

ELECCIONES GENERALES DE CALIFORNIA MARTES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2008

La fecha límite establecida por ley para poner medidas legislativas y por iniciativa en la balota fue el 26 de junio. Sin embargo, una nueva ley estatal promulgada después de la fecha límite requiere que la Propuesta 1 se retire de la balota y se reemplace con la Propuesta 1A. Por lo tanto, si bien está recibiendo información sobre las dos medidas en las dos guías de información para el votante del estado, sólo la Propuesta 1A aparecerá en la balota de las elecciones generales del 4 de noviembre de 2008.

★ GUÍA OFICIAL DE INFORMACIÓN PARA EL VOTANTE ★

Certificado de corrección

Yo, Debra Bowen, Secretaria de Estado del Estado de California, por el presente certifico que la medida incluida en la presente se presentará al electorado del Estado de California en las elecciones generales que se celebrarán en todo el estado el 4 de noviembre de 2008 y que esta guía fue preparada correctamente de conformidad con la ley.

Firmado y sellado por mí con el Gran Sello del Estado de California en Sacramento, California hoy, 18 de septiembre de 2008.

Debra Bowen



Debra Bowen
Secretaria de Estado

★**SUPLEMENTARIA**★
Esta guía contiene información sobre una medida adicional que cumplió con los requisitos para la balota de noviembre.



Secretaría de Estado

Estimado compañero votante:

Recientemente recibió la **Guía oficial de información para el votante** correspondiente a las elecciones generales del 4 de noviembre de 2008. Desde que se imprimió y envió por correo, se añadió una propuesta a la balota y se quitó otra. Es por eso que mi oficina creó esta **Guía oficial suplementaria de información para el votante**.

La fecha límite indicada por ley para colocar medidas legislativas y por iniciativa en la balota fue el 26 de junio. Sin embargo, una nueva ley promulgada después de la fecha límite requiere que la Propuesta 1 se retire de la balota y se reemplace con la Propuesta 1A. *Si bien los votantes están recibiendo información sobre las dos medidas en las dos guías de información para el votante, sólo la Propuesta 1A aparecerá en la balota de las elecciones generales del 4 de noviembre de 2008.*

Esta **Guía oficial suplementaria de información para el votante** contiene análisis imparciales de la ley y de los posibles costos para los contribuyentes preparados por la analista legislativa Elizabeth G. Hill, argumentos a favor y en contra de la medida de la balota preparada por defensores y opositores, el texto de la ley propuesta revisado por la abogada legislativa Diane F. Boyer-Vine y otra información útil. La impresión de la guía fue realizada con la supervisión del impresor estatal Geoff Brandt.

Ya sea si emite su voto en una mesa electoral o por balota por correo, lo insto a que tome tiempo para leer con atención las 12 medidas de todo el estado que figurarán en su balota.

Para más información sobre cómo y dónde votar, así como sobre otras maneras en que puede participar en el proceso electoral, llame al (800) 232-VOTA (8682) o visite www.sos.ca.gov.

ÍNDICE

GUÍA DE CONSULTA RÁPIDA	3
PROPUESTA	
1A Ley de Bonos Para Trenes de Pasajeros Seguros, Confiables y de Alta Velocidad.....	4
RESUMEN DEL ENDEUDAMIENTO DE BONOS DEL ESTADO	8
TEXTO DE LA LEY PROPUESTA	10
INFORMACIÓN SOBRE LA INSCRIPCIÓN PARA VOTAR	13
DEFINICIÓN DE MEDIDAS DE LA BALOTA, VOTAR POR CORREO, BALOTAS PROVISIONALES	14
DECLARACIÓN DE DERECHOS DEL VOTANTE	15

ELECCIONES GENERALES DE CALIFORNIA MARTES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2008

★ SUPLEMENTARIA ★

Esta guía contiene información sobre una medida adicional que cumplió con los requisitos para la balota de noviembre.

★ GUÍA DE CONSULTA RÁPIDA ★

¡SEPRE ESTE GUÍA DE CONSULTA RÁPIDA Y LLÉVELA A LAS MESAS ELECTORALES!

Esta guía contiene un resumen e información de contacto para una propuesta estatal adicional que figurará en la balota del 4 de noviembre de 2008.



Visite nuestro sitio web en www.sos.ca.gov

GUÍA DE CONSULTA RÁPIDA

PROP **1A** LEY DE BONOS PARA TRENES DE PASAJEROS SEGUROS, CONFIABLES Y DE ALTA VELOCIDAD.

RESUMEN

Puesta en la balota por la Legislatura

Para proporcionar a los californianos una alternativa segura, cómoda, económica y confiable a manejar y a los precios elevados de la gasolina; para proporcionar empleos bien remunerados y mejorar la economía de California y, a la vez, reducir la contaminación del aire, los gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global y nuestra dependencia en petróleo extranjero, se deberán emitir bonos por un valor de \$9.95 mil millones para establecer un servicio limpio y eficiente de trenes de alta velocidad que una el Sur de California, el Valle de Sacramento/San Joaquín y el Área de la Bahía de San Francisco, con un mínimo del 90 por ciento de los fondos de los bonos gastados en proyectos específicos, con fondos de contrapartida privados y públicos requeridos, incluyendo, pero sin limitarse a, fondos federales, fondos provenientes de las recaudaciones de los bonos y fondos locales, y con todos los fondos de los bonos sujetos a auditorías independientes? Impacto fiscal: Costos para el estado de \$19.4 mil millones, suponiendo 30 años para saldar los costos de capital e intereses de los bonos. Los pagos en promedio serían de unos \$647 millones por año. Cuando esté construido, costos operativos y de mantenimiento desconocidos, probablemente de más de mil millones de dólares anuales contrarrestados al menos parcialmente, y posiblemente en su totalidad, por las tarifas de pasajeros.

LO QUE SIGNIFICA SU VOTO

SÍ Un voto SÍ a esta medida significa que: el estado podría vender bonos de responsabilidad general por un valor de \$9.95 mil millones para planificar y financiar parcialmente la construcción de un sistema de trenes de alta velocidad en California y realizar mejoras de capital en los servicios ferroviarios estatales y locales.

NO Un voto NO a esta medida significa que: el estado no podría vender bonos de responsabilidad general por un valor de \$9.95 mil millones para estos fines.

ARGUMENTOS

A FAVOR El sistema de transporte de California está descompuesto: precios de gasolina que suben a la estratosfera, carreteras y aeropuertos paralizados. Los trenes de alta velocidad son la nueva opción de transporte que reduce los gases de invernadero que causan el calentamiento global y la dependencia en petróleo extranjero. Los trenes de alta velocidad son más baratos que construir nuevas carreteras y aeropuertos para cumplir con las necesidades de la creciente población y **SIN REQUERIR NUEVOS IMPUESTOS.**

EN CONTRA La Prop. 1A es un despilfarro monumental. Los contribuyentes pagarán un mínimo de \$640,000,000 *por año* en costos de funcionamiento de una línea ferroviaria operada por el gobierno. No hay ninguna garantía de que se construirá. En lugar de ello, expanda los sistemas de transporte existentes para reducir el tiempo de viaje al trabajo y ahorrar combustible. No a la 1A: una chequera abierta de los contribuyentes prácticamente sin rendición de cuentas.

PARA MÁS INFORMACIÓN

A FAVOR

Robert Pence
Californians For High Speed Trains
– Yes on Proposition 1A
455 Capitol Mall, Suite 801
Sacramento, CA 95814
(916) 551-2513
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

EN CONTRA

Jon Coupal
Howard Jarvis Taxpayers Association
921 11th Street, Suite 1201
Sacramento, CA 95814
(916) 444-9950
info@hjta.org
www.hjta.org

TÍTULO Y RESUMEN OFICIALES

LEY DE BONOS PARA TRENES DE PASAJEROS SEGUROS, CONFIABLES Y DE ALTA VELOCIDAD.

- Proporciona a los que viajan largas distancias al trabajo una alternativa segura, cómoda, económica y confiable a manejar y a los precios elevados de la gasolina.
- Reduce la congestión de tráfico en las carreteras del estado y en los aeropuertos del estado.
- Reduce la dependencia de California en petróleo extranjero.
- Reduce la contaminación del aire y los gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global.
- Establece un sistema de transporte limpio y eficiente con velocidades de 220 MPH.
- Mejora las líneas ferroviarias de pasajeros existentes que sirven los centros de población principales del estado.
- Atiende las necesidades de la población creciente de California.
- Dispone una emisión de bonos de \$9.95 mil millones para establecer un servicio de trenes de alta velocidad que una los condados del Sur de California, el Valle de Sacramento/San Joaquín y el Área de la Bahía de San Francisco.
- Dispone que un mínimo del 90% de los fondos de dichos bonos se gaste en proyectos de construcción específicos con fondos de contrapartida privados y públicos requeridos, incluyendo, pero sin limitarse a, fondos federales, fondos provenientes de las recaudaciones de los bonos y fondos locales.
- Requiere que el uso de todos los fondos de los bonos esté sujeto a auditorías independientes.
- Asigna dinero del Fondo General para pagar el capital y los intereses de los bonos.

