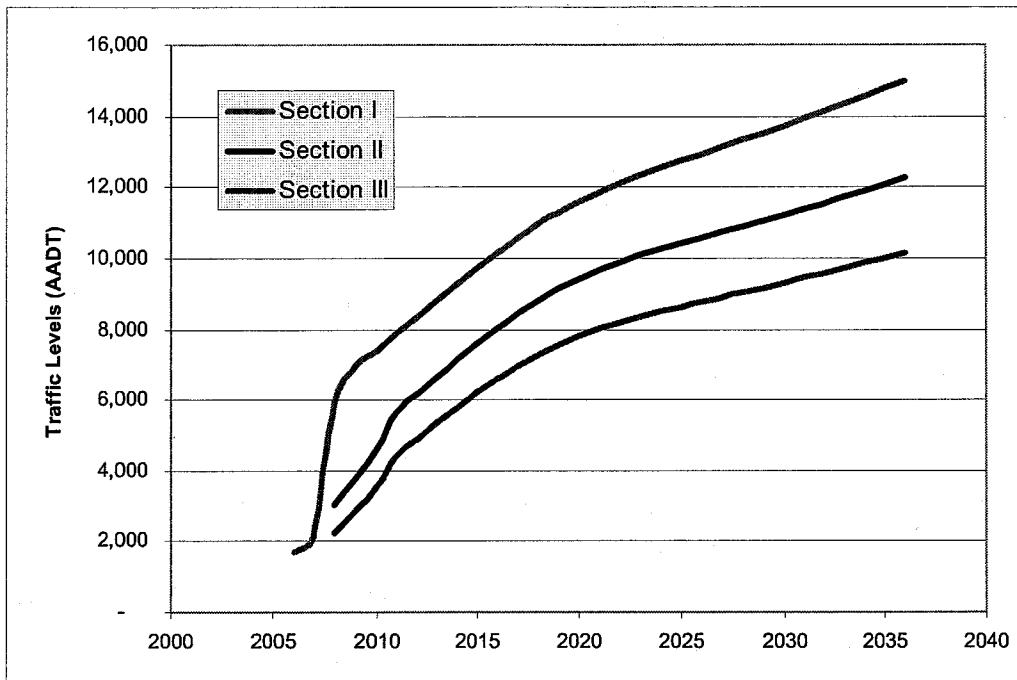
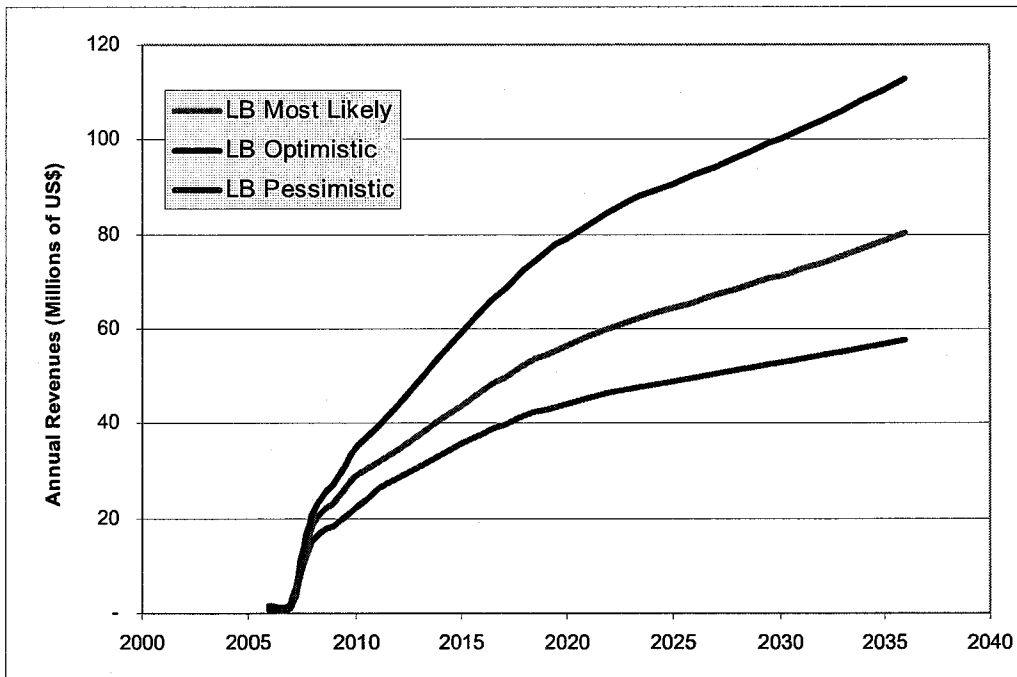


Exhibit 18 Revenue Forecasts²⁵ (Millions of Constant US\$)



²⁵ Revenue calculations were done using the initial year toll levels (\$0.0845 per km for autos). These toll levels were held constant throughout the forecast horizon.

4.3 Sensitivity Analysis

Auding-Cinesi conducted two sets of sensitivity analyses to examine the behavior of their traffic model to varying levels of value of times and of tolls. These analyses are discussed below.

4.3.1 Value of Time Sensitivity

To estimate the impact of different levels of the value of time, Auding-Cinesi ran the traffic model under the following levels of VOT for business trip purpose²⁶:

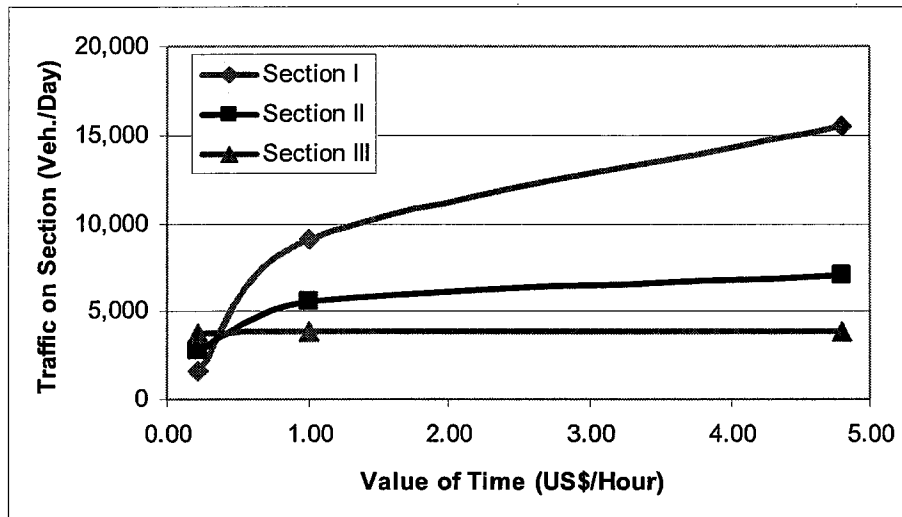
- US\$ 0.22/hour
- US\$ 1.00/hour
- US\$ 4.80/hour

The results of this analysis are shown in Exhibit 19. Some important conclusions that emerge are:

- The model is very sensitive to the value of time assumption for Section I of the AP Nordeste. This is reasonable given that Section I caters to the traffic around Santo Domingo and there are good alternatives to using the AP Nordeste
- For Section II, the value of time has a moderate impact on the traffic levels. Again this seems reasonable because there are alternatives available to traffic between the Monte Plata / Banaguayna region and Santo Domingo. If the value of time is too low, people will prefer to use the alternative free routes. Since these alternatives are not very good, the decrease in their propensity to use the AP Nordeste is not as sharp as the traffic on Section I.
- The Section III traffic shows the least sensitivity to the value of time. The traffic using this section of the AP Nordeste is primarily long distance traffic for which the AP Nordeste provides an extremely attractive option over the other highways.

We believe the results of this analysis are reasonable and show expected patterns to changes in the value of time.

²⁶ Note that the commute value of time is 50% and the tourism/other trip purpose value of time is 75% of the business value of time. The corresponding foreign tourist values of time were \$1.2/hour, \$12/hour and \$120/hour.

Exhibit 19 Value of Time Sensitivity

4.3.2 Toll Level Sensitivity

Auding-Cinesi conducted a second set of sensitivity analyses to estimate the impact of different toll levels on the traffic levels on different sections of AP Nordeste. The tests were done using the following toll levels:

- \$0.0423 / km toll level (50% of the AP Nordeste toll level)
- \$0.0845 / km toll level (the AP Nordeste toll level)
- \$0.1268 / km toll level (150% of the AP Nordeste toll level)

The analysis results (Exhibit 20) show:

- Section I shows the most drop in traffic especially when the tolls increase from \$0.0845 / km to \$0.1248 / km. The implied elasticity in this toll range is -0.30 (see Table 15), which is consistent with the long term price elasticity for mature toll roads. On the lower toll levels the elasticity is much lower – again consistent with the idea that the time and vehicle operating costs savings offered by the AP Nordeste are substantial and increases in the toll level upto the \$0.0845/km will not cause a significant change in the traffic levels
- Section II shows reasonable sensitivity to toll levels on both the higher and lower toll levels.

- The Section III shows no change in traffic levels to the changes in toll levels. This is likely because most of the Section III traffic is long distance traffic which saves substantial time/money even when the toll levels are factored in.

Exhibit 20 Toll Level Sensitivity

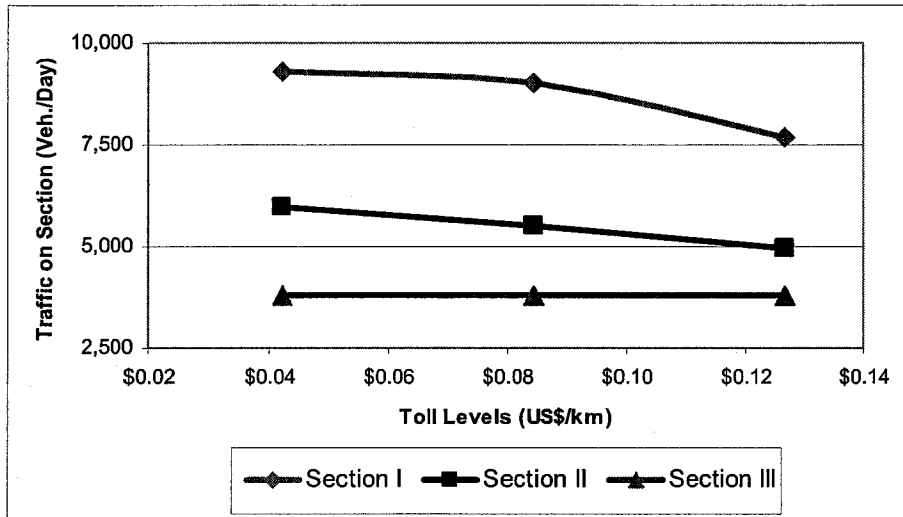


Table 15 Implied Arc Elasticity for Different Toll Ranges

Toll Range	Section I	Section II	Section III
\$0.0423 - 0.0845	(0.05)	(0.16)	n/a
\$0.0845 - 0.1268	(0.30)	(0.21)	n/a

Source: Louis Berger using data from Auding-Cinesi

The overall toll sensitivities are reasonable and show that the model produced reasonable behavior when different toll levels are applied.

