



500 Washington St., Suite 600
San Francisco, California 94111
tel 415 291 4400
fax 415 291 4401
web www.ppic.org

To view this press release in English, please visit
our website:
<http://www.ppic.org/main/pressreleaseindex.asp>

Prohibición de divulgación: No publicar ni difundir antes de las 10:00 p.m. PST del día miércoles 21 de enero

CALIFORNIA NECESITA NUEVAS HERRAMIENTAS FISCALES PARA RECONSTRUIR LA INFRAESTRUCTURA OBSOLETA

SAN FRANCISCO, California, 21 de enero del 2009 — Un nuevo informe del Public Policy Institute of California (PPIC) determinó que el sistema de financiamiento para el transporte, el agua, la educación y otras necesidades fundamentales de infraestructura de California tiene muchas deficiencias (un problema potenciado por la crisis del presupuesto estatal y la recesión económica general).

California ha utilizado cada vez más préstamos a través de bonos de obligación general del estado para financiar los proyectos de infraestructura. Sin embargo, la necesidad de realizar inversiones en infraestructura (aproximadamente \$500 mil millones durante los próximos 20 años) excede ampliamente la capacidad de estos bonos, según el informe *Cómo pagar la infraestructura: las opciones para California*. Años de disminución en las inversiones han dejado al Estado con salones de clase deteriorados, carreteras congestionadas y una red de diques obsoleta que pone en riesgo a muchos hogares y negocios. Los problemas en el mercado de bonos del gobierno dificultan aun más la venta de los bonos ya autorizados y, a largo plazo, los grandes déficit presupuestarios proyectados limitarán la capacidad del estado de confiar en estos bonos para satisfacer las necesidades futuras de California.

“La administración de Obama posiblemente destinará fondos para proyectos de infraestructura estatal a través de un paquete de estímulo económico,” expresó Ellen Hanak, directora de investigación de PPIC y autora del informe. “Pero California necesita una solución a largo plazo. Existe una oportunidad para que el Estado acepte el desafío y mejore la manera en que financiamos las inversiones en nuestro futuro.”

A pesar de su fama de innovador en el pasado, actualmente el estado de California quedó rezagado ante otros Estados y muchos otros países en lo que respecta al modo de financiar la infraestructura. El Estado puede recuperar su rol de liderazgo resolviendo los problemas en tres áreas clave: financiamiento local, tarifas de los usuarios y asociaciones con el sector privado.

- **El estado de California está limitado por el requerimiento de la mayoría calificada para las medidas de ingresos locales.** El Estado depende en gran medida de las agencias regionales y locales para administrar la infraestructura, pero tiene algunas de las reglas más estrictas del país para generar ingresos locales para construirla y mantenerla. Dos tercios de los votantes deben aprobar los bonos de obligación general en California, uno de sólo ocho de los estados con requisitos de mayoría calificada. Como consecuencia, los bonos del estado, que requieren sólo la simple aprobación de la mayoría, han sido una alternativa cada vez más atractiva para financiar los proyectos. Sin embargo, depender en exceso de estos bonos genera una carga para el fondo general que el estado puede costear a duras penas en tiempos de escasez presupuestaria. Las reglas estrictas de la mayoría



calificada se flexibilizaron en el año 2000, cuando la Propuesta 39 redujo el requerimiento de aprobación de dos tercios al 55 por ciento para los bonos locales para educación. Como resultado, se registró un aumento drástico en el financiamiento local para establecimientos educativos K-12 y universidades comunitarias. La disminución del umbral de la mayoría calificada para otros tipos de proyectos mejoraría la capacidad de los californianos para pagar otras infraestructuras esenciales.

- **California se ha quedado atrás en lo que respecta a la financiación de inversiones a través de tarifas de los usuarios que motiven a las personas a utilizar los recursos de manera eficiente.** Cobrarles a los conductores por utilizar las carreteras puede ayudar al estado a alcanzar sus objetivos ambientales mediante la reducción de la cantidad de millas que cada persona conduce. Pero la dependencia de California en estas tarifas ha disminuido. Los impuestos al combustible, por ejemplo, se han convertido en una fuente menos importante de financiamiento para infraestructura de transporte desde la década de 1960 debido a la inflación y al aumento en la eficiencia del combustible. California se beneficiaría al unirse con los Estados y los países que están experimentando la tecnología de cobro electrónico de peaje que cobra directamente a los conductores por el uso de la carretera. California también debería considerar un aumento en el impuesto a la gasolina, el cual no se ha incrementado desde 1994. De manera similar, tiene sentido desde el punto de vista económico expandir el uso de las tarifas del agua para los usuarios solicitándoles que paguen más dinero por un consumo mayor y utilizar el dinero de los contribuyentes para beneficios públicos, por ejemplo ecosistemas acuáticos.
- **El estado de California está rezagado en lo que respecta al uso de las asociaciones público-privadas.** En la década de 1990, California fue uno de los primeros estados en experimentar las asociaciones privadas para pagar el peaje en las carreteras del sur de California. Pero ahora el estado ha quedado atrás ante otros países con respecto a la búsqueda de estas oportunidades y muchos estados permiten un mayor uso de estas asociaciones para acelerar la finalización de los proyectos y reducir los costos. La participación del sector privado pudiera incluir contratos para operar instalaciones públicas, contratos de diseño-construcción que cubran tanto el diseño como la construcción del proyecto, y el financiamiento por parte de capitales privados.

Este informe se respaldó con el financiamiento de la fundación The William and Flora Hewlett Foundation.

ACERCA DE PPIC

El Public Policy Institute of California es una organización privada y sin fines de lucro, dedicada a la información y al mejoramiento de las políticas públicas en California mediante investigaciones independientes, objetivas y no partidistas de los más importantes aspectos económicos, sociales y políticos. El instituto se creó en 1994 con una donación de William R. Hewlett. PPIC no asume ni apoya posiciones sobre ninguna propuesta electoral ni sobre ninguna legislación local, estatal o federal, y no respalda, apoya ni se opone a ningún partido político o candidato para puestos públicos.

###