Resumen del Cálculo del Analista Legislativo del Impacto Fiscal Neto sobre los Gobiernos Estatal y Locales:

- Costos para el estado de unos \$19.4 mil millones, suponiendo 30 años para saldar los costos de capital (\$9.95 mil millones) e intereses (\$9.5 mil millones) de los bonos. Pagos de unos \$647 millones por año.
- Cuando esté construido, costos adicionales desconocidos, probablemente en exceso de mil millones de dólares anuales, para operar y mantener un sistema de trenes de alta velocidad. Los costos estarían contrarrestados, al menos parcialmente y posiblemente en su totalidad, por las recaudaciones provenientes de las tarifas de pasajeros, dependiendo del número de pasajeros.

VOTOS FINALES EMITIDOS POR LA LEGISLATURA SOBRE AB 3034 (PROPUESTA 1A)

Senado:	Afirmativos 27	Negativos 10
Asamblea:	Afirmativos 58	Negativos 15

ANÁLISIS DE LA ANALISTA LEGISLATIVA

ANTECEDENTES

Trenes urbanos, de cercanías e interurbanos. California cuenta con varios tipos de servicios de trenes de pasajeros, que incluyen servicios urbanos, de cercanías e interurbanos. Los trenes urbanos y de cercanías atienden principalmente las necesidades de transporte locales y regionales. Algunos ejemplos de estos tipos de trenes de pasajeros son: Bay Area Rapid Transit en el Área de la Bahía de San Francisco, el sistema de trenes ligeros Sacramento Regional Transit, Metrolink en el sur de California y el Trolley de San Diego. Estos servicios por lo general están planificados por los gobiernos locales o regionales y se financian con una combinación de fondos locales, estatales y federales.

Los usuarios principales de los trenes interurbanos son viajeros de negocios o turísticos que viajan distancias más grandes entre ciudades y regiones de California y otras partes del país. En la actualidad, el estado financia y contrata a Amtrak para que proporcione el servicio interurbano, con trenes que viajan a una velocidad máxima de 90 millas por hora. Hay servicios de trenes interurbanos en tres corredores: el servicio Capitol Corredor, desde San José hasta Auburn; el servicio San Joaquín, desde Oakland hasta Bakersfield; y, el servicio Pacific Surfliner, desde San Diego hasta San Luis Obispo. Ninguno de los servicios interurbanos financiados por el estado proporciona servicio de trenes entre el norte y el sur de California.

Sistema de trenes de alta velocidad. En la actualidad, California no tiene un sistema de trenes de pasajeros interurbanos de alta velocidad

ANÁLISIS DE LA ANALISTA LEGISLATIVA

CONTINUACIÓN

que proporcione servicios a velocidades sostenidas de 200 millas por hora o mayores. En 1996, el estado creó la Dirección de Trenes de Alta Velocidad de California (la dirección) para que diseñe un sistema de trenes interurbanos capaz de funcionar a velocidades de 200 millas por hora o mayores para conectar las zonas metropolitanas principales de California y prestar servicios entre el norte y el sur de California.

En los últimos 12 años, la Dirección gastó unos \$60 millones en actividades previas a la construcción, como estudios ambientales y planificación, relativos a la creación de un sistema de trenes de alta velocidad. El sistema propuesto emplearía trenes eléctricos y conectaría las grandes zonas metropolitanas de San Francisco, Sacramento, a través del Valle Central hasta Los Ángeles, el Condado de Orange, el Imperio Interior (los Condados de San Bernardino y Riverside) y San Diego. En 2006, la dirección calculó que el costo total de diseñar y construir el sistema completo de trenes de alta velocidad sería de unos \$45 mil millones. Si bien la dirección planea financiar la construcción del sistema propuesto con una combinación de dinero federal, privado, local y estatal, por el momento no se ha provisto financiamiento.

PROPUESTA

Esta medida autoriza al estado a vender bonos de responsabilidad general por un valor de \$9.95 mil millones para financiar (1) las actividades previas a la construcción y la construcción de un sistema de trenes de pasajeros de alta velocidad en California y (2) mejoras de capital de los sistemas de trenes de pasajeros para expandir la capacidad, mejorar la seguridad o permitir que los pasajeros se conecten con el sistema de trenes de alta velocidad. Los fondos de los bonos estarían disponibles cuando los asigne la Legislatura. Los bonos de responsabilidad general están respaldados por el estado, lo que significa que el estado tiene que pagar los costos de capital e intereses de estos bonos.

Para más información sobre los bonos de responsabilidad general consulte la sección de este folleto de la balota titulada “Resumen del endeudamiento de bonos del estado”.

Sistema de trenes de alta velocidad. De la cantidad total, se emplearán \$9 mil millones, junto con los fondos federales, los fondos privados y los fondos de otras fuentes que se hallen disponibles para diseñar y construir un sistema de trenes de pasajeros de alta velocidad que conecte la Terminal Transbay de San Francisco hasta la Estación Union de Los Ángeles y Anaheim y que una los principales centros de población del estado, incluyendo Sacramento, el Área de la Bahía de San Francisco, el Valle Central, Los Ángeles, el Imperio Interior, el Condado de Orange y San Diego. Los fondos de los bonos se podrán emplear para estudios ambientales y para la planificación y la ingeniería del sistema, así como para costos de capital como la adquisición de derechos de vía, trenes y equipos afines, y para la construcción de vías férreas, estructuras sistemas de energía y estaciones. Sin embargo, los fondos de los bonos sólo se podrán emplear para proporcionar la mitad del costo total de la construcción de cada corredor o de un segmento de un corredor. La medida requiere que la Dirección obtenga fondos privados y otros fondos públicos para cubrir los costos restantes. La medida también limita la cantidad de fondos de los bonos que se pueden emplear para financiar actividades anteriores a la construcción y actividades administrativas.

La Fase I del proyecto de los trenes es el corredor entre la Terminal Transbay de San Francisco y la Estación Union de Los Ángeles y Anaheim. Si la Dirección determina que no habrá ningún

impacto negativo sobre la construcción de la Fase I del proyecto, se podrán emplear fondos de los bonos en cualquiera de los siguientes corredores:

- Sacramento a Stockton a Fresno
- Terminal Transbay de San Francisco a San José a Fresno
- Oakland a San José
- Fresno a Bakersfield a Palmdale a la Estación Union de Los Ángeles
- Estación Union de Los Ángeles a Riverside a San Diego
- Estación Union de Los Ángeles a Anaheim a Irvine
- Merced a Stockton a Oakland y a San Francisco por el Corredor Altamont

La medida requiere rendición de cuentas y supervisión de la manera en que la Dirección emplee los fondos de los bonos autorizados por esta medida para este sistema de trenes de alta velocidad. Específicamente, los fondos de los bonos deberán ser asignados por la Legislatura y el auditor del estado deberá realizar auditorías periódicas del uso del dinero de los bonos. Además, en general la Dirección tiene que presentar al Departamento de Finanzas y a la Legislatura un plan detallado de financiación de cada corredor o segmento de un corredor antes de que esos fondos puedan ser asignados a ese corredor o segmento. Los planes de financiamiento también deben ser examinados por un comité cuyos miembros incluyan expertos financieros y expertos en trenes de alta velocidad. Se requiere que se presente un plan actualizado de financiación aprobado por el director de Finanzas antes de que la Dirección pueda gastar fondos de los bonos, una vez que hayan sido asignados.

Otros sistemas ferroviarios de pasajeros. Los \$950 millones restantes de los fondos de los bonos estarían disponibles para financiar proyectos de capital que mejoren otros sistemas de trenes para aumentar la capacidad, mejorar la seguridad o permitir que los pasajeros se conecten con el sistema de trenes de alta velocidad. De los \$950 millones, \$190 millones están destinados al mejoramiento de los sistemas de trenes interurbanos del estado. Los \$760 millones restantes se emplearían para otros servicios ferroviarios de pasajeros, incluyendo trenes urbanos y de cercanías.