4.4 Conclusions

Our experience in similar due-diligence efforts (having been on both sides of the table) have shown that it is always very easy to find areas of improvement in any traffic study and given additional time and resources one can continue to enhance the quality of the forecasts. In the discussion so far we have provided our view on many aspects of the traffic model and also have tried to best guess the likely impact on traffic/revenue potential of the Autopista del Nordeste if a particular assumption was changed. The following table summarizes this assessment.

Table 16 Summary Assessment of the Methodology and Key Parameters

Area	Conclusion
Modeling methodology	
• Zone system	Reasonable
• Network	Reasonable
• Traffic counts and OD surveys	Modest improvement in quality of results if more OD surveys were done. Reliance on weekday surveys result in modest under-estimation of the tourist traffic
• Model calibration	Reasonable
• Traffic growth model	Reasonable framework
Modeling Parameters	
• GDP growth rates	Reasonable
• Population growth rates	Modest over-estimation of traffic
• Value of time	Reasonable
• Vehicle operating costs	Reasonable
• Elasticity values	Reasonable
• Vehicle equivalence factors	Modest under-estimation of traffic
• Tourism traffic growth	Modest over-estimation
• Ramp-up	Reasonable
Traffic & Revenue Forecasts	
• Growth rates after 2012	Reasonable
• Bus traffic estimates	Over-estimation of bus traffic on AP Nordeste – Adjustments made by Louis Berger to moderate the impact
• Sensitivity analysis	Reasonable

There are a number of factors that are critical to successful realization of the traffic and revenue potential of the Autopista del Nordeste. The most important of these are:

- The development of the tourist infrastructure in the Samaná region and the industrial development around the AP Nordeste near Santo Domingo. Any delays in these developments are likely to have a significant negative impact on the AP Nordeste's traffic potential
- As seen in the sensitivity analysis, the changes in the value of time of Dominican nationals have a significant impact on the likelihood of their choice of Sections I and II of the AP Nordeste. Any adverse economic event that has a negative effect on the income levels of the Dominican nationals will have a significant impact on the traffic potential of the AP Nordeste

Though there are no guarantees against these negative events occurring, the different scenarios and sensitivity analyses provide an indication of the level of risk associated with such events.

The scenarios developed for this analysis assume very different long term socio-economic conditions for the DR. Though such differences are likely for short periods of time (i.e., periods of rapid growth followed by rapid decline or *vice versa*) it is unlikely that one would observe the long term growth levels indicated by the LB Optimistic and

the LB Pessimistic scenarios over the concession horizon (2006 – 2036). The Optimistic and the Pessimistic scenarios are designed with the objective of providing the boundaries of the traffic/revenue potential of the Autopista del Nordeste (i.e., it is very unlikely that the traffic levels will be below the Pessimistic forecast or the traffic levels are higher than the Optimistic forecasts for any given year). The Most Likely Scenario provides the expected levels of traffic/revenue over the concession horizon.

Our overall conclusions are that the Auding-Cinesi work was well done and provides a reasonable estimate of the traffic and revenue potential of the Autopista del Nordeste. We believe that the Louis Berger Most Likely Scenario results are the appropriate forecasts for the purposes of testing the financial viability of the Autopista del Nordeste.

Appendix Traffic and Revenue Forecast Tables

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Traffic Levels (AADT) - Louis Berger Most Likely Scenario												
Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment												
Year	Toll Plaza 1				Toll Plaza 2				Toll Plaza 3			
	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks
2006	1,882	205	129	43	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	2,513	274	172	57	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	7,152	778	408	220	2,552	323	439	237	1,586	221	404	218
2009	7,520	895	439	237	3,382	466	574	309	2,145	323	529	285
2010	7,908	1,022	473	255	4,343	646	726	391	2,810	455	670	361
2011	8,316	1,160	509	274	4,742	758	782	421	3,129	540	721	388
2012	8,744	1,310	547	295	5,176	884	841	453	3,484	639	776	418
2013	9,205	1,472	576	310	5,589	1,019	908	489	3,802	744	847	456
2014	9,655	1,640	604	325	5,988	1,160	973	524	4,109	855	916	493
2015	10,092	1,816	632	340	6,371	1,307	1,035	557	4,403	970	981	528
2016	10,517	1,998	658	355	6,735	1,459	1,094	589	4,681	1,089	1,043	562
2017	10,928	2,186	684	368	7,080	1,615	1,151	620	4,943	1,211	1,102	593
2018	11,324	2,379	709	382	7,405	1,774	1,203	648	5,187	1,335	1,156	622
2019	11,705	2,460	733	395	7,709	1,847	1,253	675	5,414	1,393	1,206	650
2020	12,070	2,537	756	407	7,993	1,915	1,299	699	5,623	1,448	1,253	675
2021	12,420	2,611	778	419	8,256	1,979	1,342	722	5,815	1,497	1,296	698
2022	12,754	2,682	798	430	8,499	2,038	1,381	744	5,991	1,543	1,335	719
2023	13,072	2,749	818	441	8,723	2,091	1,418	763	6,151	1,584	1,371	738
2024	13,374	2,812	837	451	8,930	2,141	1,451	781	6,296	1,622	1,403	756
2025	13,642	2,868	854	460	9,108	2,184	1,480	797	6,422	1,654	1,431	771
2026	13,915	2,926	871	469	9,290	2,227	1,510	813	6,550	1,687	1,460	786
2027	14,193	2,984	889	478	9,476	2,272	1,540	829	6,681	1,721	1,489	802
2028	14,477	3,044	906	488	9,666	2,317	1,571	846	6,815	1,755	1,519	818
2029	14,766	3,105	925	498	9,859	2,364	1,602	863	6,951	1,790	1,549	834
2030	15,062	3,167	943	508	10,056	2,411	1,634	880	7,090	1,826	1,580	851
2031	15,363	3,230	962	518	10,257	2,459	1,667	898	7,232	1,863	1,612	868
2032	15,670	3,295	981	528	10,462	2,508	1,700	915	7,377	1,900	1,644	885
2033	15,983	3,361	1,001	539	10,672	2,558	1,734	934	7,524	1,938	1,677	903
2034	16,303	3,428	1,021	550	10,885	2,609	1,769	952	7,675	1,977	1,710	921
2035	16,629	3,497	1,041	561	11,103	2,662	1,804	971	7,828	2,016	1,745	939
2036	16,962	3,566	1,062	572	11,325	2,715	1,840	991	7,985	2,057	1,780	958

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Traffic Levels (AADT) - Louis Berger Optimistic Scenario

Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment

Year	Toll Plaza 1				Toll Plaza 2				Toll Plaza 3			
	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks
2006	2,643	289	164	88	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	3,529	387	218	118	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	8,775	946	448	241	2,916	366	484	261	1,838	252	446	240
2009	9,899	1,142	498	268	3,969	532	649	349	2,522	368	596	321
2010	11,168	1,373	555	299	5,234	746	842	453	3,353	519	772	416
2011	12,600	1,644	617	332	5,867	885	929	500	3,788	618	850	458
2012	14,214	1,961	687	370	6,577	1,047	1,025	552	4,280	735	936	504
2013	15,716	2,288	759	409	7,272	1,222	1,134	610	4,729	857	1,034	557
2014	17,165	2,630	829	447	7,942	1,404	1,238	667	5,161	984	1,128	608
2015	18,545	2,983	896	483	8,580	1,593	1,337	720	5,573	1,115	1,218	656
2016	19,847	3,344	959	516	9,181	1,785	1,431	771	5,962	1,250	1,303	702
2017	21,061	3,710	1,018	548	9,743	1,980	1,519	818	6,325	1,386	1,383	745
2018	22,186	4,077	1,072	577	10,263	2,176	1,600	861	6,661	1,523	1,456	784
2019	23,220	4,267	1,122	604	10,741	2,278	1,674	902	6,971	1,594	1,524	821
2020	24,164	4,441	1,168	629	11,178	2,370	1,742	938	7,253	1,658	1,586	854
2021	25,021	4,598	1,209	651	11,574	2,455	1,804	971	7,510	1,717	1,642	884
2022	25,795	4,741	1,246	671	11,932	2,531	1,860	1,002	7,742	1,770	1,692	911
2023	26,491	4,868	1,280	689	12,254	2,599	1,910	1,029	7,951	1,818	1,738	936
2024	27,115	4,983	1,310	705	12,543	2,660	1,955	1,053	8,138	1,860	1,779	958
2025	27,657	5,083	1,336	720	12,793	2,713	1,994	1,074	8,301	1,898	1,815	977
2026	28,210	5,185	1,363	734	13,049	2,768	2,034	1,095	8,467	1,936	1,851	997
2027	28,774	5,288	1,390	749	13,310	2,823	2,075	1,117	8,636	1,974	1,888	1,017
2028	29,350	5,394	1,418	764	13,576	2,879	2,116	1,140	8,809	2,014	1,926	1,037
2029	29,937	5,501	1,447	779	13,848	2,937	2,159	1,162	8,985	2,054	1,964	1,058
2030	30,536	5,611	1,475	794	14,125	2,996	2,202	1,186	9,165	2,095	2,003	1,079
2031	31,146	5,724	1,505	810	14,407	3,056	2,246	1,209	9,348	2,137	2,044	1,100
2032	31,769	5,839	1,535	827	14,696	3,117	2,291	1,233	9,535	2,180	2,084	1,122
2033	32,405	5,955	1,566	843	14,990	3,179	2,337	1,258	9,726	2,223	2,126	1,145
2034	33,053	6,075	1,597	860	15,289	3,243	2,383	1,283	9,920	2,268	2,169	1,168
2035	33,714	6,196	1,629	877	15,595	3,307	2,431	1,309	10,119	2,313	2,212	1,191
2036	34,388	6,320	1,662	895	15,907	3,374	2,480	1,335	10,321	2,359	2,256	1,215

