

Situación Fiscal

Revenues	Audited Fiscal Year			NA
	2009	2010	2011	2012-P
Taxes	\$289.6	\$281.8	\$271.4	\$259.8
Tolls	206.5	209.1	212.2	145.8
Transit Revenue	11.6	11.2	8.5	8.8
Vehicles License Fees	36.3	32.4	33.1	32.7
Investment Income [^]	24.7	19.7	18.2	24.1
Total	568.7	554.2	543.4	471.3

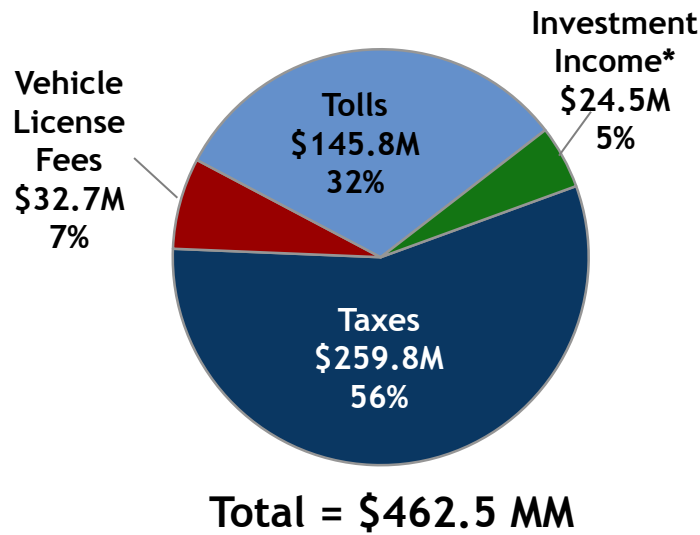
Expenses	Audited Fiscal Year			NA
	2009	2010	2011	2012-P
Salaries and Benefits	\$25.0	\$21.3	\$98.0	\$28.6
Operations & Maintenance	99.4	72.8	59.9	115.1
ATI	102.7	69.0	79.8	84.4
Other	91.7	98.5	96.9	78.6
Total	318.8	261.6	334.7	306.7
<i>Excluding L-70</i>	<i>318.8</i>	<i>261.6</i>	<i>257.5</i>	<i>295.3</i>

Net Revenues	\$249.9	\$292.6	\$208.7	\$164.5
<i>Excluding L-70</i>	<i>\$249.9</i>	<i>\$292.6</i>	<i>\$285.9</i>	<i>\$176.0</i>

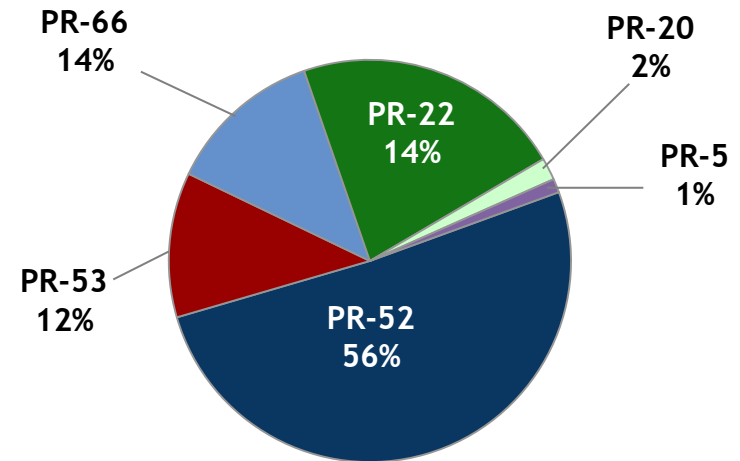
[^]2012-P Excluye ganancia extraordinaria de \$83 millones.

La ACT tiene una diversa fuente de ingresos incluyendo peajes, una variedad de impuestos, cuotas y tarifas de ATI