IMPACTO FISCAL

Costos de los bonos. Los costos de estos bonos dependerían de los tipos de interés en efecto en el momento en que se vendan y del período de tiempo que permanecieran en circulación. Si bien la medida permite una emisión de los bonos con un período de pago de hasta 40 años, es la norma actual del estado de emitir los bonos con un período de pago de hasta 30 años. Si los bonos se venden con tasa de interés promedio del 5 por ciento, suponiendo un periodo de pago de 30 años, el costo para el Fondo General sería unos \$19.4 mil millones, para saldar los costos de capital (\$9.95 mil millones) e intereses (\$9.5 mil millones). El pago promedio anual para saldar el capital y los intereses sería de unos \$647 millones.

Costos de funcionamiento. Cuando esté construido, el sistema de trenes de alta velocidad incurrirá costos de mantenimiento y operativos desconocidos, probablemente en exceso de mil millones de dólares anuales. Dependiendo del número de personas que lo utilicen, esos costos estarían contrarrestados, al menos parcialmente, y posiblemente en su totalidad, por las recaudaciones provenientes de las tarifas de pasajeros.

★ ARGUMENTO A FAVOR DE LA PROPUESTA 1A ★

La Propuesta 1A traerá a los californianos una alternativa segura, cómoda, económica y confiable a los precios estratosféricos de la gasolina, la congestión de las carreteras, las tarifas aéreas en aumento, el servicio aéreo en brusco descenso y el menor número de vuelos disponibles.

Reducirá la dependencia de California en petróleo extranjero y reducirá los gases de invernadero que causan el calentamiento global.

La Propuesta 1A es una medida de bonos de \$9.95 mil millones para una red de trenes de alta velocidad de 800 millas que se aliviará de 70 millones de viajes de pasajeros anuales que ahora atascan las carreteras y los aeropuertos de California—SIN SUBIR LOS IMPUESTOS.

California será el primer estado del país en beneficiarse de los trenes de alta velocidad preferibles para el medio ambiente que hoy en día son comunes en Europa y Asia. La Propuesta 1A traerá a California:

- Trenes de alta velocidad propulsados con energía eléctrica que circulan a velocidades de hasta 220 millas por hora sobre vías férreas modernas separadas del resto del tráfico por lo general a lo largo de corredores ferroviarios existentes.
- Rutas que unirán las estaciones en los centros de SAN DIEGO, LOS ÁNGELES, FRESNO, SAN JOSÉ, SAN FRANCISCO y SACRAMENTO, con paradas en comunidades intermedias.
- Servicio de trenes de alta velocidad a las ciudades principales del CONDADO DE ORANGE, el IMPERIO INTERIOR, el VALLE DE SAN JOAQUÍN y LA BAHÍA SUR.
- Cerca de mil millones de dólares para reforzar los sistemas de líneas ferroviarias locales que conecten a los trenes de alta velocidad.

La Propuesta 1A ahorrará tiempo y dinero. Viajes de Los Ángeles a San Francisco en aproximadamente 2½ horas con un costo de unos \$50 por persona. Con los precios de hoy en día de la gasolina, manejar un carro que rinde 20 millas por galón podría costar unos \$87 y ese viaje tomaría seis horas.

Se han invertido diez años en el estudio y la planificación de la PREPARACIÓN PARA la construcción, la financiación y la operación de la red de tren bala de California, inspirada en sistemas populares, confiables y exitosos en Europa y Asia. Sus antecedentes demuestran que los trenes de alta velocidad cumplen, tanto en servicio como en economía.

En la actualidad, los que viajan en avión pasan más tiempo en tierra que en el aire. La Propuesta 1A creará una nueva opción de transporte que mejorará las condiciones en nuestros aeropuertos principales. No hay espacio para más pistas de aterrizaje. Los trenes de alta velocidad pueden aliviar esa demanda.

Los trenes eléctricos de alta velocidad retirarán más de 12 mil millones de libras de CO₂ y de gases de invernadero, lo que equivale a la contaminación de cerca de 1 millón de carros. Y los trenes de alta velocidad requieren la tercera parte de la energía que requieren los viajes aéreos y la quinta parte de la energía que requieren los viajes en automóvil.

La Propuesta 1A protegerá los intereses de los contribuyentes.

- Supervisión pública y revisión detallada independiente de los planes de financiación.
- Fondos de contrapartida privados y federales que se identificarán ANTES de que se gasten bonos del estado.
- El 90% de los fondos de los bonos se gastarán en la construcción del sistema, no en más estudios, planes y actividades de ingeniería.
- La financiación proveniente de los bonos estará a disposición de todas las regiones del estado.
- Se dará la mayor prioridad a la construcción de segmentos más eficientes desde el punto de vista de los costos.

Vote Sí a la Propuesta 1A para MEJORAR LA MOVILIDAD e inyectar nueva vitalidad a la economía de California al crear cerca 160,000 empleos vinculados a la construcción y 450,000 empleos permanentes en industrias afines, como el turismo. Estos son empleos estadounidenses que no se pueden tercerizar.

Vote Sí a la Propuesta 1A.

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

STEVEN B. FALK, presidente
San Francisco Chamber of Commerce

GARY TOEBBEN, presidente
Los Angeles Area Chamber of Commerce

FRAN FLOREZ, vicepresidenta
California High-Speed Rail Authority

★ REFUTACIÓN DEL ARGUMENTO A FAVOR DE LA PROPUESTA 1A ★

No a la 1A: UN DESPILFARRO POLÍTICO

Los mismos políticos que no pueden solucionar nuestra crisis presupuestaria y que quieren aumentar sus impuestos piensan que pueden operar su propio ferrocarril gubernamental. Hasta ellos reconocen que es probable que este tren de alto costo cueste \$40 mil millones a los contribuyentes. Pero éste es sólo un “pago parcial” de los contribuyentes, SIN garantía de que se complete.

El proyecto ya derrochó \$58 millones en consultores, viajes a Europa y folletos brillosos y ahora *es posible que gasten miles de millones más sin instalar ni una sola pulgada de vía férrea, dinero que tendremos que pagar incluso si el proyecto fracasara.*

Los intereses especiales que respaldan la Prop. 1A son notorios por rebasarse de los costos en miles de millones de dólares.

No a la 1A: SALDAR \$20 MIL MILLONES DE DEUDA = AUMENTO DE LOS IMPUESTOS

Los políticos reconocen que la Prop. 1A costará a los contribuyentes de California \$647 millones por año, por 30 años, para saldar la deuda. Con el alto nivel de endeudamiento de California, eso conducirá a los políticos a subirle los impuestos. California es 4º estado de impuestos más elevados de Estados Unidos y los impuestos elevados causan que se pierdan empleos en

California. La aprobación de la Prop. 1A podrá resultar en que California sobrepase a Nueva York para convertirse en el estado con los impuestos más elevados de Estados Unidos.

No a la 1A: EN LUGAR DE ELLO, EXPANDA LOS SISTEMAS DE TRÁNSITO EXISTENTES

El problema de los californianos no es de ir de San Francisco a Los Ángeles, es llegar al trabajo todos los días.

Invertir la misma cantidad de dinero en tránsito regional y en aliviar la congestión de las carreteras reducirá la contaminación y nuestra dependencia en petróleo extranjero.

NO A LA PROP. 1A: ¡DÉBIL rendición de cuentas, SIN alivio de la congestión para los que la padecen al ir al trabajo y LOS CONTRIBUYENTES NO LA PUEDEN COSTEAR!

HON. CHUCK DEVORE, asambleísta del Estado de California

RICHARD TOLMACH, presidente
California Rail Foundation

MIKE ARNOLD, Ph.D., copresidente
Marin Citizens for Effective Transportation

★ ARGUMENTO EN CONTRA DE LA PROPUESTA 1A ★

NO a la Prop. 1A: Costará \$20 mil millones a los contribuyentes

La Prop. 1A es un despilfarro político que costará a los contribuyentes por lo menos \$20 mil millones en capital e intereses. El proyecto completo podría costar \$90 mil millones, el ferrocarril más costoso de la historia. Nadie sabe con certeza lo que terminará costando el proyecto.

Los contribuyentes pagarán esta cuenta—no es “dinero gratis”. Según la medida (Artículo 3, Sección 2704.10) “. . . se compromete la plena fe y crédito del Estado de California para el pago puntual tanto del capital como de los intereses sobre los bonos . . .”. Esta medida tomará \$20 mil millones del fondo general (\$2,000 para la familia promedio de cuatro personas) durante el plazo de los bonos.

NO a la Prop. 1A: Los contribuyentes de California no pueden costear mayores déficits presupuestarios

Con nuestra crisis presupuestaria, miles de millones en tinta roja, recortes pendientes en atención de la salud, en ayuda para los pobres, en parques y escuelas, este NO ES EL MOMENTO de añadir otros \$20 mil millones en deuda e intereses del estado. El estado ya tiene más de \$100 MIL MILLONES en bonos aprobados por los votantes y la clasificación de nuestros bonos ya está entre las peores del país.