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Traffic Levels (AADT) - Louis Berger Pessimistic Scenario												
Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment												
Year	Toll Plaza 1				Toll Plaza 2				Toll Plaza 3			
	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks
2006	1,448	154	62	29	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	1,820	193	78	37	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	4,897	537	320	156	2,181	274	362	195	1,490	205	362	195
2009	5,747	679	368	178	2,722	367	441	238	1,906	278	438	236
2010	6,070	768	380	184	3,342	481	529	285	2,399	370	521	280
2011	6,411	864	392	189	4,054	620	626	337	2,983	485	612	329
2012	6,772	969	405	195	4,426	717	667	359	3,338	570	647	348
2013	7,109	1,078	426	205	4,752	816	716	386	3,623	655	702	378
2014	7,431	1,191	445	214	5,060	917	763	411	3,890	743	754	406
2015	7,737	1,306	463	223	5,348	1,021	806	434	4,138	833	802	432
2016	8,027	1,424	481	231	5,616	1,127	846	456	4,367	924	846	456
2017	8,301	1,543	497	239	5,862	1,233	883	476	4,577	1,015	887	478
2018	8,559	1,664	512	246	6,088	1,340	917	494	4,767	1,105	924	497
2019	8,801	1,711	527	253	6,295	1,385	949	511	4,939	1,145	957	515
2020	9,027	1,755	540	260	6,482	1,426	977	526	5,093	1,181	987	532
2021	9,238	1,796	553	266	6,651	1,463	1,002	540	5,231	1,213	1,014	546
2022	9,435	1,834	565	271	6,804	1,497	1,025	552	5,354	1,241	1,038	559
2023	9,618	1,870	576	277	6,941	1,527	1,046	563	5,462	1,266	1,059	570
2024	9,787	1,903	586	282	7,064	1,554	1,064	573	5,559	1,289	1,077	580
2025	9,934	1,931	595	286	7,170	1,577	1,080	582	5,642	1,308	1,093	589
2026	10,083	1,960	604	290	7,277	1,601	1,097	590	5,727	1,327	1,110	598
2027	10,234	1,989	613	294	7,386	1,625	1,113	599	5,812	1,347	1,127	607
2028	10,388	2,019	622	299	7,497	1,649	1,130	608	5,900	1,368	1,143	616
2029	10,543	2,050	631	303	7,610	1,674	1,147	617	5,988	1,388	1,161	625
2030	10,701	2,080	641	308	7,724	1,699	1,164	627	6,078	1,409	1,178	634
2031	10,862	2,112	650	312	7,840	1,724	1,181	636	6,169	1,430	1,196	644
2032	11,025	2,143	660	317	7,957	1,750	1,199	646	6,262	1,452	1,214	653
2033	11,190	2,175	670	322	8,077	1,777	1,217	655	6,356	1,473	1,232	663
2034	11,358	2,208	680	327	8,198	1,803	1,235	665	6,451	1,495	1,250	673
2035	11,529	2,241	690	332	8,321	1,830	1,254	675	6,548	1,518	1,269	683
2036	11,701	2,275	701	337	8,446	1,858	1,273	685	6,646	1,541	1,288	694

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Revenues (Millions of US\$) - Louis Berger Most Likely Scenario Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment

Year	Toll Plaza 1				Toll Plaza 2				Toll Plaza 3				Sub-Total				Total
	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Plaza 1	Plaza 2	Plaza 3	Revenues	
2006	\$ 0.8	\$ 0.2	\$ 0.1	\$ 0.1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.1	\$ -	\$ -	\$ 1.1	
2007	\$ 1.0	\$ 0.2	\$ 0.2	\$ 0.1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.5	\$ -	\$ -	\$ 1.5	
2008	\$ 2.9	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 5.1	\$ 1.3	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 1.4	\$ 0.4	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 4.3	\$ 10.5	\$ 3.4	\$ 18.1	
2009	\$ 3.0	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 6.8	\$ 1.9	\$ 3.0	\$ 2.3	\$ 1.9	\$ 0.6	\$ 1.2	\$ 0.9	\$ 4.6	\$ 14.0	\$ 4.5	\$ 23.1	
2010	\$ 3.2	\$ 0.8	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 8.7	\$ 2.6	\$ 3.8	\$ 2.9	\$ 2.4	\$ 0.8	\$ 1.5	\$ 1.2	\$ 4.9	\$ 18.1	\$ 5.9	\$ 28.9	
2011	\$ 3.3	\$ 0.9	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 9.5	\$ 3.1	\$ 4.1	\$ 3.2	\$ 2.7	\$ 0.9	\$ 1.6	\$ 1.3	\$ 5.2	\$ 19.8	\$ 6.5	\$ 31.6	
2012	\$ 3.5	\$ 1.1	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 10.4	\$ 3.6	\$ 4.4	\$ 3.4	\$ 3.0	\$ 1.1	\$ 1.7	\$ 1.4	\$ 5.6	\$ 21.8	\$ 7.2	\$ 34.6	
2013	\$ 3.7	\$ 1.2	\$ 0.6	\$ 0.5	\$ 11.2	\$ 4.2	\$ 4.7	\$ 3.7	\$ 3.3	\$ 1.3	\$ 1.9	\$ 1.5	\$ 6.0	\$ 23.8	\$ 8.0	\$ 37.7	
2014	\$ 3.9	\$ 1.3	\$ 0.6	\$ 0.5	\$ 12.0	\$ 4.7	\$ 5.1	\$ 3.9	\$ 3.5	\$ 1.5	\$ 2.1	\$ 1.6	\$ 6.3	\$ 25.8	\$ 8.7	\$ 40.8	
2015	\$ 4.0	\$ 1.5	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 12.8	\$ 5.3	\$ 5.4	\$ 4.2	\$ 3.8	\$ 1.7	\$ 2.2	\$ 1.7	\$ 6.7	\$ 27.7	\$ 9.4	\$ 43.8	
2016	\$ 4.2	\$ 1.6	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 13.5	\$ 6.0	\$ 5.7	\$ 4.4	\$ 4.0	\$ 1.9	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 7.1	\$ 29.6	\$ 10.1	\$ 46.8	
2017	\$ 4.4	\$ 1.8	\$ 0.7	\$ 0.6	\$ 14.2	\$ 6.6	\$ 6.0	\$ 4.7	\$ 4.3	\$ 2.1	\$ 2.5	\$ 1.9	\$ 7.4	\$ 31.5	\$ 10.8	\$ 49.7	
2018	\$ 4.5	\$ 1.9	\$ 0.7	\$ 0.6	\$ 14.8	\$ 7.2	\$ 6.3	\$ 4.9	\$ 4.5	\$ 2.3	\$ 2.6	\$ 2.0	\$ 7.8	\$ 33.2	\$ 11.4	\$ 52.5	
2019	\$ 4.7	\$ 2.0	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 15.5	\$ 7.5	\$ 6.5	\$ 5.1	\$ 4.7	\$ 2.4	\$ 2.7	\$ 2.1	\$ 8.1	\$ 34.6	\$ 11.9	\$ 54.6	
2020	\$ 4.8	\$ 2.1	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 16.0	\$ 7.8	\$ 6.8	\$ 5.3	\$ 4.9	\$ 2.5	\$ 2.8	\$ 2.2	\$ 8.3	\$ 35.9	\$ 12.4	\$ 56.6	
2021	\$ 5.0	\$ 2.1	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 16.6	\$ 8.1	\$ 7.0	\$ 5.4	\$ 5.0	\$ 2.6	\$ 2.9	\$ 2.3	\$ 8.6	\$ 37.1	\$ 12.8	\$ 58.4	
2022	\$ 5.1	\$ 2.2	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 17.0	\$ 8.3	\$ 7.2	\$ 5.6	\$ 5.2	\$ 2.7	\$ 3.0	\$ 2.3	\$ 8.8	\$ 38.2	\$ 13.2	\$ 60.2	
2023	\$ 5.2	\$ 2.2	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 17.5	\$ 8.5	\$ 7.4	\$ 5.7	\$ 5.3	\$ 2.8	\$ 3.1	\$ 2.4	\$ 9.0	\$ 39.2	\$ 13.6	\$ 61.7	
2024	\$ 5.4	\$ 2.3	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 17.9	\$ 8.7	\$ 7.6	\$ 5.9	\$ 5.4	\$ 2.9	\$ 3.2	\$ 2.4	\$ 9.2	\$ 40.1	\$ 13.9	\$ 63.2	
2025	\$ 5.5	\$ 2.3	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 18.3	\$ 8.9	\$ 7.7	\$ 6.0	\$ 5.5	\$ 2.9	\$ 3.2	\$ 2.5	\$ 9.4	\$ 40.9	\$ 14.2	\$ 64.5	
2026	\$ 5.6	\$ 2.4	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 18.6	\$ 9.1	\$ 7.9	\$ 6.1	\$ 5.7	\$ 3.0	\$ 3.3	\$ 2.5	\$ 9.6	\$ 41.7	\$ 14.5	\$ 65.7	
2027	\$ 5.7	\$ 2.4	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 19.0	\$ 9.3	\$ 8.0	\$ 6.2	\$ 5.8	\$ 3.0	\$ 3.3	\$ 2.6	\$ 9.8	\$ 42.5	\$ 14.7	\$ 67.1	
2028	\$ 5.8	\$ 2.5	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 19.4	\$ 9.5	\$ 8.2	\$ 6.4	\$ 5.9	\$ 3.1	\$ 3.4	\$ 2.7	\$ 10.0	\$ 43.4	\$ 15.0	\$ 68.4	
2029	\$ 5.9	\$ 2.5	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 19.8	\$ 9.6	\$ 8.4	\$ 6.5	\$ 6.0	\$ 3.1	\$ 3.5	\$ 2.7	\$ 10.2	\$ 44.3	\$ 15.3	\$ 69.8	
2030	\$ 6.0	\$ 2.6	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 20.2	\$ 9.8	\$ 8.5	\$ 6.6	\$ 6.1	\$ 3.2	\$ 3.6	\$ 2.8	\$ 10.4	\$ 45.1	\$ 15.6	\$ 71.2	
2031	\$ 6.2	\$ 2.6	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 20.6	\$ 10.0	\$ 8.7	\$ 6.8	\$ 6.2	\$ 3.3	\$ 3.6	\$ 2.8	\$ 10.6	\$ 46.1	\$ 16.0	\$ 72.6	
2032	\$ 6.3	\$ 2.7	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 21.0	\$ 10.2	\$ 8.9	\$ 6.9	\$ 6.4	\$ 3.3	\$ 3.7	\$ 2.9	\$ 10.8	\$ 47.0	\$ 16.3	\$ 74.0	
2033	\$ 6.4	\$ 2.7	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 21.4	\$ 10.4	\$ 9.1	\$ 7.0	\$ 6.5	\$ 3.4	\$ 3.8	\$ 2.9	\$ 11.0	\$ 47.9	\$ 16.6	\$ 75.5	
2034	\$ 6.5	\$ 2.8	\$ 1.1	\$ 0.8	\$ 21.8	\$ 10.6	\$ 9.2	\$ 7.2	\$ 6.6	\$ 3.5	\$ 3.8	\$ 3.0	\$ 11.2	\$ 48.9	\$ 16.9	\$ 77.0	
2035	\$ 6.7	\$ 2.9	\$ 1.1	\$ 0.8	\$ 22.3	\$ 10.9	\$ 9.4	\$ 7.3	\$ 6.8	\$ 3.5	\$ 3.9	\$ 3.0	\$ 11.5	\$ 49.8	\$ 17.3	\$ 78.6	
2036	\$ 6.8	\$ 2.9	\$ 1.1	\$ 0.9	\$ 22.7	\$ 11.1	\$ 9.6	\$ 7.5	\$ 6.9	\$ 3.6	\$ 4.0	\$ 3.1	\$ 11.7	\$ 50.8	\$ 17.6	\$ 80.1	

