

■ **LOS CALIFORNIANOS CONTINÚAN CON SU LEGENDARIO ROMANCE CON EL AUTOMÓVIL ...**

Las millas recorridas anualmente en automóvil a lo largo de las autopistas del estado crecieron a un ritmo aproximadamente tres veces mayor que la población entre 1965 y el 2007, y se prevé que el uso del vehículo seguirá siendo superior al crecimiento de la población. Entre los factores que contribuyen a esto se encuentra la transferencia continua de empleos y residentes a localidades suburbanas con menor densidad de población.

■ **... PERO LO AUTOMOVILISTAS ESTÁN FRUSTRADOS CON LA CONGESTIÓN EL TRÁNSITO.**

El área metropolitana de Los Ángeles ha sido la más congestionada del país por más de una década y el área de la Bahía de San Francisco le ha seguido de cerca. En las encuestas de opinión pública, los californianos que viven en estas áreas habitualmente identifican la congestión del tránsito como un problema muy importante.

■ **UN MOTIVO PARA MÁS EMBOTELLAMIENTO: LA CONSTRUCCIÓN MÁS LENTA DE LAS AUTOPISTAS DESDE LA DÉCADA DE 1960.**

El desembolso de capital en términos reales por cada milla recorrida por vehículo en las autopistas del estado se ha reducido en un 79% entre 1965 y 1980 y desde entonces ha permanecido relativamente constante. Mientras tanto, los gastos por cada nueva milla de autopistas se han triplicado entre principios de la década de 1960 y la década de 1990. El mantenimiento y otros costos operativos también aumentaron (\$221 por persona en 2002 contra \$78 en 1962). El resultado fue un menor número de nuevas construcciones: entre 1980 y el 2006, California añadió sólo aproximadamente un 6% a las millas de autopistas del estado existentes a pesar de que las millas recorridas en las autopistas del estado aumentaron más del doble.

■ **EN LOS ÚLTIMOS AÑOS SE HA RESTRINGIDO LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE ...**

Para el año 2000, la inflación y el aumento de la eficiencia de los carburantes habían reducido el valor real del impuesto sobre el combustible, una fuente muy importante de fondos para el transporte, a aproximadamente un tercio de su valor en 1970 por cada milla recorrida por vehículo. Ahora, para cerrar la brecha, diecinueve condados utilizan impuestos opcionales sobre las ventas del condado. Pero obtener la aprobación de los votantes para subir este tipo de impuestos locales se ha vuelto más difícil desde 1996, cuando el umbral de votos necesarios para aprobar dichos impuestos cambió de una mayoría simple a un requisito de mayoría calificada de dos tercios.

■ **... PERO NUEVAS FUENTES DE FINANCIACIÓN FEDERALES Y ESTATALES PUEDEN REVERTIR LA TENDENCIA.**

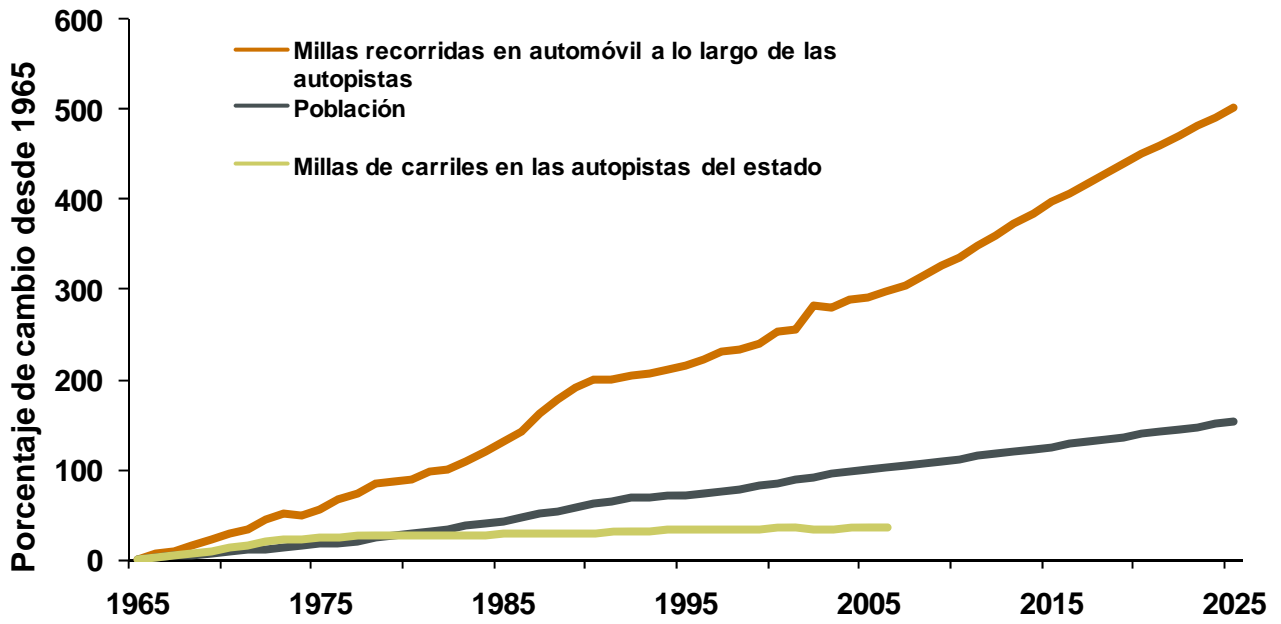
La financiación para el transporte aumentó recientemente, con un incremento en un 40% de financiación federal en el 2005 y la implementación de una asignación de fondos para proyectos de transporte aprobada por los votantes en el 2002. Los votantes del estado también aprobaron 20 mil millones de dólares de bonos destinados para el transporte en noviembre del 2006.