NO a la Prop. 1A—Hay mejores usos para los dólares de los contribuyentes

California tiene prioridades más apremiantes que este despilfarró de \$20 MIL MILLONES.

¿Qué comprarían \$20 mil millones?

- 22,000 nuevos maestros, bomberos o personal de cumplimiento de la ley por 10 años.
- Atención de la salud para todos los niños en el estado por muchos años.
- Actualización y mejoramiento del sistema de agua de California para proporcionar un abastecimiento fiable de agua segura y limpia.
- Mejorar y expandir los sistemas de transporte existentes, incluyendo carreteras y tránsito en todo California, *lo que realmente reduciría el tráfico y las emisiones.*

NO on Prop. 1A—Prácticamente sin rendición de cuentas

Los políticos, burócratas e intereses especiales controlarán el dinero, no los votantes. De hecho, el contratista principal de este proyecto será Parsons-Brinckerhoff, el mismo constructor del tristemente famoso “Big Dig” de Boston, cuyos costos se rebasaron en *miles de millones* de dólares.

No hay ni UN SOLO miembro de la ciudadanía en el nuevo “comité de revisión por pares”. Todos son políticos y burócratas.

NO a la Prop. 1A—Una chequera abierta de los contribuyentes

La sección 8(e) dice que los fondos de bonos están dirigidos “. . . a estimular que el gobierno federal y el sector privado realicen aportes significativos a la construcción . . .”.

NOTE LA PALABRA “ESTIMULAR”—esa es jerga burocrática que significa “gastaremos el dinero de los contribuyentes aunque no recibamos ni un centavo del sector privado o del gobierno federal”.

De hecho, YA SE GASTARON en este proyecto \$58 millones de dinero de los contribuyentes sin que se haya instalado UN SOLO PIE de vías férreas. Ahora quieren que les confiemos MILES DE MILLONES más.

NO a la Prop. 1A—Promovida por intereses especiales para intereses especiales

La Asociación de California de Trenes de Alta Velocidad está promoviendo este despilfarro. Su mesa directiva representa intereses especiales de fuera del estado (Francia, Pensilvania, Nueva Jersey, Maryland, la Ciudad de Nueva York, Texas e Illinois), muchos de los cuales podrán ganar millones si se aprueba esta medida.

Por favor únase a nosotros en votar “NO” a la Prop. 1A.

Conéctese, averigüe más y léalo usted mismo: www.DerailHSR.com.

HON. TOM McCLINTOCK, senador estatal

HON. GEORGE RUNNER, senador estatal

JON COUPAL, presidente

Howard Jarvis Taxpayers Association

★ REFUTACIÓN DEL ARGUMENTO EN CONTRA DE LA PROPUESTA 1A ★

La red de líneas ferroviarias de alta velocidad de California no requiere NINGÚN AUMENTO DE IMPUESTOS y está sujeta a controles fiscales estrictos y supervisión.

Es sencilla y justa: Una vez que se complete, LOS USUARIOS DEL SISTEMA PAGARÁN EL SISTEMA. Es por eso que los grupos guardianes de los contribuyentes apoyan la Propuesta 1A.

Los trenes eléctricos de alta velocidad proporcionarán a los californianos una *verdadera* alternativa a los precios estratosféricos de la gasolina y a la dependencia en petróleo extranjero y, a la vez, reducirán los gases de efecto invernadero. Construir líneas ferroviarias de alta velocidad es más barato que expandir carreteras y aeropuertos para cumplir con las necesidades de la creciente población de California.

La paralización del tráfico, los fastidios de viajar en avión y los viajes en automóvil a larga distancia han pasado a ser muy gravosos. La Propuesta 1A ahorrará tiempo. ¡Viajes entre ciudades de todo California de centro a centro en trenes de alta velocidad más rápidos que los viajes en auto o en avión Y MÁS BARATOS!

El sistema de transporte de California es anticuado y se está deteriorando. Necesitamos alternativas a carreteras mal mantenidas, pistas de aterrizaje atestadas y carreteras congestionadas. Los californianos necesitan lo que tiene la mayor parte del mundo civilizado: líneas ferroviarias de alta velocidad. Nos hemos atrasado tanto en comparación con otros estados y países que nuestra estructura que se está viniendo abajo amenaza nuestra economía.

Un sistema de líneas ferroviarias con velocidades de 220 millas por hora dará a los californianos una alternativa más rápida y menos contaminante para los viajes.

La Propuesta 1A creará 160,000 empleos vinculados a la construcción y 450,000 empleos permanentes.

La Propuesta 1A cuenta con el apoyo de expertos en cumplimiento de la ley, dirigentes empresariales, medioambientalistas y californianos que desean contar con transporte seguro, económica y confiable.

Los signatarios del argumento en la balota contra la Propuesta 1A son los que se oponen habitualmente a las mejoras del transporte. Sus alegaciones están equivocadas y sus datos son sencillamente inventados.

Los californianos necesitan invertir en un medio de transporte nuevo, moderno y efectivo.

Vote Sí a la Propuesta 1A.

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

JIM EARP, director ejecutivo

California Alliance for Jobs

BOB BALGENORTH, presidente

State Building & Construction Trades Council of California

LUCY DUNN, presidenta

Orange County Business Council

Esta sección proporciona una descripción general de la situación actual del estado en lo referente al endeudamiento de bonos. También trata el impacto que, si se aprobaran, tendrían las medidas de bonos en esta balota sobre el nivel de endeudamiento del estado y los costos de saldar esa deuda a lo largo del tiempo.

Antecedentes

¿Qué es el financiamiento con bonos? El financiamiento con bonos es un tipo de préstamo a largo plazo que el estado utiliza para recaudar fondos para diferentes propósitos. El estado obtiene ese dinero vendiendo bonos a inversionistas. A cambio de ello, el estado acuerda devolver el dinero, con intereses, dentro de un plazo especificado.

¿Por qué se usan bonos? Tradicionalmente, el estado ha empleado bonos para financiar proyectos que requieren grandes desembolsos de capital, como caminos, instalaciones educativas, prisiones, parques, proyectos de agua y edificios de oficinas (en otras palabras, proyectos vinculados a infraestructuras públicas). Eso se hace principalmente porque esas instalaciones prestan servicios por muchos años, sus costos elevados son difíciles de pagar todos a la vez y los diferentes contribuyentes que saldan los bonos se benefician de esas instalaciones por mucho tiempo. Los bonos también se han empleado para ayudar a financiar ciertas infraestructuras privadas, como viviendas.

¿Qué tipos de bonos vende el estado? El estado vende tres tipos principales de bonos para financiar proyectos. Son los siguientes:

- **Bonos de responsabilidad general.** La mayoría de estos bonos se saldan directamente con dinero del Fondo General del estado, que proviene principalmente de las recaudaciones impositivas. Sin embargo, algunos son pagados por fuentes de recaudaciones designadas para ese fin y, el Fondo General sólo obra como un respaldo si las recaudaciones son insuficientes. (Un ejemplo es el programa Cal-Vet, en el que se emiten bonos para proporcionar préstamos de viviendas para veteranos que se saldan con los pagos hipotecarios que efectúan los veteranos). Los bonos de responsabilidad general deben ser aprobados por los votantes y su pago está garantizado por el poder general del estado de cobrar impuestos.
- **Bonos arrendamiento-ingresos.** Estos bonos se saldan con ingresos de los pagos de arrendamiento (principalmente financiados por el Fondo General) que pagan las entidades estatales que emplean las instalaciones que financian los bonos. Estos bonos no requieren aprobación de los votantes y no están garantizados por el poder general del estado de cobrar impuestos. A causa de ello, sus costos de intereses son algo más elevados que los de los bonos de responsabilidad general.
- **Bonos de ingresos tradicionales.** Estos bonos también financian proyectos de capital, pero no están respaldados por el Fondo General. En lugar de ello,

se saldan con recaudaciones designadas para ese fin generadas por los proyectos que financian, como los puentes con peaje. Estos bonos tampoco están garantizados por el poder general del estado de cobrar impuestos y no requieren la aprobación de los votantes.