Note: Revenues are in constant US\$ (2005 levels)

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Revenues (Millions of US\$) - Louis Berger Optimistic Scenario

Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment

Year	Toll Plaza 1				Toll Plaza 2				Toll Plaza 3				Sub-Total			Total
	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Plaza 1	Plaza 2	Plaza 3	
2006	\$ 1.1	\$ 0.2	\$ 0.2	\$ 0.1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.6	\$ -	\$ -	\$ 1.6
2007	\$ 1.4	\$ 0.3	\$ 0.2	\$ 0.2	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.1	\$ -	\$ -	\$ 2.1
2008	\$ 3.5	\$ 0.8	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 5.8	\$ 1.5	\$ 2.5	\$ 2.0	\$ 1.6	\$ 0.4	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 5.1	\$ 11.8	\$ 3.8	\$ 20.8
2009	\$ 4.0	\$ 0.9	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 8.0	\$ 2.2	\$ 3.4	\$ 2.6	\$ 2.2	\$ 0.6	\$ 1.3	\$ 1.0	\$ 5.8	\$ 16.1	\$ 5.2	\$ 27.2
2010	\$ 4.5	\$ 1.1	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 10.5	\$ 3.0	\$ 4.4	\$ 3.4	\$ 2.9	\$ 0.9	\$ 1.7	\$ 1.3	\$ 6.6	\$ 21.3	\$ 6.9	\$ 34.9
2011	\$ 5.1	\$ 1.3	\$ 0.6	\$ 0.5	\$ 11.8	\$ 3.6	\$ 4.8	\$ 3.8	\$ 3.3	\$ 1.1	\$ 1.9	\$ 1.5	\$ 7.5	\$ 24.0	\$ 7.8	\$ 39.3
2012	\$ 5.7	\$ 1.6	\$ 0.7	\$ 0.6	\$ 13.2	\$ 4.3	\$ 5.3	\$ 4.2	\$ 3.7	\$ 1.3	\$ 2.1	\$ 1.6	\$ 8.6	\$ 27.0	\$ 8.7	\$ 44.3
2013	\$ 6.3	\$ 1.9	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 14.6	\$ 5.0	\$ 5.9	\$ 4.6	\$ 4.1	\$ 1.5	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 9.6	\$ 30.1	\$ 9.7	\$ 49.4
2014	\$ 6.9	\$ 2.1	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 15.9	\$ 5.7	\$ 6.5	\$ 5.0	\$ 4.5	\$ 1.7	\$ 2.5	\$ 2.0	\$ 10.6	\$ 33.1	\$ 10.7	\$ 54.4
2015	\$ 7.4	\$ 2.4	\$ 0.9	\$ 0.7	\$ 17.2	\$ 6.5	\$ 7.0	\$ 5.4	\$ 4.8	\$ 2.0	\$ 2.7	\$ 2.1	\$ 11.5	\$ 36.1	\$ 11.6	\$ 59.3
2016	\$ 8.0	\$ 2.7	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 18.4	\$ 7.3	\$ 7.5	\$ 5.8	\$ 5.1	\$ 2.2	\$ 2.9	\$ 2.3	\$ 12.5	\$ 39.0	\$ 12.5	\$ 64.0
2017	\$ 8.4	\$ 3.0	\$ 1.1	\$ 0.8	\$ 19.5	\$ 8.1	\$ 7.9	\$ 6.2	\$ 5.5	\$ 2.4	\$ 3.1	\$ 2.4	\$ 13.4	\$ 41.7	\$ 13.4	\$ 68.5
2018	\$ 8.9	\$ 3.3	\$ 1.1	\$ 0.9	\$ 20.6	\$ 8.9	\$ 8.4	\$ 6.5	\$ 5.8	\$ 2.7	\$ 3.3	\$ 2.5	\$ 14.2	\$ 44.3	\$ 14.2	\$ 72.7
2019	\$ 9.3	\$ 3.5	\$ 1.2	\$ 0.9	\$ 21.5	\$ 9.3	\$ 8.7	\$ 6.8	\$ 6.0	\$ 2.8	\$ 3.4	\$ 2.7	\$ 14.9	\$ 46.4	\$ 14.9	\$ 76.1
2020	\$ 9.7	\$ 3.6	\$ 1.2	\$ 0.9	\$ 22.4	\$ 9.7	\$ 9.1	\$ 7.1	\$ 6.3	\$ 2.9	\$ 3.6	\$ 2.8	\$ 15.5	\$ 48.2	\$ 15.5	\$ 79.2
2021	\$ 10.0	\$ 3.8	\$ 1.3	\$ 1.0	\$ 23.2	\$ 10.0	\$ 9.4	\$ 7.3	\$ 6.5	\$ 3.0	\$ 3.7	\$ 2.9	\$ 16.0	\$ 49.9	\$ 16.1	\$ 82.0
2022	\$ 10.3	\$ 3.9	\$ 1.3	\$ 1.0	\$ 23.9	\$ 10.3	\$ 9.7	\$ 7.5	\$ 6.7	\$ 3.1	\$ 3.8	\$ 3.0	\$ 16.5	\$ 51.5	\$ 16.6	\$ 84.6
2023	\$ 10.6	\$ 4.0	\$ 1.3	\$ 1.0	\$ 24.6	\$ 10.6	\$ 10.0	\$ 7.7	\$ 6.9	\$ 3.2	\$ 3.9	\$ 3.0	\$ 17.0	\$ 52.9	\$ 17.0	\$ 86.8
2024	\$ 10.9	\$ 4.1	\$ 1.4	\$ 1.1	\$ 25.1	\$ 10.9	\$ 10.2	\$ 7.9	\$ 7.0	\$ 3.3	\$ 4.0	\$ 3.1	\$ 17.4	\$ 54.1	\$ 17.4	\$ 88.9
2025	\$ 11.1	\$ 4.1	\$ 1.4	\$ 1.1	\$ 25.6	\$ 11.1	\$ 10.4	\$ 8.1	\$ 7.2	\$ 3.3	\$ 4.1	\$ 3.2	\$ 17.7	\$ 55.2	\$ 17.8	\$ 90.7
2026	\$ 11.3	\$ 4.2	\$ 1.4	\$ 1.1	\$ 26.2	\$ 11.3	\$ 10.6	\$ 8.2	\$ 7.3	\$ 3.4	\$ 4.2	\$ 3.2	\$ 18.1	\$ 56.3	\$ 18.1	\$ 92.5
2027	\$ 11.5	\$ 4.3	\$ 1.5	\$ 1.1	\$ 26.7	\$ 11.5	\$ 10.8	\$ 8.4	\$ 7.5	\$ 3.5	\$ 4.2	\$ 3.3	\$ 18.4	\$ 57.4	\$ 18.5	\$ 94.3
2028	\$ 11.8	\$ 4.4	\$ 1.5	\$ 1.1	\$ 27.2	\$ 11.7	\$ 11.0	\$ 8.6	\$ 7.6	\$ 3.5	\$ 4.3	\$ 3.4	\$ 18.8	\$ 58.6	\$ 18.8	\$ 96.2
2029	\$ 12.0	\$ 4.5	\$ 1.5	\$ 1.2	\$ 27.8	\$ 12.0	\$ 11.3	\$ 8.7	\$ 7.8	\$ 3.6	\$ 4.4	\$ 3.4	\$ 19.2	\$ 59.8	\$ 19.2	\$ 98.1
2030	\$ 12.2	\$ 4.6	\$ 1.5	\$ 1.2	\$ 28.3	\$ 12.2	\$ 11.5	\$ 8.9	\$ 7.9	\$ 3.7	\$ 4.5	\$ 3.5	\$ 19.6	\$ 61.0	\$ 19.6	\$ 100.1
2031	\$ 12.5	\$ 4.7	\$ 1.6	\$ 1.2	\$ 28.9	\$ 12.5	\$ 11.7	\$ 9.1	\$ 8.1	\$ 3.8	\$ 4.6	\$ 3.6	\$ 19.9	\$ 62.2	\$ 20.0	\$ 102.1
2032	\$ 12.7	\$ 4.8	\$ 1.6	\$ 1.2	\$ 29.5	\$ 12.7	\$ 12.0	\$ 9.3	\$ 8.2	\$ 3.8	\$ 4.7	\$ 3.6	\$ 20.3	\$ 63.4	\$ 20.4	\$ 104.1
2033	\$ 13.0	\$ 4.9	\$ 1.6	\$ 1.3	\$ 30.1	\$ 13.0	\$ 12.2	\$ 9.5	\$ 8.4	\$ 3.9	\$ 4.8	\$ 3.7	\$ 20.8	\$ 64.7	\$ 20.8	\$ 106.2
2034	\$ 13.3	\$ 5.0	\$ 1.7	\$ 1.3	\$ 30.7	\$ 13.2	\$ 12.4	\$ 9.6	\$ 8.6	\$ 4.0	\$ 4.9	\$ 3.8	\$ 21.2	\$ 66.0	\$ 21.2	\$ 108.4
2035	\$ 13.5	\$ 5.1	\$ 1.7	\$ 1.3	\$ 31.3	\$ 13.5	\$ 12.7	\$ 9.8	\$ 8.7	\$ 4.1	\$ 5.0	\$ 3.9	\$ 21.6	\$ 67.3	\$ 21.6	\$ 110.5
2036	\$ 13.8	\$ 5.2	\$ 1.7	\$ 1.3	\$ 31.9	\$ 13.8	\$ 12.9	\$ 10.0	\$ 8.9	\$ 4.1	\$ 5.1	\$ 3.9	\$ 22.0	\$ 68.6	\$ 22.1	\$ 112.7

