

■ **CALIFORNIA GASTA EN INFRAESTRUCTURA APROXIMADAMENTE LA MISMA CANTIDAD QUE EL PROMEDIO NACIONAL.**

Si se calculan en dólares ajustados a la inflación, los desembolsos de capital del gobierno local y estatal disminuyeron significativamente en la década de 1970 en California y en el país. Los gastos volvieron a aumentar a principios de la década de 1980 y luego aumentaron rápidamente entre 1997 y 2002. En 2002, California gastó \$1,167 por persona en desembolsos de capital comparado con \$1,150 en el país en su totalidad (en dólares del año 2007). Esto representa 25% más de lo que el estado gastó por persona en 1967, el punto anterior más alto de gastos en infraestructura.

■ **LOS BONOS DE OBLIGACIÓN GENERAL SE HAN VUELTO CADA VEZ MÁS IMPORTANTES.**

En el 2005-06, se estimaba que el 73% de la recaudación del estado de California para financiar la infraestructura derivaba de los bonos en comparación con el 42% en 1965-66. Desde 1972, los votantes de California aprobaron \$178 mil millones de dólares en bonos de obligación general (en dólares del año 2007), y más de la mitad se aprobó en la década pasada. Es más fácil aprobar la emisión de bonos estatales que la de bonos locales, ya que se requiere únicamente la aprobación de una mayoría simple de votantes. Casi todos los bonos locales requieren una mayoría de dos tercios (los bonos locales para la educación requieren una mayoría del 55%). Si las cinco emisiones de bonos estatales para la infraestructura que fueron aprobadas en noviembre del 2006 hubiesen estado sujetas a los umbrales de voto locales, sólo una (la emisión de bonos para la educación) habría sido aprobada.

■ **EDUCACIÓN: LA PROPUESTA 39 FACILITÓ LA APROBACIÓN DE LOS BONOS LOCALES ESCOLARES.**

El aumento de las inscripciones y los gastos limitados por estudiante durante la década de 1980 y casi toda la década de 1990 llevaron a la escasez de salones de clase para la educación del K-12avo grado y a escasez proyectada para la educación superior. Desde 2001, los votantes aprobaron \$28.7 mil millones de dólares en bonos estatales y \$36 mil millones de dólares en bonos locales para las instalaciones escolares del K-12avo grado, \$7 mil millones de dólares en bonos estatales para la educación superior y \$17.5 mil millones de dólares en bonos locales para los colegios comunitarios. Para los bonos locales escolares, la aprobación de la Propuesta 39 en noviembre del 2000, que redujo la mayoría de los votantes de dos tercios al 55%, jugó un papel decisivo: el 53% de bonos para K-12avo grado y el 75% de los bonos para los colegios comunitarios que se aprobaron desde entonces no se habrían aprobado bajo el requisito de la mayoría de los 2/3.

- **ADMINISTRACIÓN DEL AGUA: LA FINANCIACIÓN LOCAL SE HA HECHO MÁS DIFÍCIL.**

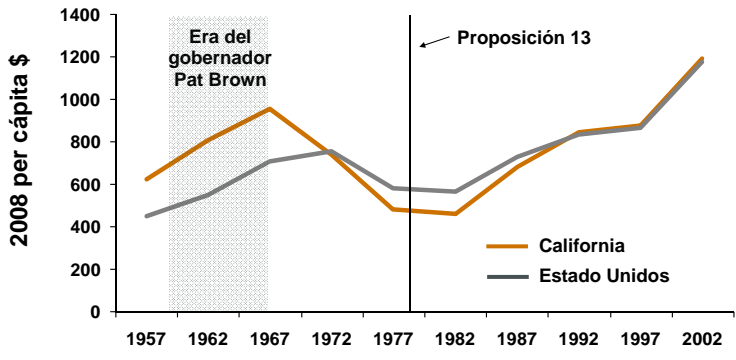
Desde la aprobación en 1996 de la Propuesta 218 (la cual cambió las normas financieras del gobierno local), los gerentes para el control de inundaciones y aguas pluviales han enfrentado el requisito de una mayoría de votantes de dos tercios para aumentar las tarifas. Hasta hace poco, las empresas públicas de agua y tratamiento de aguas también enfrentaban menos límites ya que necesitaban únicamente la aprobación de una mayoría de sus juntas directivas para aumentar las tarifas; pero a partir de un fallo de la corte en el 2006, ahora deben ofrecer a los dueños de propiedades la oportunidad de rechazar aumentos de dichas tarifas.