Bonos vinculados al presupuesto. Recientemente, el estado también ha empleado financiamiento con bonos para ayudar a compensar déficits significativos en el presupuesto de su Fondo General. En marzo de 2004, los votantes aprobaron la Propuesta 57, que autorizó una emisión de bonos de responsabilidad general de \$15 mil millones para ayudar a pagar el déficit presupuestario acumulado del estado y otras obligaciones. De esa cantidad, se recaudaron \$11.3 mil millones mediante la venta de bonos en los meses de mayo y junio de 2004 y los bonos autorizados restantes se vendieron en febrero de 2008. Estos bonos se saldarán a lo largo de los próximos años. Están excluidos del resto de esta discusión, que se concentra en los bonos vinculados a infraestructuras.

¿Cuáles son los costos directos del financiamiento con bonos? El costo al estado por usar bonos depende principalmente de la cantidad de bonos que se venden, de su tipo de interés, del plazo en que se saldan y de su estructura de vencimiento. Por ejemplo, los bonos de responsabilidad general que se vendieron más recientemente se saldarán en un plazo de 30 años, con pagos anuales relativamente constantes. Si se supone que una emisión de bonos tiene un tipo de interés exento de impuestos del 5 por ciento, el costo de saldarla con pagos constantes a lo largo de 30 años es de cerca de \$2 por cada dólar que se toma en préstamo, o sea, \$1 por la cantidad tomada en préstamo y cerca de \$1 en interés. Sin embargo, ese costo se extiende a lo largo de un período de 30 años, de manera que después del ajuste inflacionario el costo es considerablemente menor, aproximadamente de \$1.30 por cada \$1 que se toma en préstamo.

El endeudamiento actual del estado

Monto del endeudamiento del Fondo General. Al 1º de junio de 2008, el Fondo General del estado tenía una deuda de bonos pendiente vinculada a la infraestructura de unos \$53 mil millones, sobre la que está efectuando pagos de capital e intereses. Ese endeudamiento consiste de unos \$45 mil millones en bonos de responsabilidad general y \$8 mil millones en bonos de arrendamiento-ingresos. Además, el estado todavía no vendió unos \$68 mil millones en bonos autorizados de responsabilidad general y de arrendamiento-ingresos. La mayoría de estos últimos bonos están comprometidos para proyectos que todavía no empezaron o que aún no alcanzaron su etapa principal de construcción.

Pagos de la deuda del Fondo General. Calculamos que los pagos de la deuda del Fondo General para bonos de responsabilidad general vinculados a infraestructura y bonos de arrendamiento-ingresos fueron de unos \$4.4 mil millones en 2007–08. A medida que se comercialicen los bonos autorizados pero aún no vendidos, los costos del

endeudamiento de bonos en circulación aumentarán. Se calcula que llegarán a su punto máximo, de unos \$9.2 mil millones, en el ejercicio fiscal 2017–18.

Coefficiente del servicio de la deuda. Un indicador de la situación de endeudamiento del estado es el coeficiente del servicio de la deuda (DSR, por sus siglas en inglés). Este coeficiente indica la parte de las recaudaciones anuales del estado que se deben destinar a los pagos del servicio de la deuda de bonos de infraestructura y que, por lo tanto, no se hallan disponibles para otros programas del estado. Como se muestra en la Figura 1, el DSR aumentó a principios de la década de 1990 y llegó a su punto máximo, al 5.4 por ciento, antes de bajar a menos del 3 por ciento en el ejercicio fiscal 2002–03, en parte gracias a ciertas actividades de refinanciamiento del déficit. Luego, el DSR volvió a aumentar en 2003–04 y en la actualidad asciende al 4.4 por ciento para los bonos de infraestructura. Se espera que aumente hasta un máximo del 6.1 por ciento en 2011–12, cuando se habrán vendido todos los bonos autorizados actualmente.

Impacto de las propuestas de bonos en esta balota

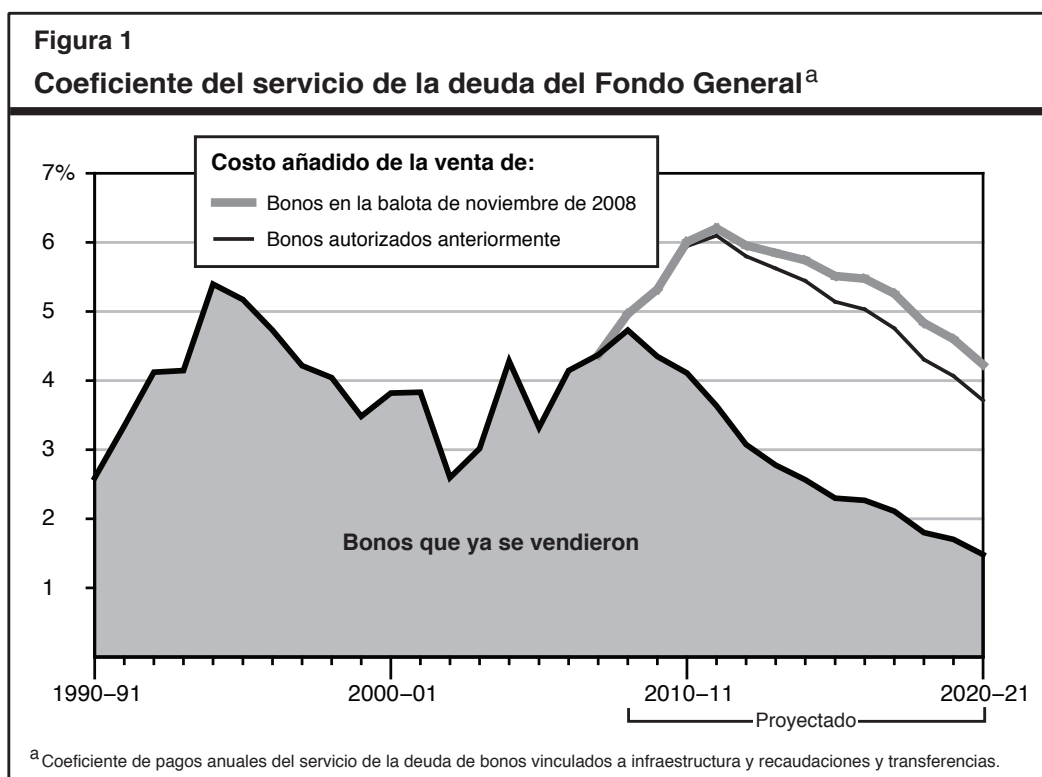
En esta balota hay cuatro medidas de bonos de responsabilidad general, que ascienden a \$16.8 mil millones de dólares en nuevas autorizaciones. Las cuatro propuestas son las siguientes:

- La Propuesta 1A, que autorizaría que el estado emita bonos por un valor de \$9.95 mil millones para financiar un proyecto ferroviario de alta velocidad.

- La Propuesta 3, que autorizaría que el estado emita bonos por un valor de \$980 millones para proyectos de capital de mejoramiento de hospitales de niños.
- La Propuesta 10, que autorizaría que el estado emita bonos por un valor de \$5 mil millones para diversos propósitos de energía renovable, combustibles alternativos, eficiencia de energía y reducción de las emisiones al aire.
- La Propuesta 12, que autorizaría que el estado emita bonos por un valor de \$900 millones bajo el programa Cal-Vet, que se saldarían con pagos hipotecarios.

Impactos sobre los pagos de la deuda. Si se aprobaran las tres emisiones de bonos respaldados por el Fondo General que figuran en esta balota (las Propuestas 1A, 3 y 10), requerirían pagos del servicio de la deuda total durante el plazo de los bonos de aproximadamente el doble de la cantidad autorizada. La cantidad promedio anual del servicio de los bonos dependería del momento y de las condiciones en que se vendan. Se calcula que cuando se vendan todos estos bonos, el costo anual total de saldarlos sería de aproximadamente mil millones de dólares.

Impacto sobre el coeficiente del servicio de la deuda. La Figura 1 muestra el impacto aproximado sobre el DSR del estado si se aprobaran y vendieran todos los bonos. Llegaría a su punto máximo del 6.2 por ciento en el ejercicio fiscal 2011–12 y bajaría a partir de entonces. (Los costos futuros del servicio de la deuda indicados en la Figura 1 serían más elevados si, por ejemplo, los votantes aprobaran más emisiones de bonos después de noviembre de 2008).



PROPUESTA 1A

Esta ley propuesta por el Proyecto de Ley de la Asamblea 3034 de la Sesión Ordinaria de 2007–2008 (Capítulo 267, Leyes de 2008) se presenta al pueblo de conformidad con las disposiciones del Artículo XVI de la Constitución de California.

Esta propuesta de ley añade secciones al Código de Calles y Carreteras; por lo tanto, las nuevas disposiciones que se propone agregar están impresas en *letra cursiva* para indicar que son nuevas.