Note: Revenues are in constant US\$ (2005 levels)

Traffic Due-Diligence for Autopista del Nordeste

Revenues (Millions of US\$) - Louis Berger Pessimistic Scenario													Includes Ramp-Up and Bus Traffic Adjustment													Total				
Toll Plaza 1					Toll Plaza 2					Toll Plaza 3					Sub-Total					Total										
Year	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Autos	Buses	Light Trucks	Heavy Trucks	Plaza 1	Plaza 2	Plaza 3	Revenues														
2006	\$ 0.6	\$ 0.1	\$ 0.1	\$ 0.0	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0.8	\$ -	\$ -	\$ 0.8														
2007	\$ 0.7	\$ 0.2	\$ 0.1	\$ 0.1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.0	\$ -	\$ -	\$ 1.0														
2008	\$ 2.0	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 0.2	\$ 4.4	\$ 1.1	\$ 1.9	\$ 1.5	\$ 1.3	\$ 0.4	\$ 0.8	\$ 0.6	\$ 3.0	\$ 8.8	\$ 3.1	\$ 14.9														
2009	\$ 2.3	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 5.5	\$ 1.5	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 1.6	\$ 0.5	\$ 1.0	\$ 0.8	\$ 3.5	\$ 11.0	\$ 3.9	\$ 18.4														
2010	\$ 2.4	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 6.7	\$ 2.0	\$ 2.8	\$ 2.1	\$ 2.1	\$ 0.7	\$ 1.2	\$ 0.9	\$ 3.7	\$ 13.6	\$ 4.8	\$ 22.1														
2011	\$ 2.6	\$ 0.7	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 8.1	\$ 2.5	\$ 3.3	\$ 2.5	\$ 2.6	\$ 0.9	\$ 1.4	\$ 1.1	\$ 4.0	\$ 16.5	\$ 5.9	\$ 26.3														
2012	\$ 2.7	\$ 0.8	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 8.9	\$ 2.9	\$ 3.5	\$ 2.7	\$ 2.9	\$ 1.0	\$ 1.5	\$ 1.1	\$ 4.2	\$ 18.0	\$ 6.5	\$ 28.7														
2013	\$ 2.9	\$ 0.9	\$ 0.4	\$ 0.3	\$ 9.5	\$ 3.3	\$ 3.7	\$ 2.9	\$ 3.1	\$ 1.2	\$ 1.6	\$ 1.2	\$ 4.5	\$ 19.5	\$ 7.1	\$ 31.1														
2014	\$ 3.0	\$ 1.0	\$ 0.5	\$ 0.3	\$ 10.1	\$ 3.7	\$ 4.0	\$ 3.1	\$ 3.4	\$ 1.3	\$ 1.7	\$ 1.3	\$ 4.7	\$ 21.0	\$ 7.7	\$ 33.4														
2015	\$ 3.1	\$ 1.1	\$ 0.5	\$ 0.3	\$ 10.7	\$ 4.2	\$ 4.2	\$ 3.3	\$ 3.6	\$ 1.5	\$ 1.8	\$ 1.4	\$ 5.0	\$ 22.4	\$ 8.2	\$ 35.6														
2016	\$ 3.2	\$ 1.2	\$ 0.5	\$ 0.3	\$ 11.3	\$ 4.6	\$ 4.4	\$ 3.4	\$ 3.8	\$ 1.6	\$ 1.9	\$ 1.5	\$ 5.2	\$ 23.7	\$ 8.8	\$ 37.7														
2017	\$ 3.3	\$ 1.3	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 11.8	\$ 5.0	\$ 4.6	\$ 3.6	\$ 4.0	\$ 1.8	\$ 2.0	\$ 1.5	\$ 5.5	\$ 25.0	\$ 9.3	\$ 39.7														
2018	\$ 3.4	\$ 1.4	\$ 0.5	\$ 0.4	\$ 12.2	\$ 5.5	\$ 4.8	\$ 3.7	\$ 4.1	\$ 1.9	\$ 2.1	\$ 1.6	\$ 5.7	\$ 26.2	\$ 9.7	\$ 41.6														
2019	\$ 3.5	\$ 1.4	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 12.6	\$ 5.7	\$ 5.0	\$ 3.8	\$ 4.3	\$ 2.0	\$ 2.2	\$ 1.7	\$ 5.9	\$ 27.1	\$ 10.1	\$ 43.0														
2020	\$ 3.6	\$ 1.4	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 13.0	\$ 5.8	\$ 5.1	\$ 4.0	\$ 4.4	\$ 2.1	\$ 2.2	\$ 1.7	\$ 6.0	\$ 27.9	\$ 10.4	\$ 44.3														
2021	\$ 3.7	\$ 1.5	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 13.3	\$ 6.0	\$ 5.2	\$ 4.1	\$ 4.5	\$ 2.1	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 6.1	\$ 28.6	\$ 10.7	\$ 45.4														
2022	\$ 3.8	\$ 1.5	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 13.6	\$ 6.1	\$ 5.4	\$ 4.2	\$ 4.6	\$ 2.2	\$ 2.3	\$ 1.8	\$ 6.3	\$ 29.3	\$ 10.9	\$ 46.5														
2023	\$ 3.9	\$ 1.5	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 13.9	\$ 6.2	\$ 5.5	\$ 4.2	\$ 4.7	\$ 2.2	\$ 2.4	\$ 1.8	\$ 6.4	\$ 29.8	\$ 11.2	\$ 47.4														
2024	\$ 3.9	\$ 1.6	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 14.2	\$ 6.3	\$ 5.6	\$ 4.3	\$ 4.8	\$ 2.3	\$ 2.4	\$ 1.9	\$ 6.5	\$ 30.4	\$ 11.4	\$ 48.2														
2025	\$ 4.0	\$ 1.6	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 14.4	\$ 6.4	\$ 5.6	\$ 4.4	\$ 4.9	\$ 2.3	\$ 2.5	\$ 1.9	\$ 6.6	\$ 30.8	\$ 11.5	\$ 49.0														
2026	\$ 4.0	\$ 1.6	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 14.6	\$ 6.5	\$ 5.7	\$ 4.4	\$ 4.9	\$ 2.3	\$ 2.5	\$ 1.9	\$ 6.7	\$ 31.3	\$ 11.7	\$ 49.7														
2027	\$ 4.1	\$ 1.6	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 14.8	\$ 6.6	\$ 5.8	\$ 4.5	\$ 5.0	\$ 2.4	\$ 2.5	\$ 2.0	\$ 6.8	\$ 31.8	\$ 11.9	\$ 50.5														
2028	\$ 4.2	\$ 1.6	\$ 0.6	\$ 0.4	\$ 15.0	\$ 6.7	\$ 5.9	\$ 4.6	\$ 5.1	\$ 2.4	\$ 2.6	\$ 2.0	\$ 6.9	\$ 32.2	\$ 12.1	\$ 51.2														
2029	\$ 4.2	\$ 1.7	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 15.3	\$ 6.8	\$ 6.0	\$ 4.6	\$ 5.2	\$ 2.4	\$ 2.6	\$ 2.0	\$ 7.0	\$ 32.7	\$ 12.2	\$ 52.0														
2030	\$ 4.3	\$ 1.7	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 15.5	\$ 6.9	\$ 6.1	\$ 4.7	\$ 5.2	\$ 2.5	\$ 2.6	\$ 2.1	\$ 7.1	\$ 33.2	\$ 12.4	\$ 52.8														
2031	\$ 4.4	\$ 1.7	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 15.7	\$ 7.0	\$ 6.2	\$ 4.8	\$ 5.3	\$ 2.5	\$ 2.7	\$ 2.1	\$ 7.2	\$ 33.7	\$ 12.6	\$ 53.5														
2032	\$ 4.4	\$ 1.7	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 16.0	\$ 7.1	\$ 6.3	\$ 4.9	\$ 5.4	\$ 2.6	\$ 2.7	\$ 2.1	\$ 7.3	\$ 34.2	\$ 12.8	\$ 54.4														
2033	\$ 4.5	\$ 1.8	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 16.2	\$ 7.2	\$ 6.4	\$ 4.9	\$ 5.5	\$ 2.6	\$ 2.8	\$ 2.1	\$ 7.4	\$ 34.7	\$ 13.0	\$ 55.2														
2034	\$ 4.6	\$ 1.8	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 16.4	\$ 7.4	\$ 6.4	\$ 5.0	\$ 5.6	\$ 2.6	\$ 2.8	\$ 2.2	\$ 7.6	\$ 35.2	\$ 13.2	\$ 56.0														
2035	\$ 4.6	\$ 1.8	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 16.7	\$ 7.5	\$ 6.5	\$ 5.1	\$ 5.7	\$ 2.7	\$ 2.9	\$ 2.2	\$ 7.7	\$ 35.8	\$ 13.4	\$ 56.8														
2036	\$ 4.7	\$ 1.9	\$ 0.7	\$ 0.5	\$ 16.9	\$ 7.6	\$ 6.6	\$ 5.2	\$ 5.7	\$ 2.7	\$ 2.9	\$ 2.2	\$ 7.8	\$ 36.3	\$ 13.6	\$ 57.7														
Note: Revenues are in constant US\$ (2005 levels)																														

Annex G

Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero

**CONTRATO DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA
EN RÉGIMEN DE PEAJE
CARRETERA SANTO DOMINGO – CRUCE EL RINCÓN DE MOLINILLO.**

ACTA DE ACUERDO No. 8

ANEXO G

Resumen de Acuerdos de Garantía con MIGA

Garantías de MIGA

En la Fecha de Cierre, la Agencia Multilateral de Garantía de la Inversión (“MIGA”), miembro del Grupo del Banco Mundial, firmará un Contrato de Garantía para Préstamos (“Garantía de MIGA de Préstamos”) con Autopistas del Nordeste (Cayman) Limited (el “Titular de la Garantía” o el “Emisor”, según el contexto), en su carácter de prestamista bajo el Préstamo Garantizado (según de lo define más adelante), y Contratos de Garantía para las Inversiones en Acciones de Capital (cada uno de ellos, una “Garantía de MIGA de la Inversión de Capital”) y Contratos de Garantía para los Préstamos (cada uno de ellos, una “Garantía de MIGA del Préstamo del Patrocinador” y, conjuntamente con la Garantía de Préstamo MIGA y las Garantías de MIGA del Préstamo del Patrocinador, las “Garantías de MIGA”) con cada uno de Organización de Ingeniería Internacional S.A., ODINSA Holding Inc., C.I. Grodco S. en C.A. Ingenieros Civiles, y Grodco Panamá, respectivamente (cada uno de ellos, un “Patrocinador Beneficiario de la Garantía”). Las Garantías de MIGA entrarán en vigor en la Fecha de Cierre.

