

# Financiamiento estatal para el transporte: Mitos y hechos



La Comisión Metropolitana de Transporte, la agencia de planificación y financiamiento del transporte en los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco, busca desmentir ciertos mitos sobre el financiamiento estatal para el transporte.

**1. MITO:** *Se pueden desviar los impuestos estatales al transporte para el Fondo General.*

**HECHO:** La Constitución de California prohíbe que las fuentes de ingresos por transporte sean transferidas o prestadas al Fondo General.

- El Artículo XIX de la Constitución de California ha protegido el impuesto a la gasolina desde 1976.
- En 2010, con la aprobación de la Proposición 22, los votantes de California protegieron aún más los ingresos por impuestos a la gasolina al prohibir incluso los préstamos a corto plazo al Fondo General o los pagos del servicio de la deuda por bonos de Obligación General relacionados con el transporte.
- En junio de 2018, los votantes protegieron completamente todos los nuevos fondos estatales para el transporte (es decir, las nuevas cuotas de registro de vehículos y el impuesto a la venta de combustible diesel), al aprobar la Proposición 69, la cual constitucionalmente destinó todas las fuentes actuales de fondos estatales para el transporte a fines exclusivos del transporte.

**2. MITO:** *California tiene un historial de desviar ingresos por transporte para el Fondo General.*

**HECHO:** Exactamente lo contrario ocurrió en realidad. En la década de 1990 y en el año 2000, la Legislatura recurrió a los ingresos del Fondo General - en cantidades de miles de millones de dólares - para construir y mantener calles, carreteras y puentes locales, y para ampliar el sistema de transporte del estado.

- Se promovió legislación para extender el impuesto estatal a las ventas para incluir la gasolina para apoyar al Fondo General y la legislación fue promulgada como ley por el Gobernador Ronald Reagan en 1971. Partes de esta fuente de ingresos del Fondo General -con un valor de entre \$1.5 y \$3 mil millones de dólares anuales - se transfirieron regularmente para fines del transporte a partir del año 2000. El impuesto a la venta de gasolina fue finalmente sustituido en 2010 conforme a la legislación comúnmente conocida como "Gas Tax Swap" por un impuesto por galón de gasolina de una cantidad equivalente. Estos fondos, que se originaron como ingresos del Fondo General, están ahora constitucionalmente destinados al transporte.
- Miles de millones de dólares de bonos aprobados por los votantes reembolsados por el Fondo General también se han invertido en el transporte desde 1990.



**3. MITO:** *El impuesto a la gasolina produce ingresos adicionales cada año porque la gente está conduciendo más.*

**HECHO:** Se han recorrido más millas con el aumento de la población. Sin embargo, los conductores consumen menos gasolina (y pagan menos impuestos) por cada milla recorrida debido a la eficiencia en combustible.

De 1996 a 2016, el número total de millas recorridas aumentó en un 30 por ciento, mientras que el consumo de gas aumentó sólo en un 15 por ciento.

Además, el valor de los ingresos procedentes del impuesto a la gasolina cayó sustancialmente durante ese período. Eso se debe a que la tasa del impuesto a la gasolina, la cual hasta el año pasado se mantuvo en 18 centavos por galón desde 1994, perdió el 40 por ciento de su valor debido a la inflación.

Piénselo de esta manera: En 1994, una barra de pan costaba \$1.59. Imagínese que hoy en 2018, cuando el costo promedio de una barra de pan es de \$2.33, usted sólo tuviera \$1.59 para gastar en pan. ¿Cuánto pan recibiría? No una barra completa.

Sucede lo mismo con el impuesto a la gasolina: En 1994, los automovilistas pagaban alrededor de \$2.70 en impuestos a la gasolina cada vez que llenaban un tanque de 15 galones. Pero hoy en día, esos \$2.70 de impuesto a la gasolina no valen lo mismo que en 1994; sólo valen alrededor de \$1.62.

**4. MITO:** *Nuevos impuestos a la gasolina y a los automóviles les costarán a las familias de California más de \$700 al año.*

**HECHO:** El automovilista promedio pagará aproximadamente 32 centavos por día, \$10 por mes, o alrededor de \$120 por año como resultado de los aumentos en los impuestos de gasolina y en las cuotas de registro de vehículos

(Continúa)

motorizados aprobados en el Proyecto de Ley del Senado 1 (2017), según el Departamento de Finanzas de California.

**5. MITO:** *La Proposición 6 ahorrará a las familias más de \$700 al año.*

**HECHO:** *Al recortar los fondos para reparaciones urgentes de carreteras, la Proposición 6 probablemente le costaría a la familia promedio más en aumentos de reparaciones de autos de lo que podría esperar ahorrar en impuestos más bajos.*

Como se mencionó anteriormente, el automovilista promedio de California pagará aproximadamente \$120 por año por los nuevos impuestos aprobados en SB 1, de acuerdo con el Departamento de Finanzas de California. TRIP, una organización sin fines de lucro que investiga temas de transporte, calcula que los residentes de las áreas urbanizadas de San Francisco-Oakland y San José gastan actualmente \$1,049 y \$983 al año, respectivamente, en la reparación de vehículos debido a transitar en caminos en malas condiciones. Al recortar los fondos para que las ciudades y los condados paguen las reparaciones urgentes de los caminos, la Propuesta 6 probablemente resultaría en mayores costos operativos de los vehículos. Además, los precios del petróleo los fija la industria petrolera y no hay garantías de que una reducción del impuesto a la gasolina produciría precios más bajos en la gasolinera.

**6. MITO:** *Podemos arreglar los caminos simplemente eliminando el malgasto y haciendo que Caltrans sea más eficiente.*

**HECHO:** *No se pueden solucionar décadas de subinversión sin estabilizar los ingresos.*

Los caminos locales y estatales de California se enfrentaron a un rezago combinado de aproximadamente \$137 mil millones de dólares en proyectos debido a la acumulación de la subinversión durante las últimas dos décadas y media.

La ley SB 1 estableció una nueva oficina de Auditorías e Investigaciones y un Inspector General independiente para supervisar a Caltrans con el fin de garantizar que todos los fondos de transporte se gasten según lo dispuesto por la ley y para identificar nuevas oportunidades de reducción de costos.