LEY PROPUESTA

SECC. 9. Se añade el Capítulo 20 (comenzando con la Sección 2704) a la División 3 del Código de Calles y Carreteras, y reza:

CAPÍTULO 20. LEY DE BONOS PARA TRENES DE PASAJEROS SEGUROS,

CONFIABLES Y DE ALTA VELOCIDAD PARA EL SIGLO XXI

Artículo 1. Disposiciones Generales

2704. Este capítulo se conocerá y podrá citarse como *Ley de Bonos para Trenes de Pasajeros Seguros, Confiables y de Alta Velocidad para el Siglo XXI*.

2704.01. Como se emplean en este capítulo, los términos siguientes tienen los siguientes significados:

(a) “Comité” significa el Comité de Financiación de Trenes de Pasajeros de Alta Velocidad creado en virtud de la Sección 2704.12.

(b) “Dirección” significa la Dirección de Trenes de Alta Velocidad creada en virtud de la Sección 185020 del Código de Servicios Públicos o su sucesor.

(c) “Fondo” significa el Fondo de Bonos para Trenes de Pasajeros de Alta Velocidad creado en virtud de la Sección 2704.05.

(d) “Tren de alta velocidad” significa un tren de pasajeros capaz de velocidades de operación de pago sostenidas de por lo menos 200 millas por hora donde las condiciones permitan tales velocidades.

(e) “Sistema de trenes de alta velocidad” significa un sistema con trenes de alta velocidad e incluye, sin limitarse a ello, los siguientes componentes: derecho de vía, vías férreas, sistema de energía, equipo rodante, estaciones e instalaciones afines.

(f) “Corredor” significa una parte del sistema de trenes de alta velocidad como se halla descrito en la Sección 2704.04.

(g) “Segmento utilizable” significa una parte de un corredor que incluye un mínimo de dos estaciones.

Artículo 2. Programa de financiación de trenes de pasajeros de alta velocidad

2704.04. (a) Es la intención de la Legislatura al promulgar este capítulo y del pueblo de California al aprobar esta medida de conformidad con este capítulo iniciar la construcción de un sistema de trenes de alta velocidad que conecte la Terminal Transbay de San Francisco a la Estación Union en Los Angeles y Anaheim, y que una los grandes centros de población del estado, incluyendo Sacramento, el Área de la Bahía de San Francisco, el Valle Central, Los Angeles, el Imperio Interior, el Condado de Orange y San Diego de conformidad con los informes de impacto ambiental certificados por la Dirección de noviembre de 2005 y del 9 de julio de 2008.

(b) (1) El producto neto de la venta del capital de nueve mil millones de dólares (\$9,000,000,000) de los bonos autorizados por este capítulo, cuando la Legislatura lo asigne en la Ley Presupuestaria anual, se empleará para (A) planificar y diseñar el sistema de trenes de alta velocidad y (B) los costos de capital, según figura en la subdivisión (c).

(2) Según la adoptó la Dirección en mayo de 2007, la Fase 1 del proyecto de trenes de alta velocidad es el corredor del sistema de trenes de alta velocidad entre la Terminal Transbay de San Francisco y la Estación Union de Los Angeles y Anaheim.

(3) Cuando la Dirección haga la determinación que el producto de los bonos para costos de capital en corredores aparte del descrito en el párrafo (2) impulsaría la construcción del sistema, coincidiría con los criterios descritos en la subdivisión (f) de la Sección 2704.08 y no tendría un impacto adverso sobre la construcción de la Fase 1 del proyecto de trenes de alta velocidad, la Legislatura podrá asignar los fondos descritos en el párrafo (1) de la Ley Presupuestaria anual para ser gastados en cualquiera de los siguientes corredores de trenes de alta velocidad:

(A) Sacramento a Stockton a Fresno.

(B) Terminal Transbay de San Francisco a San José a Fresno.

(C) Oakland a San José.

(D) Fresno a Bakersfield a Palmdale a Estación Union de Los Angeles.

(E) Estación Union de Los Angeles a Riverside a San Diego.

(F) Estación Union de Los Angeles a Anaheim a Irvine.

(G) Merced a Stockton a Oakland y San Francisco por el Corredor Altamont.

(4) Nada en esta sección obrará en perjuicio de la determinación y la selección por parte de la Dirección del alineamiento del Valle Central al Área de la Bahía de San Francisco y de su certificación del informe de impacto ambiental.

(5) Las recaudaciones de la Dirección, generadas por las operaciones del sistema de trenes de alta velocidad, que excedan los costos de funcionamiento y mantenimiento y las obligaciones de la financiación, incluyendo, pero sin limitarse a ello, apoyo a los bonos pagaderos con ingresos del proyecto, según lo determine la Dirección, se emplearán para la construcción, expansión, mejoramiento, reemplazo y rehabilitación del sistema de trenes de alta velocidad.

(c) Los costos de capital pagaderos o reembolsables con el producto de los bonos descritos en el párrafo (1) de la subdivisión (b) incluye, con respecto al sistema de trenes de alta velocidad o a cualquier parte del mismo, todas las actividades necesarias para la adquisición de intereses en bienes raíces y de derechos de vía y para el mejoramiento de los mismos; la adquisición y construcción de vías férreas, estructuras, sistemas de energía y estaciones; la adquisición de equipo rodante y afines; la mitigación de los impactos ambientales directos e indirectos de las actividades autorizadas por este capítulo; la asistencia para la reubicación de dueños de propiedades desplazados; otras instalaciones afines de capital y equipamiento y los demás propósitos relacionados con lo que antecede, para la adquisición de los mismos y para la financiación o refinanciación de los mismos, según se indique en una ley promulgada en lo sucesivo. El método de adquisición de cualquiera de los anteriores se podrá establecer en una ley promulgada posteriormente.

(d) El producto de bonos autorizados en virtud de este capítulo no se utilizarán para ningún costo de operación o mantenimiento de los trenes o instalaciones.

(e) El auditor del estado realizará auditorías periódicas del empleo por parte de la Dirección del producto de los bonos autorizados en virtud de este capítulo para verificar su conformidad con los requisitos de este capítulo.

2704.05. Sujeto a la Sección 2704.18, el producto de los bonos emitidos y vendidos de conformidad con este capítulo se depositará en el Fondo de Bonos para Trenes de Pasajeros de Alta Velocidad, que se crea en virtud de este capítulo.

2704.06. El producto neto de la venta del capital de nueve mil millones de dólares (\$9,000,000,000) de los bonos autorizados en virtud de este capítulo, cuando la Legislatura lo asigne en la Ley Presupuestaria anual, estará disponible, sujeto a las condiciones y criterios que la Legislatura fije por ley, para (a) planificar el sistema de trenes de alta velocidad y (b) los costos de capital indicados en la subdivisión (c) de la Sección 2704.04, de conformidad con los informes de impacto ambiental certificados por la Dirección de noviembre de 2005 y del 9 de julio de 2008 y según se modifiquen subsiguientemente de conformidad con estudios ambientales realizados por la Dirección.

2704.07. La Dirección buscará y conseguirá otros fondos de los sectores público y privado, incluyendo, sin limitarse a ello, fondos federales, fondos provenientes de bonos pagaderos con ingresos del proyecto y fondos locales, para incrementar el dinero generado por este capítulo.

2704.08. (a) El producto de los bonos descrito en el párrafo (1) de la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 no se empleará para más del 50 por ciento del costo total de la construcción de cada corredor o segmento utilizable del mismo del sistema de trenes de alta velocidad, con la excepción de el uso del producto de los bonos expresado en la subdivisión (g).

(b) No más del 10 por ciento del producto de los bonos descritos en el párrafo (1) de la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 se empleará para estudios ambientales, planificación y actividades de ingeniería preliminares.

(c) (1) A más tardar 90 días antes de la presentación a la Legislatura y al gobernador del pedido inicial de asignación del producto de los bonos autorizados en virtud de este capítulo para costos de capital elegibles en cada corredor o segmento utilizable del mismo, identificados en la subdivisión (b) de la Sección 2704.04, aparte de los costos descritos en la subdivisión (g), la Dirección habrá aprobado y presentado al director de finanzas, al grupo de revisión por pares establecido en virtud de la Sección 185035 del Código de Servicios Públicos, a los comités de políticas con jurisdicción sobre asuntos de transporte y a los comités fiscales de ambas cámaras de la Legislatura, un plan de financiación detallado de ese corredor o de un segmento utilizable del mismo.

(2) El plan incluirá, identificará o certificará todo lo siguiente:

(A) El corredor, o un segmento utilizable del mismo, en el que la Dirección proponga invertir el producto de los bonos.

(B) Una descripción de los términos y condiciones esperados en relación con contratos de arriendo o de franquicias que la Dirección proponga firmar con cualquier otra parte para la construcción o el funcionamiento de un servicio de trenes de pasajeros a lo largo del corredor o de un segmento utilizable del mismo.