La presente descripción de las Garantías de MIGA ha sido preparada sólo a título informativo y no pretende ser exhaustiva.

Garantía de Préstamo MIGA

La Garantía de Préstamo MIGA garantiza el Préstamo Principal que hará el Emisor a la Compañía según los términos del Acuerdo de Préstamo (el “Préstamo Garantizado”). La Garantía de Préstamo no será una garantía del pago completo del Préstamo Garantizado. La Garantía de Préstamo MIGA garantiza en parte los pagos programados del principal y del interés sobre el Préstamo Garantizado solo si la Compañía incumple cualquiera de esos pagos debido a una Restricción de Transferencia, Expropiación, Guerra o Disturbio Civil, o Incumplimiento del Contrato, según lo descrito más adelante (cada uno, un “Riesgo Cubierto”), que ocurra y continúe ocurriendo durante todo el correspondiente Período de Espera para el respectivo Riesgo Cubierto y solamente de acuerdo con sus términos y condiciones. MIGA pagará al Fideicomisario una indemnización conforme a la Garantía de Préstamo MIGA solo si la compañía ha hecho las transferencias a MIGA requeridas conforme a los términos de la Garantía de Préstamo MIGA. Sujeto a ciertas condiciones y deducciones, MIGA hará un pago de indemnización de una cantidad igual a 51% de la cantidad de cualquier pago programado del principal o del interés incumplido como resultado de un Riesgo Cubierto. La cantidad cubierta por la Garantía de Préstamo MIGA en la Fecha de Cierre será de \$40.7 millones (la “Cantidad de la Garantía de Préstamo”). Siempre y cuando no haya ocurrido ningún Riesgo Cubierto que de lugar a una pérdida conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, el Emisor tendrá la opción

de aumentar la Cantidad de la Garantía de Préstamo hasta un máximo de \$103.0 millones notificándolo a MIGA con 30 días de antelación al inicio de cualquier período contractual de tres meses conforme a la misma (la "Opción de Espera"). A más tardar treinta y cinco días antes de finalizar cada período contractual conforme a la Garantía de Préstamo MIGA que ocurra antes del 15 de julio de 2008, se le exigirá al Emisor sujeto al Contrato que ejecute la Opción de Espera para aumentar la Cantidad de la Garantía de Préstamo en la cantidad de interés capitalizada en la siguiente fecha de pago trimestral próxima o en la cantidad de cualquier fondo desembolsado de ciertas cuentas. La Garantía de Préstamo MIGA continuará en vigor a partir de la Fecha de Cierre hasta febrero de 2026.

La Garantía de Préstamo MIGA será prendada para beneficio de los tenedores de títulos de deuda (los "Titulares") del Emisor de acuerdo con el Contrato de Emisión ("Indenture") conforme al Contrato. El Fideicomisario tendrá derecho a tomar decisiones legalmente obligatorias a nombre del Emisor con respecto a la Garantía de Préstamo MIGA.

Prima y cuotas

El Titular de la Garantía pagará trimestralmente una cuota igual a 1.60% anual de la cantidad de la Garantía de Préstamo y una cuota de Opción de Espera igual a 0.48% anual de la cantidad sujeta en ese momento a la Opción de Espera, en cada caso en la fecha de vencimiento de la Prima. Además, el Titular de la Garantía pagará una cuota anual de reaseguro igual a 0.10% de la cantidad reasegurada dividida entre la suma de la cantidad de la Garantía de Préstamo y de cualquier cantidad de la opción de espera, calculada en la fecha de entrada en vigor, en los términos definidos en la Garantía de Préstamo MIGA multiplicada por la cantidad de la Garantía de Préstamo en el período contractual trimestral aplicable.

Deducibles

La indemnización conforme a cada una de las Garantías de MIGA está sujeta, en el caso de una pérdida causada por guerra y disturbio civil, a una Suma Deducible de US\$25,000 (la "Suma Deducible").

Riesgos Cubiertos

Las Garantías de Préstamos MIGA cubrirán cualquier pérdida al Emisor que resulte de cualquiera de los siguientes Riesgos Cubiertos:

Restricción de Transferencia

Una "Restricción de Transferencia" es cualquier acción o inacción realizada por el gobierno de la República Dominicana que impida al Titular de la Garantía o a la Compañía, de manera directa o indirecta, legalmente:

- (i) convertir Pesos dominicanos en dólares norteamericanos con el fin de hacer un pago programado del principal y del interés; o
- (ii) transferir fuera de la República Dominicana los dólares norteamericanos que constituyen un pago programado del principal o del interés.

Para que una Pérdida causada por una Restricción de Transferencia sea cubierta, el Titular de la Garantía y la Compañía deben haber solicitado continuamente y no podido convertir los

Pesos dominicanos o transferir los dólares norteamericanos en cuestión, y cumplir otros requisitos, incluyendo un Período de Espera de 30 días continuos.

Expropiación

Una “Expropiación” es cualquier acción o inacción directa o indirecta atribuible al gobierno de la República Dominicana que prive directamente al Titular de la Garantía o a la Compañía del uso y control de los fondos que constituyen un pago programado del principal o del interés.

La Garantía de Préstamo MIGA no garantizará contra pérdidas resultantes de cualquier medida atribuible al gobierno de la República Dominicana que constituya una medida de buena fe, no discriminatoria, de aplicación general que los gobiernos toman normalmente con el fin de regular la actividad económica, asegurar la seguridad pública, obtener ingresos o proteger el medio ambiente, a menos que la medida sea diseñada por el gobierno de la República Dominicana para que tenga un efecto confiscatorio o sea parte de una moratoria generalizada de la deuda o de un aplazamiento de la deuda en el que el Titular de la Garantía o a la Compañía se vean imposibilitados de usar y controlar los fondos en pesos dominicanos o en dólares norteamericanos.

Para que una pérdida causada por expropiación sea cubierta, el Titular de la Garantía debe cumplir ciertos requisitos de la Garantía de Préstamo MIGA, incluyendo un Período de Espera de 30 días continuos.

Guerra y Disturbio Civil

La Garantía de Préstamo MIGA cubre ciertas Pérdidas si son resultado directo e inmediato de una guerra, revolución, insurrección, guerra civil, conmoción civil, o actos de terrorismo o de sabotaje realizado, en cada caso, con la intención primaria de alcanzar un objetivo político en la República Dominicana, y que el incumplimiento continúe durante todo el Período de Espera aplicable.

Las pérdidas que se cubren en tales circunstancias son: (a) la destrucción o la desaparición, o el daño físico a activos tangibles (con excepción de metales preciosos, gemas, obras de arte, dinero o documentos) en la República Dominicana que constituyen el Peaje de Carretera; o (b) la incapacidad total de la compañía de realizar operaciones esenciales para su total viabilidad financiera como una preocupación permanente durante el Período de Espera aplicable de 120 días continuos.

Para que una pérdida causada por una Guerra y Disturbio Civil sea cubierta, el Titular de la Garantía debe cumplir los requerimientos de la correspondiente Garantía de MIGA, incluyendo un Período de Espera de 120 días continuos con respecto a las circunstancias descritas en la cláusula (b) del párrafo precedente.

Se excluyen expresamente las pérdidas resultantes de una guerra entre cualquiera de los siguientes países: China, Francia, Gran Bretaña, Federación Rusa y los Estados Unidos de América.

Incumplimiento del Contrato

Si el Titular de la Garantía o la Compañía no pueden hacer cumplir una decisión final y obligatoria de un tribunal arbitral o de una corte legal presentada en los méritos a su favor

contra el gobierno de la República Dominicana, la Garantía de Préstamo MIGA proporcionará la indemnización, siempre que (a) la indemnización sea por una cantidad monetaria especificada y haya sido presentada conforme a un incumplimiento de ciertas obligaciones contractuales del gobierno de la República Dominicana según la Concesión especificadas en la Garantía de Préstamo MIGA, o el rechazo de la concesión por parte del gobierno de la República Dominicana y (b) el Titular de la Garantía y la Compañía han hecho todos los esfuerzos razonables para hacer cumplir la decisión durante el Período de Espera aplicable, incluyendo hacer requerimientos al gobierno de la República Dominicana para que honre la decisión y la presentación y solicitud de una acción coercitiva en una corte de la República Dominicana según lo contemplado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y la Aplicación de Laudos Arbitrales Extranjeros de 1958.

Para que una pérdida causada por incumplimiento del Contrato sea cubierta, el Titular de la Garantía debe cumplir los requerimientos de la Garantía de Préstamo MIGA, incluyendo un Período de Espera de 120 días continuos, excepto en el caso de un incumplimiento por parte del gobierno de la República Dominicana del pago de los Ingresos Mínimos Garantizados o del pago por la terminación prematura del Acuerdo de Concesión, en cuyo caso el Período de Espera es de 90 días continuos.