- **TRANSPORTE: LA FINANCIACIÓN LOCAL PRESENTA DESAFÍOS, LA FINANCIACIÓN ESTATAL Y FEDERAL MEJORA.**

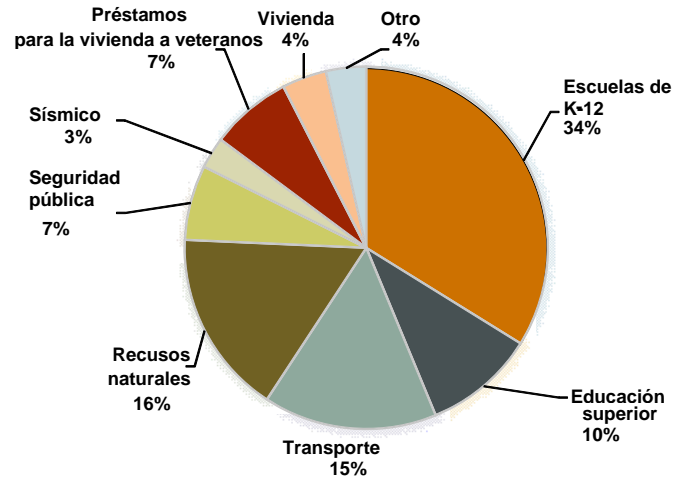
El aumento de la eficiencia de los carburantes y la inflación han reducido el valor de las principales fuentes de financiación del transporte de California, es decir los impuestos federales y estatales sobre el combustible (actualmente 18.4 y 18 centavos por galón respectivamente). Para contribuir a cerrar la brecha, diecinueve condados utilizan impuestos opcionales sobre las ventas del condado. Desde la Propuesta 218, obtener la aprobación de los votantes para introducir o renovar estos impuestos se ha hecho más difícil. Sin embargo, la última ley federal de gastos para el transporte en el 2005 mejoró la perspectiva de la financiación del transporte estatal, como también lo hizo una emisión de \$20 mil millones de dólares en bonos estatales aprobada en noviembre del 2006.

[CONTINÚA]

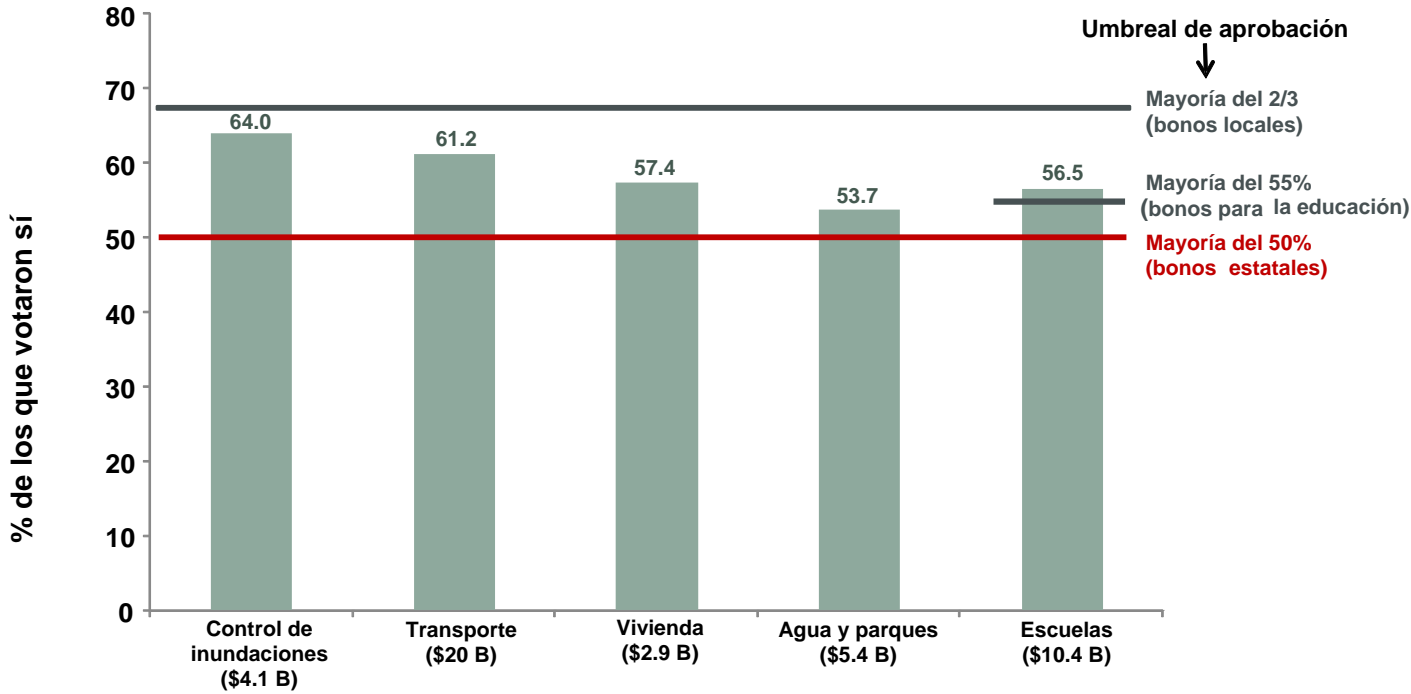
Desembolsos de Capital Local y Estatal Per Cápita, 1957–2002



Bonos Estatales de Obligación General Para Infraestructura, 1972–2006 \$178 mil millones de dólares (\$ en 2007)



Bonos Estatales para Infraestructura en las Elecciones de Noviembre del 2006



Nota: Según las normas de bonos *locales*, sólo una emisión de bonos se habría aprobado en las elecciones de noviembre del 2006.

Fuentes: Controlador Estatal de California. Departamento de Finanzas de California. Secretaría de Estado de California. Oficina de Censos de EE.UU.

Contacto: Ellen Hanak