(C) El costo total estimado de la construcción del corredor o de un segmento utilizable del mismo, incluyendo un cálculo del aumento del costo durante la construcción y del monto de las reservas apropiadas para imprevistos.

(D) Las fuentes de todos los fondos a ser invertidos en el corredor o en un segmento utilizable del mismo y el plazo anticipado para la obtención de esos

fondos, basado en compromisos, autorizaciones, contratos, asignaciones u otros medios esperados.

(E) El número de pasajeros esperado y un cálculo de las recaudaciones procedentes del funcionamiento de un tren de pasajeros de alta velocidad en el corredor o en un segmento utilizable del mismo.

(F) Todos los riesgos conocidos o previsibles vinculados a la construcción y al funcionamiento de un servicio de trenes de pasajeros de alta velocidad a lo largo del corredor o de un segmento utilizable del mismo y el proceso y los actos que realizará la Dirección para manejar esos riesgos.

(G) Que la construcción del corredor o de un segmento utilizable del mismo se podrá completar como se halle propuesto en el plan.

(H) Que el corredor o un segmento utilizable del mismo serán aptos y estarán listos para el funcionamiento de un tren de alta velocidad.

(I) Que uno o más proveedores de servicios para pasajeros podrá(n) empezar a utilizar las vías férreas o las estaciones para un servicio de trenes de pasajeros.

(J) Que el servicio de pasajeros planificado por la Dirección en el corredor o un segmento utilizable del mismo no requerirán un subsidio de operaciones local, estatal o federal.

(K) Que la Dirección haya completado todas las aprobaciones ambientales necesarias para proseguir con la construcción.

(d) Antes de comprometer cualquier producto de los bonos descritos en el párrafo (1) de la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 para gastos de construcción y de adquisición de bienes raíces y equipamiento en cada corredor o segmento utilizable del mismo, aparte de para los costos descritos en la subdivisión (g), la Dirección habrá aprobado y presentado concurrentemente lo siguiente al director de finanzas del Comité Legislativo Presupuestario Conjunto: (1) un plan de financiación detallado para ese corredor o un segmento que (A) identifique el corredor o un segmento utilizable del mismo y el costo total estimado de construir el corredor o un segmento utilizable del mismo, (B) identifique las fuentes de todos los fondos a ser utilizados y anticipe cuándo se recibirán dichos fondos, basándose en compromisos ofrecidos por parte del sector privado y en autorizaciones, asignaciones u otras garantías recibidas de entidades gubernamentales, (C) incluya un informe del número de pasajeros esperado y de las recaudaciones procedentes del funcionamiento de los trenes, (D) incluya un cálculo del costo de la construcción, con un cálculo del aumento del costo durante la construcción y del monto de las reservas apropiadas para imprevistos, (E) incluya un informe que describa todos los cambios significativos del plan presentado de conformidad con la subdivisión (c) para este corredor o un segmento utilizable del mismo y (F) describa los términos y condiciones de todos los contratos propuestos entre la Dirección y cualquier otra parte para la construcción o el funcionamiento de un servicio de trenes de pasajeros o de un segmento utilizable del mismo; y (2) un informe o informes, preparados por una o más firmas de servicios financieros, por firmas de asesoría financiera o por otros consultores, independientes de todas las partes, con la excepción de la Dirección, que participen en la financiación o en la construcción del sistema de trenes de alta velocidad, que indique que (A) la construcción del corredor o de un segmento utilizable del mismo se podrá completar según se halle propuesto en el plan presentado de conformidad con el párrafo (1), (B) que si así se completa, el corredor o un segmento utilizable del mismo será apto y estará listo para el funcionamiento de un tren de alta velocidad, (C) que al completarse, uno o más proveedores de servicios de pasajeros podrá empezar a utilizar las vías férreas o las estaciones para el servicio de trenes de pasajeros, (D) que el servicio de trenes de pasajeros a ser prestado por la Dirección, o conforme a su autoridad, no requerirá subsidios de operaciones y (E) una evaluación del riesgo y de las estrategias de mitigación de riesgos que se proponga emplear. El director de finanzas examinará el plan dentro de los 60 días a partir de la fecha en que lo presente la Dirección y, después de haber recibido comunicaciones del Comité Legislativo Presupuestario Conjunto, si el director determina que el plan probablemente será exitoso si se lo pone en práctica como se propone, la Dirección podrá firmar compromisos para gastar fondos de los bonos sujetos a esta subdivisión y aceptar ofertas de compromisos de partes del sector privado.

(e) Posteriormente a la aprobación del plan de financiación detallado requerido por la subdivisión (d), la Dirección informará sin demoras al gobernador y a la Legislatura todos los cambios significativos en los planes o en las condiciones del proyecto que pongan en riesgo la finalización del corredor como se había planeado anteriormente e identificará los medios para remediar las condiciones, a fin de permitir la finalización y la operación del corredor.

(f) Al seleccionar corredores o segmentos utilizables de los mismos para construcción, la Dirección dará prioridad a los corredores o segmentos utilizables de los mismos que se espere que requieran la menor cantidad de fondos de los bonos como porcentaje del costo total de la construcción. Entre otros criterios que podrá emplear para establecer prioridades para iniciar la construcción de

corredores o de segmentos utilizables de los mismos, la Dirección empleará los siguientes: (1) las recaudaciones y el número de pasajeros proyectados, (2) la necesidad de someter a prueba y de certificar trenes que funcionen a velocidades de 220 millas por hora, (3) la utilidad de esos corredores o de segmentos utilizables de los mismos para servicios de trenes de pasajeros aparte del servicio de trenes de alta velocidad que no resulten en costos de operaciones o de mantenimiento no reembolsables para la Dirección y (4) la medida en que los corredores incluyan instalaciones contenidas en ellos para mejorar la conectividad de la red de trenes de alta velocidad a otros medios de tránsito, incluyendo, pero sin limitarse a ello, ferrocarriles tradicionales (trenes en ciudades, trenes de cercanías, trenes ligeros u otro tránsito ferroviario), autobuses o tránsito aéreo.

(g) Nada en esta sección limitará el uso o el gasto del producto de los bonos descrito en el párrafo (1) de la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 hasta una cantidad equivalente al 7.5 por ciento de la cantidad total del capital de los bonos descrita en ese párrafo para estudios ambientales, planificación y actividades preliminares de ingeniería y para (1) la adquisición de intereses en bienes raíces y de derecho de vía y el mejoramiento de los mismos (A) para la preservación de usos de trenes de alta velocidad (B) para añadir a los mejoramientos de terceros, para hacer que sean compatibles con usos de trenes de alta velocidad o (C) para evitar o mitigar mejoramientos o usos incompatibles; (2) la mitigación de impactos ambientales directos o indirectos resultantes de lo que antecede; y, (3) asistencia para la reubicación de dueños y ocupantes de propiedades desplazados a causa de lo que antecede.

(h) No más del 2.5 por ciento del producto de los bonos descritos en el párrafo (1) de la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 se empleará para fines administrativos. La cantidad del producto de los bonos disponible para fines administrativos se asignará en la Ley Presupuestaria anual. La Legislatura podrá, por ley, ajustar el porcentaje fijado en esta subdivisión, excepto que la Legislatura no aumentará el porcentaje a más del 5 por ciento.

(i) Ningún incumplimiento de esta sección afectará la validez de los bonos emitidos de conformidad con este capítulo.

2704.09. El sistema de trenes de alta velocidad a ser construido de conformidad con este capítulo estará diseñado para que alcance las siguientes características:

(a) Trenes eléctricos que son capaces de alcanzar velocidades de operación máximas sostenidas no inferiores a 200 millas por hora.

(b) Los tiempos de viaje sin paradas correspondientes a cada corredor no excederán lo siguiente:

(1) San Francisco-Estación Union de Los Ángeles: dos horas, 40 minutos.

(2) Oakland-Estación Union de Los Ángeles: dos horas, 40 minutos.

(3) San Francisco-San José: 30 minutos.

(4) San José-Los Ángeles: dos horas, 10 minutos.

(5) San Diego-Los Ángeles: una hora, 20 minutos.

(6) Imperio Interior-Los Ángeles: 30 minutos.

(7) Sacramento-Los Ángeles: dos horas, 20 minutos.

(c) El tiempo alcanzable entre trenes sucesivos será de cinco minutos o menos.

(d) El número total de estaciones atendidas por trenes de alta velocidad para todos los segmentos corredores descritos en la subdivisión (b) de la Sección 2704.04 no será superior a 24. No habrá una estación entre la estación Gilroy y la estación Merced.