Limitaciones de la Cobertura

Restricciones, Deducciones y Ajustes

MIGA no será responsable, en forma global, de ningún pago que exceda US\$103.0 millones bajo la Garantía de Préstamo MIGA durante el período de la Garantía. MIGA deducirá de cualquier indemnización debida conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, la parte del Titular de la Garantía de cualquier otra indemnización o beneficio recibido por o adeudado al Titular de la Garantía de cualquier fuente a excepción de los ingresos del seguro con respecto a cualquier parte de una pérdida compensable no sujeta a indemnización por MIGA. Si el Titular de la Garantía recibe ingresos del seguro relacionados con una pérdida cubierta conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, MIGA hará una deducción de su pago de indemnización al Titular de la Garantía solo en la medida en que el Titular de la Garantía asuma por su propia cuenta menos del 5% de la pérdida. En caso de Guerra o Disturbio Civil, MIGA también reducirá los pagos conforme a la Garantía de Préstamo MIGA en la Suma Deducible.

Conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, MIGA será responsable solo de pagar la cantidad adeudada en ese momento conforme al cronograma de pago original según los términos del Acuerdo de Préstamo, independientemente de que se hayan acelerado los pagos programados, y solo si el Titular de la Garantía ha cumplido todos los términos y las condiciones de la Garantía de Préstamo MIGA, incluyendo el pago de Primas a MIGA. La indemnización conforme a la Garantía de Préstamo MIGA no incluirá los pagos del interés acumulados a una tasa de penalidad o de incumplimiento, las transacciones de los derivados asociadas al Préstamo Garantizado, los impuestos, las cuotas, los costes, los gastos, o ninguna otra cantidad que no sea la de los pagos programados adeudados con respecto al Préstamo Garantizado. Sin embargo, en caso de aceleración del Préstamo principal como resultado de un hecho que constituya un incumplimiento del Contrato conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, MIGA pagará, en un período de 15 ó 30 días, de acuerdo con las circunstancias, a partir de la fecha de expiración del Período de Espera aplicable, el 51% de cualquier cantidad principal pendiente y del interés acumulado hasta la fecha del pago menos el valor actual neto de la cantidad agregada de las Primas que habrían sido pagadas a MIGA en caso de que el

Préstamo principal no hubiera sido acelerado y todos los pagos del mismo se hubieran realizado de acuerdo con el cronograma de pago original, descontado en una tasa igual a la tasa de interés pagadera sobre los Pagarés. La cantidad de la indemnización está sujeta a ajuste si el Titular de la Garantía ha hecho o ha garantizado Préstamos a la Compañía o ha tomado otras medidas financieras con la Compañía tales como la compra de cuentas por cobrar (que no sean los Préstamos pagaderos en pesos dominicanos) que MIGA no ha garantizado, y la Compañía ha pagado una mayor proporción de esas otras obligaciones que la de los pagos programados del Préstamo Garantizado.

Conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, la cantidad de la Garantía de Préstamo será reducida en la cantidad de la indemnización pagada por cualquier demanda y en el 51% de la cantidad de cada reembolso del principal del Préstamo Garantizado.

Exclusiones

MIGA no será responsable de las pérdidas provocadas por (a) las leyes en vigor en la República Dominicana en la Fecha de Cierre, o ningún hecho o acción realizada por el gobierno antes de la Fecha de Cierre; (b) Prácticas Corruptas, Lavado de Dinero, o violaciones de las leyes atribuibles al Titular de la Garantía o a la Compañía; (c) incumplimiento material por parte del Titular de la Garantía o de la Compañía de las Políticas y Directivas Ambientales de MIGA vigentes en la fecha de entrada en vigor; (d) uso de Mano de Obra infantil y Mano de Obra Forzada atribuible a la Compañía; (e) incumplimiento de la Compañía o el Titular de la Garantía de sus obligaciones con respecto a la República Dominicana, excepto en el caso de una demanda resultante de un incumplimiento del Contrato, en el que el gobierno de la República Dominicana acordó pagar una obligación surgida según los términos del Acuerdo de Concesión a pesar del incumplimiento del Acuerdo de Concesión por parte del Titular de la Garantía o la Compañía; (f) cualquier acción o inacción del gobierno de la República Dominicana que fuera acordada por el Titular de la Garantía o por la Compañía; (g) guerra entre cualquiera de los siguientes: China, Francia, Gran Bretaña, Federación Rusa y Estados Unidos de América; (h) radiaciones de ionización o contaminación por radiactividad de cualquier desecho nuclear o de la combustión del combustible nuclear; (i) radiactivo, tóxico, explosivo u otras características peligrosas o de contaminaciones de cualquier instalación nuclear, reactor u otro mecanismo nuclear o componente nuclear del mismo; o (j) cualquier arma de guerra que emplee la fisión atómica o nuclear y/o la fusión u otra reacción o fuerza radiactiva similar.

Terminación; Defensas

MIGA puede dar por terminada la Garantía de Préstamo MIGA con respecto a cada Titular de la Garantía de acuerdo con sus términos y condiciones, si (a) se demuestra que la Garantía del Titular de la Garantía con respecto al material informativo para un Riesgo Cubierto es falsa, o el Titular de la Garantía omite intencionalmente cualquier información material, y con respecto a cualquier material informativo para un Riesgo Cubierto incluido en este memorando de ofrecimiento, este memorando de ofrecimiento contiene cualquier declaración falsa de un hecho material o no menciona un hecho material necesario para hacer que las declaraciones contenidas en este memorando de ofrecimiento, teniendo en cuenta las circunstancias en las cuales fueron hechas, no confundan; (b) el Titular de la Garantía divulga los términos de la Garantía de Préstamo MIGA en violación de sus disposiciones de confidencialidad sin previo consentimiento escrito de MIGA; (c) el Titular de la Garantía no cumple sus responsabilidades conforme a la Garantía de Préstamo MIGA, que no sea un incumplimiento por no pagar las Primas y cuotas anuales y ese incumplimiento sigue existiendo durante 30 días.

MIGA dará por terminada la Garantía de Préstamo MIGA con respecto a cada Titular de la Garantía de acuerdo con sus términos y condiciones, si el Titular de la Garantía o la Compañía (i) violan materialmente las leyes y regulaciones de la República Dominicana con respecto a la inversión garantizada o la Ruta de Peaje, (ii) violan materialmente las políticas y directivas ambientales de MIGA, o (iii) emplean mano de obra infantil, mano de obra forzada, involucrándose en prácticas corruptas, o lavado de dinero, definidos por la Garantía de MIGA.

Cada Titular de la Garantía puede terminar su respectiva Garantía de MIGA de acuerdo con sus términos y condiciones. En general, si el Titular de la Garantía la termina dentro de los tres primeros años del período de Garantía, el Titular de la Garantía estará obligado a pagar a MIGA el 50% de la Prima total y la cuota de la Opción de Espera que el Titular de la Garantía habría pagado de otra manera durante los períodos contractuales restantes que caen en el plazo de los tres primeros años de dicha Garantía de MIGA.

Procedimiento de Demanda

Todas las demandas de cada Titular de la Garantía demostrarán para la satisfacción razonable de MIGA el derecho del Titular de la Garantía a la indemnización conforme a la Garantía de MIGA. Cada Titular de la Garantía y/o la Compañía presentarán la evidencia material de que disponen en el plazo de los primeros 30 días del Período de Espera aplicable o a partir del comienzo de los procedimientos relacionados con un incumplimiento del Contrato. Durante el resto del Período de Espera, MIGA y el Titular de la Garantía consultarán y cooperarán entre sí, y el Titular de la Garantía continuará proporcionando la evidencia material adicional necesaria y disponible para apoyar la demanda. MIGA no será responsable por ninguna demanda presentada por el Titular de la Garantía después de los 180 días de finalizado el Período de Espera aplicable para cada Riesgo Cubierto. MIGA determinará su responsabilidad de pagar la indemnización al Titular de la Garantía por una pérdida dentro de los 30 días continuos a partir de lo más tarde entre (a) el final del Período de Espera aplicable o (b) la fecha que MIGA considere que la demanda del Titular de la Garantía está completa a menos que MIGA determine su responsabilidad de pagar la indemnización con respecto a cualquier demanda por incumplimiento de la cobertura del Contrato resultante del incumplimiento por parte del gobierno de la República Dominicana de pagar los ingresos mínimos garantizados o de hacer un pago por la terminación prematura según los términos del Acuerdo de Concesión dentro de 15 días continuos. MIGA hará cualquier pago de indemnización dentro de 30 días continuos a partir de la fecha que determine que está obligado a pagar una demanda, excepto que MIGA hará el pago de cualquier indemnización con respecto a cualquier demanda por incumplimiento de la cobertura del Contrato resultante del incumplimiento por parte del gobierno de la República Dominicana de pagar los ingresos mínimos garantizados o de hacer un pago por la terminación prematura según los términos del Acuerdo de Concesión dentro de 15 días continuos.

Deberes de los Titulares de la Garantía

Cada Titular de la Garantía pagará la Prima y la cuota anual adeudada en la fecha de Vencimiento de la Prima y será responsable del interés sobre los pagos tardíos de Primas a un tipo interbancario ofrecido en Londres (LIBOR) más el 3%.

Cada Titular de la Garantía mantendrá y preservará cuentas auditadas de acuerdo con los estándares internacionales de la contabilidad y cualquier otra información material referente al Préstamo Garantizado y al Proyecto de Inversión. El Titular de la Garantía proporcionará rápidamente a MIGA las cuentas y la información que MIGA pueda solicitar razonablemente,

incluyendo copias de las pólizas de seguro conforme a las cuales se podría solicitar la indemnización por cualquier parte de cualquier pérdida.

Cada Titular de la Garantía realizará los esfuerzos razonables para requerir a la Compañía que (a) cumpla con todas las leyes de la República Dominicana; (b) cumpla con las Políticas y Directivas Ambientales de MIGA; (c) no utilice Mano de Obra Infantil, Mano de Obra Forzada, no se involucre en Prácticas Corruptas o Lavado de Dinero; (d) notifique inmediatamente a MIGA sobre las circunstancias que probablemente hayan causado o aumentado materialmente la probabilidad de una pérdida y cualquier defecto (independientemente de la causa) en un pago programado del principal o del interés; (e) proteja el proyecto de inversión y reduzca la pérdida potencial (f) permita a MIGA examinar el proyecto; (g) no renuncie a ningún remedio por cualquier pérdida; (h) coopere completamente con MIGA con respecto a los activos de MIGA y con respecto a los procesamiento de los intereses de MIGA; (i) permita que MIGA realice la supervisión ambiental y de desarrollo del proyecto y de la Compañía, a petición de MIGA; (j) implemente el Plan de Gestión Ambiental dispuesto en la sección 9 y la sección 10 del Estudio del Impacto en el Medioambiente de 2003, enmendado, realizado por Consultoría Colombiana, S.A., (k) ponga en práctica la adquisición de tierras y el reasentamiento de conformidad con las disposiciones de la Política de Reasentamiento Involuntario de MIGA, (l) presente a MIGA informes de supervisión independiente sobre los procesos de puesta en práctica de la adquisición de tierras y reasentamiento y sobre todas las medidas del Plan de Gestión Ambiental cada seis meses durante el período de elaboración del proyecto de inversión y anualmente después de eso; y (m) presente un informe escrito con respecto a cualquier aspecto ambiental o social que se presente en cualquier momento en lo referente al proyecto de inversión que no esté cubierto de otra manera por el Informe de Impacto en el Medioambiente o el Plan de Gestión Ambiental, dicho informe debe incluir una descripción de los planes específicos de remediación para abordar la cuestión analizada en dicho informe.