Ingresos Comprometidos a Bonistas or Fuente - AF2012 NA



Peaje por Autopistas AF 2012 NA



Proyección de ingresos y Servicio a la Deuda

	AF Proyectado				
	2013	2014	2015	2016	2017
1968 Resolution					
Gasoline Taxes	\$165.9	\$168.8	\$171.9	\$175.1	\$178.0
Gas Oil and Diesel Oil Taxes	\$9.0	\$8.5	\$8.6	\$8.7	\$8.8
Subtotal	\$174.9	\$177.3	\$180.5	\$183.8	\$186.8
Motor Vehicle License Fees	\$33.0	\$33.3	\$33.5	\$33.8	\$34.0
Subtotal	\$207.9	\$210.6	\$214.0	\$217.5	\$220.8
Toll Receipts ⁽¹⁾	\$93.4	\$90.7	\$92.2	\$93.7	\$95.2
Investment Income	\$4.4	\$4.4	\$4.4	\$4.4	\$4.4
Total 1968 Resolution Revenues	\$305.8	\$305.7	\$310.6	\$315.6	\$320.4
1968 Resolution Debt Service ⁽²⁾	\$72.5	\$72.5	\$72.5	\$72.5	\$72.5
<i>1968 Resolution Coverage Ratio</i>	4.22x	4.21x	4.28x	4.35x	4.42x
Excess 1968 Resolution Revenues	\$233.2	\$233.1	\$238.0	\$243.1	\$247.8
1998 Resolution					
Petroleum Products Tax	\$94.6	\$96.2	\$98.0	\$99.8	\$101.5
Excess 1968 Resolution Revenues	\$233.2	\$233.1	\$238.0	\$243.1	\$247.8
Toll Receipts PR-66 ⁽¹⁾	\$18.1	\$21.3	\$25.8	\$27.2	\$28.8
Investment Income on 1998 Resolution	\$12.7	\$12.7	\$12.7	\$12.7	\$12.7
Total 1998 Resolution Revenues	\$358.6	\$363.4	\$374.4	\$382.8	\$390.8
1998 Resolution (Snr) Debt Service ⁽²⁾	\$212.0	\$208.4	\$218.2	\$219.6	\$218.9
<i>1998 Resolution Debt Service Coverage (Snr)</i>	1.69x	1.74x	1.72x	1.74x	1.79x
1998 Resolution (Snr + Sub) Debt Service ⁽²⁾	\$235.7	\$232.2	\$242.0	\$243.4	\$243.9
<i>1998 Resolution Debt Service Coverage (Snr + Sub)</i>	1.52x	1.56x	1.55x	1.57x	1.60x
Transit Revenues	9.2	9.7	10.1	10.5	10.9
Aggregate					
Aggregate System Revenues ⁽¹⁾	\$440.4	\$445.6	\$457.0	\$465.8	\$474.2
Aggregate System Debt Service ⁽²⁾	\$308.3	\$304.8	\$314.5	\$316.0	\$316.5
<i>Aggregate System Coverage</i>	1.43x	1.46x	1.45x	1.47x	1.50x
Excess Revenues	\$132.1	\$140.9	\$142.5	\$149.8	\$157.7

(1) Toll projections assume no increase in toll fares.

(2) Excludes bonds defeased with the proceeds of the concession agreement with Metropistas for PR-22 and PR-05.

Impacto de la Concesión PR-22 y PR-5

1. La concesión produce más ahorros que pérdida de ingresos.

- Con la concesión de la PR-22 y PR-5, la ACT elimino su obligación de pagar anualmente sobre \$100 millones de servicio de deuda comparado con alrededor de \$90 millones de ingreso bruto que generaban ambas autopistas.
- Con la concesión de la PR-22 y PR-5 se saldaron \$1,087.9 millones en deuda de ACT (\$992 millones en bonos y \$95.5 millones en líneas de crédito del BGF).
- El servicio de la deuda anual relacionado a la deuda de la PR-22 y PR-5 sobrepasan \$100 millones.
- Los ingresos brutos nunca estuvieron disponibles para la AC de manera completa ya que 85% de dichos ingresos iban dirigidos a servir la deuda y solo quedaba alrededor de \$13.5 millones para todos los gastos operaciones, el programa de mantenimiento y el programa de mejoras capitales. Esto no era obviamente suficiente para alcanzar el objetivo de autopistas de clase mundial.

2. La concesión genera ahorros operacionales.

- Ahorros de operacionales ascendentes a \$17.8 millones en el primer año y \$12.1 millones anualmente para los años subsiguientes.
- Ahorros adicionales relacionados al mantenimiento de patrullas y pago a la policía. La AC no tendrá que realizar el pago de \$600 mil cada tres años a la Policía de Puerto Rico que realiza actualmente ya que el concesionario privado realizará un pago a la Policía anualmente ascendente a \$450 mil.

3. La concesión genera ahorros operacionales.

- Se logra ahorro en programa de mejoras de capital relacionado a la PR-22 y PR-5. El ahorro en el programa de mejoras de capital puede sobrepasar los \$10 millones anuales a favor de la Autoridad de Carreteras.
- Para mantener la PR-22 y PR-5 a los niveles de calidad e inversión comparable con el consorcio privado, la ACT tendría que invertir \$12 millones al año.