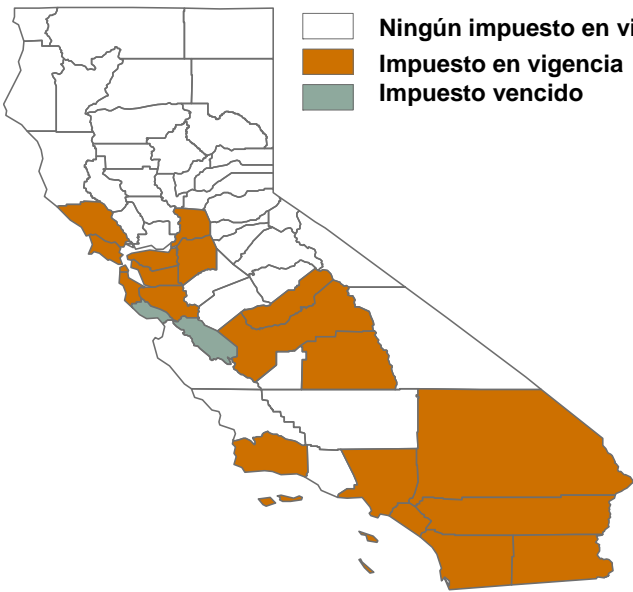
- **LOS GASTOS PARA PROYECTOS DE TRANSPORTE AUMENTARON, PERO SU USO PERMANECE BAJO.**
Los gastos per capita en el transporte de California aumentaron más del doble entre 1982 y el 2002 (de \$15 a \$39), con la construcción de nuevos sistemas de ferrocarril. Sin embargo, los recorridos de los medios de transporte (el metro, el tren, el autobús y el tranvía) aumentaron sólo marginalmente de 5.5% a 5.6%) como parte de los recorridos diarios en las cuatro mayores áreas metropolitanas entre 1990 y el 2006.
- **NUEVAS ESTRATEGIAS PARA AYUDAR A ALIVIAR EL EMBOTELLAMIENTO Y REDUCIR LOS COSTOS.**
Los nuevos sistemas incluyen el alivio de la congestión de tráfico a través sistemas de control de semáforos para acceder vías rápidas y el aumento de la capacidad a través del autobús de tránsito rápido, una alternativa menos costosa que el ferrocarril. Entre las técnicas para administrar la demanda se encuentran los carriles reservados a vehículos de alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) y carriles de cuota para vehículos de alta ocupación (HOT, por sus siglas en inglés), que permite a los automovilistas que pagan cuota utilizar los carriles para el tránsito de vehículos compartidos. También se anima a los gobiernos locales a planificar usos de tierra que incentiven una utilización más eficiente del transporte público.

[CONTINÚA]

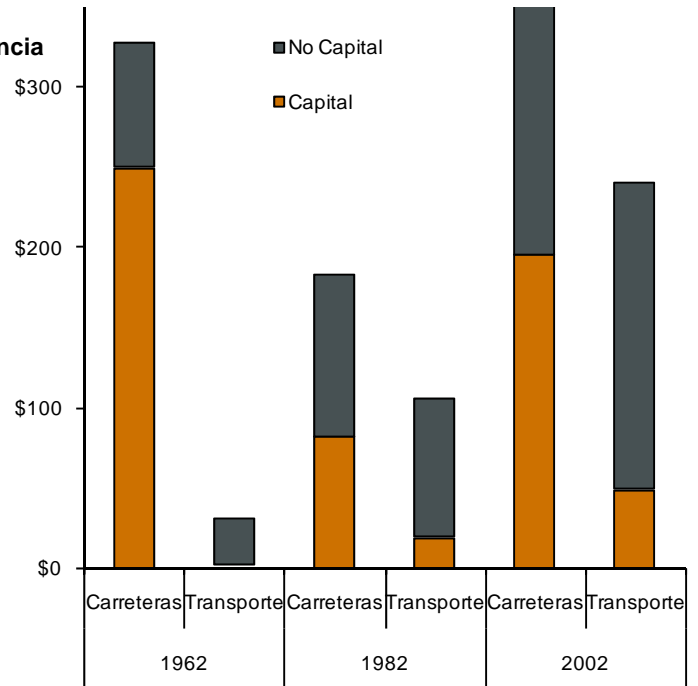
Aumento de los Indicadores Relativos a Autopistas en California, 1965-2025



Condados con Impuestos Sobre Ventas Opcionales para el Transporte, 2007



Gastos Per Capita en Autopistas, Carreteras y Transporte en California (\$ en 2007)



Fuentes: Departamento de Transporte de California. Departamento de Finanzas de California. Oficina de Censos de EE.UU. Contralor Estatal de California. Coalición de Condados para Ayuda Mutua.

Contacto: Ellen Hanak