Subrogación

Una vez recibido el pago de la indemnización de MIGA por cualquier pérdida, MIGA tendrá derecho a ser subrogada completamente, hasta la cantidad de indemnización pagada por MIGA (neta de cualquier cantidad recuperada directamente del gobierno de la República Dominicana según lo descrito en la oración siguiente), a todas las demandas, las causas de acción, recuperaciones y otros derechos que tenga el Titular de la Garantía contra el gobierno de la República Dominicana, la Compañía o cualquier deudor con respecto a dicha pérdida. El Emisor acordó no iniciar ninguna acción de ningún tipo para oponerse o para negar los derechos de MIGA a la subrogación. A MIGA se le permitirá efectuar el salvamento u otras recuperaciones con respecto a pagos de indemnización hechos por MIGA conforme a la Garantía de MIGA (sin ninguna obligación de compartir esos ingresos con el Emisor, el Fideicomisario o cualquier Titular), a través de acuerdos entre MIGA y el gobierno de la República Dominicana o cualquier deudor.

Resolución de conflictos y ley aplicable

Los conflictos serán resueltos mediante arbitraje final y obligatorio de acuerdo con las reglas de arbitraje de MIGA, aplicando primero el Contrato de Garantía de Préstamo MIGA y la Convención de MIGA y, en la medida en que las cuestiones en conflicto no estén cubiertas en el Contrato o la convención de MIGA, aplicando luego los principios generales del derecho. Los arbitrajes serán realizados en inglés en Bruselas, Bélgica. Los laudos del tribunal arbitral serán finales y obligatorios.

Las Garantías de Acciones de Capital de MIGA

Las Garantías de Acciones de Capital de MIGA garantizarán la inversión de los Titulares Garantizados de las Acciones de Capital de una cantidad total de US\$625,000 a cambio de 10,000 acciones del Emisor (las "Acciones") que representan 50% del capital de acciones pendiente del Emisor, e indirectamente 50% del capital de acciones pendiente de la Compañía y los activos tangibles de la compañía representada por las acciones (la "Inversión Garantizada"), sólo si una pérdida con respecto a dicha Inversión Garantizada es causada por un Riesgo Cubierto que ocurra durante todo el Período de Espera correspondiente en conformidad con sus términos y condiciones de las Garantías de Acciones de Capital de MIGA. Sujeto a ciertas condiciones y deducciones, MIGA hará un pago de indemnización por una cantidad igual al 90% (el "Porcentaje de Acciones de Capital Cubierto") de cualquier pérdida cubierta asociada a dicha Inversión Garantizada, hasta una cantidad total máxima de US\$625.000, y cada Patrocinador Beneficiario de la Garantía asumirá el 10% de cada pérdida potencial a su propia cuenta.

La Garantía de Acciones de Capital de MIGA seguirá vigente hasta febrero de 2026. La Garantía de Acciones de Capital de MIGA será sólo para beneficio de los patrocinadores y no será prometida para beneficio del Fideicomisario o de los Titulares.

Las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA

Las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA garantizarán los Préstamos subordinados (los "Préstamos Subordinados Garantizados") realizados por los Titulares Garantizados de las Acciones de Capital al Emisor. Las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA garantizan el 95% de los pagos programados del principal y del interés sobre los Préstamos Subordinados Garantizados sólo si el Emisor incumple cualquier pago debido a una Restricción de Transferencia, Expropiación, Guerra o Disturbio Civil, o Incumplimiento del Contrato, que ocurra y continúe durante todo el Período de Espera correspondiente para el respectivo Riesgo Cubierto y sólo en correspondencia con los términos y las condiciones. Cualquier demanda de ese tipo también estaría sujeta a varias condiciones, exclusiones, excepciones y a otros requisitos para la recuperación conforme a las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA. Las cantidades totales máximas cubiertas por las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA tomadas juntas serán \$ 3.975 millones.

Las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA seguirán vigentes hasta febrero de 2026. Las Garantías de Préstamo del Patrocinador de MIGA serán sólo para beneficio de los patrocinadores y no serán prometidas para beneficio del Fideicomisario o de los Titulares.

Inversionistas Elegibles

Los Titulares de la Garantía deben cumplir los requisitos descritos a continuación para ser elegibles para recibir la indemnización conforme a las Garantías de MIGA:

(a) cualquier persona natural y cualquier persona jurídica pueden ser elegibles para recibir la Garantía de la agencia siempre que:

- (i) dicha persona natural sea un nacional de un Estado miembro de MIGA con excepción de la República Dominicana;
- (ii) dicha persona jurídica esté constituida y tenga su lugar del negocio principal en un miembro o la mayoría de su capital sea propiedad de un miembro o miembros o

nacionales de los mismos, siempre que dicho miembro no sea la República Dominicana en ninguno de los casos antedichos; y

(iii) dicha persona jurídica, sea o no propiedad privada, opere comercialmente.

(b) En caso de que el inversionista tenga más de una nacionalidad, para los propósitos de las disposiciones descritas en el párrafo (a) anterior, la nacionalidad de un miembro prevalecerá por encima de la nacionalidad de un no miembro, y la nacionalidad de la República Dominicana prevalecerá sobre la nacionalidad de cualquier otro miembro.

México y Cuba no son estados miembros de MIGA.

Annex H



REPUBLICA DOMINICANA
Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones - SEOPC

ANEXO H

Datos del Proceso de Colocación de los Securities del Proyecto y datos relacionados con el Financiamiento

- ❖ **Costo de la Financiación - Tasa de interés anual: 9.39%**
- ❖ **Fecha final de repago: 15 de abril de 2024**
- ❖ **Plazo total: 18 años**
- ❖ **Precio de compra por el Concesionario al Estado del Material Asfáltico para fondear la Cuenta de Reserva para Déficit de Ingresos: US\$1.10 / galón**

Autopistas del Nordeste

22 February 2006

Summary of Terms

February 22, 2006

Summary of Terms

Pricing Date: February 22, 2006

Issuer	Autopistas del Nordeste (Cayman) Limited
Amount	US\$ 162,000,000
Form	Senior Secured Notes
Distribution	144A / RegS
Issue Rating (Fitch)	B
Coupon	9.390%
Issue Price	100%
Yield	9.391% Quarterly, 9.501% Semi-Annual
Optional Redemption	After 12/31/2009, Make-Whole Call at UST+75
First Interest Accrual Date	4/15/2006
First Coupon Payment Date	10/15/2008
Expected Average Life Date	2/12/2019
Expected Final Maturity	4/15/2024
Legal Final Maturity	1/15/2026
Settle Date	2/28/2006 (T+4)
Minimum Denominations	\$100,000 x \$1,000
Concession Contract	30 year Concession of a 106km toll road in the Dominican Republic connecting the capital city of Santo Domingo to the Samana Peninsula
Interest	Paid quarterly as of October 15, 2008; Interest is capitalized during construction
Reserve Accounts	Debt Service Reserve Account funded at 6 months interest at closing; \$27.8MM in total liquidity reserves for Construction Completion
Minimum Revenue Guarantee	During operational phase, the Government of the Dominican Republic (GODR) will guarantee minimum revenues sized in US\$ to exceed debt service requirements
MIGA Partial Guarantee	World Bank's Multilateral Investment Guaranty Agency (MIGA) will partially cover all contractual obligations of the GODR related to the project (including the Minimum Revenue Guarantee) as well as major political risks
Sole Bookrunner	Morgan Stanley

Morgan Stanley

22 February 2006

Summary of Terms (cont'd)

February 22, 2006

Investor List (\$'000)

Location	Investor	Orders \$235,550,000	Final Allocations \$162,000,000
NY	DIMAIO AHMAD CAPITAL	20,000	15,000
NY	BLUE MOUNTAIN	20,000	15,000
NY	MOORE CAPITAL MANAGEMENT	20,000	15,000
NY	OPPENHEIMER FUNDS INC.	20,000	15,000
West Coast	PELTON PARTNERS LLP	20,000	15,000
NY	UBS SECURITIES LLC	25,000	15,000
NY	QVT FINANCIAL	15,000	13,000
London	PETERCAM BRUSSELS	10,000	10,000
Boston	MASSACHUSETTS FINANCIAL SVCS./CO.	5,200	5,200
NY	NEW WORLD MANAGEMENT, LP	5,000	5,000
NY	NOMURA INTERNATIONAL PLC (UK)	5,000	5,000
NY	S.A.C. CAPITAL	10,000	5,000
London	CBI UBP INTERNATIONAL LTD	7,500	4,000
NY	VR CAPITAL GROUP	10,000	4,000
NY	GE ASSET MANAGEMENT INC	5,000	3,000
NY	SAC GENESIS	5,000	3,000
NY	PEQUOT CAPITAL	5,000	2,500
NY	GALILEO ASSET MANAGEMENT LLC	10,000	2,000
NY	PRUDENTIAL INVESTMENT MGMT	5,000	2,000
NY	HSBC AM (ATLANTIC ADVISORS)	1,750	1,750
Asia	PWM ASIA FID LIAISON DESK	3,200	1,150
NY	HAWK GLOBAL IA/HAMILTON	2,000	1,000
West Coast	LUMEN MASTER GLOBAL VALUE FUND/LTD	1,000	1,000
NY	MILLENNIUM PARTNERS	1,500	1,000
NY	OUTRIDER MANAGEMENT	2,000	1,000
London	FOREIGN & COLONIAL	600	600
West Coast	MACKAY SHIELDS LLC	600	600
London	GESFI BANK	200	200