(e) Los trenes tendrán la capacidad de transicionar estaciones intermedias, o de pasar por alto esas estaciones, a la velocidad de operación de la línea principal.

(f) Para cada corredor descrito en la subdivisión (b), los pasajeros tendrán la capacidad de viajar de cualquier estación en ese corredor a cualquier otra estación en ese corredor sin tener que cambiar de tren.

(g) A fin de reducir el impacto sobre las comunidades y el medio ambiente, la alineación para el sistema de trenes de alta velocidad deberá seguir los corredores actuales de transporte o de servicios en la medida en que sea posible, factible y deberá ser viable desde el punto de vista financiero, según lo determine la Dirección.

(h) Las estaciones se ubicarán en zonas con buen acceso al tránsito masivo local o a otros medios de transporte.

(i) El sistema de trenes de alta velocidad se deberá planificar y construir de manera tal que minimice la extensión urbana y los impactos sobre el medio natural.

(j) Preservar los corredores de vida silvestre y mitigar los impactos a la circulación de la vida silvestre, en los casos en que sea factible según lo determine la Dirección, a fin de limitar la medida en que el sistema pueda presentar un impedimento adicional a la circulación natural de la vida silvestre.

2704.095. (a) (1) El producto neto de la venta del capital de novecientos cincuenta millones de dólares (\$950,000,000) de los bonos autorizados por este capítulo se adjudicará a beneficiarios elegibles para mejoras de capital de las líneas ferroviarias entre ciudades, líneas ferroviarias de cercanías y sistemas de

líneas ferroviarias urbanas que proporcionen conectividad directa al sistema de trenes de alta velocidad y a sus instalaciones o que sean parte de la construcción del sistema de trenes de alta velocidad según se halla descrito ese sistema en la subdivisión (b) de la Sección 2704.04, o que proporcione mejoramientos de la capacidad y de la seguridad. Los fondos indicados en esta sección se hallarán disponibles cuando los asigne la Legislatura en la Ley Presupuestaria anual para los fines elegibles descritos en la subdivisión (d).

(2) El veinte por ciento (ciento noventa millones de dólares (\$190,000,000)) del monto autorizado por esta sección se deberá destinar para vías férreas interurbanas al Departamento de Transporte, para vías férreas interurbanas apoyadas por el estado y que presten servicios regularmente y que empleen fondos públicos para operar, y mantener instalaciones ferroviarias, derechos de vía y equipos. Un mínimo del 25 por ciento del monto dispuesto bajo este párrafo (cuarenta y siete millones, quinientos mil dólares (\$47,500,000)) se destinarán a cada uno de los tres corredores ferroviarios interurbanos del estado.

La Comisión de Transporte de California asignará los fondos disponibles a beneficiarios elegibles de conformidad con esta sección y elaborará directrices, en consulta con la Dirección, para poner en práctica los requisitos de esta sección. Las directrices deberán incluir disposiciones relativas a la administración de fondos, incluyendo, pero sin limitarse a ello, la autoridad de los operarios de corredores ferroviarios interurbanos para prestar dichos fondos por convenio mutuo entre los corredores ferroviarios interurbanos.

(3) El ochenta por ciento (setecientos sesenta mil millones de dólares (\$760,000,000)) de la cantidad autorizada por esta sección se adjudicará cuando se asigne como se halla indicado en esta sección a beneficiarios elegibles, con la excepción de los ferrocarriles entre ciudades, como se halla descrito en la subdivisión (c) según una cantidad porcentual calculada de manera tal que incorpore todo lo siguiente:

(A) Un tercio de la parte porcentual de las vías férreas a nivel estatal que corresponda al beneficiario elegible.

(B) Un tercio de la parte porcentual de las millas vehiculares anuales a nivel estatal que corresponda al beneficiario elegible.

(C) Un tercio de la parte porcentual de los viajes-pasajero anuales a nivel estatal que corresponda al beneficiario elegible.

La Comisión del Transporte de California deberá asignar los fondos a beneficiarios elegibles de conformidad con esta sección y formular directrices para poner en práctica las disposiciones de esta sección.

(b) Para los fines de esta sección, los siguientes términos tienen los siguientes significados:

(1) “Millas de vías férreas” significa las millas de vías férreas utilizadas por una entidad pública o autoridades con facultades conjuntas para el servicio ferroviario regular de pasajeros.

(2) “Millas vehiculares” significa el total de millas recorridas, comenzando con la salida desde el depósito de mantenimiento, por todas las locomotoras y vagones manejados en un conjunto de tren para servicio ferroviario de pasajeros por una entidad pública o autoridad con facultades conjuntas.

(3) “Viajes de pasajeros” significa el número anual de embarques sin enlace de pasajeros informado por una entidad pública o autoridad con facultades conjuntas para el servicio regular de trenes de pasajeros.

(4) “De todo el estado”, cuando se emplea para modificar los términos en los subpárrafos (A), (B) y (C) del párrafo (3) de la subdivisión (a), significa el total combinado en el estado de esas cantidades para todos los beneficiarios elegibles.

(c) Los beneficiarios elegibles para financiación bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) serán entidades públicas y autoridades con facultades conjuntas que manejen servicios de trenes de pasajeros con horarios regulares en las siguientes categorías:

(1) Tren de cercanías.

(2) Trenes ligeros.

(3) Trenes pesados.

(4) Tranvías.

(d) Los fondos asignados de conformidad con esta sección se emplearán para pagar o reembolsar los costos de proyectos para proporcionar o mejorar la conectividad con los trenes de alta velocidad o para la rehabilitación, modernización o mejoramiento de la seguridad de vías férreas empleadas para el servicio público de trenes de pasajeros, así como las señales, estructuras, instalaciones y equipo rodante.

(e) Los beneficiarios elegibles podrán emplear los fondos para cualquier elemento ferroviario elegible indicado en la subdivisión (d).

(f) A fin de ser elegible para financiación bajo esta sección, un beneficiario elegible bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) deberá proveer fondos paralelos en un monto no inferior al monto total asignado al beneficiario bajo esta sección.

(g) Un beneficiario elegible para financiación bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) certificará que ha cumplido su requisito relativo a los fondos paralelos, así como los demás requisitos de esta sección, mediante resolución de su cuerpo gobernante, sujeto a verificación por parte de la Comisión de Transporte de California.

(h) Los fondos puestos a disposición de un beneficiario elegible bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) deberán ser un suplemento de los fondos locales, estatales o federales existentes que se estén empleando para el mantenimiento o la rehabilitación del sistema de trenes de pasajeros. Los beneficiarios elegibles para financiación bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) deberán mantener su asignación actual de fondos locales, estatales o federales para estos propósitos a fin de seguir siendo elegibles para asignaciones y desembolsos de la financiación adicional dispuesta por esta sección.

(i) Para recibir una asignación de conformidad con esta sección, un beneficiario elegible bajo el párrafo (3) de la subdivisión (a) deberá desembolsar anualmente de los fondos locales, estatales o federales existentes que se estén empleando para el mantenimiento o rehabilitación del sistema de trenes de pasajeros, una cantidad no inferior al promedio anual de sus desembolsos de fondos locales para dichos propósitos durante los ejercicios fiscales 1998–99, 1999–2000 y 2000–01.

(j) Los fondos asignados en virtud de esta sección a la Dirección Ferroviaria Regional del Sur de California para proyectos elegibles dentro de su zona de servicio se asignarán cada ejercicio fiscal de conformidad con memorandos de entendimiento a celebrarse entre la Dirección Ferroviaria Regional del Sur de California y sus entidades afiliadas. El memorando o los memorandos de entendimiento deberán tomar en cuenta las necesidades de servicios de pasajeros de la Dirección Ferroviaria Regional del Sur de California y de las entidades afiliadas, los ingresos atribuibles a las entidades afiliadas y los aportes separados a la Dirección Ferroviaria Regional del Sur de California provenientes de entidades afiliadas.

Artículo 3. Disposiciones fiscales

2704.10. (a) Bonos en la cantidad total de nueve mil novecientos cincuenta millones de dólares (\$9,950,000,000), aparte de los bonos de reintegro emitidos de conformidad con la Sección 2704.19, o la cantidad necesaria de los mismos, podrán ser emitidos y vendidos para ser empleados en la realización de los propósitos expresados en este capítulo y para ser empleados para reembolsar al Fondo Rotatorio de Gastos de Bonos de Responsabilidad General de conformidad con la Sección 16724.5 del Código de Gobierno. Los bonos, al venderse, serán y constituirán una obligación firme y válida del Estado de California, y se compromete la plena fe y el crédito del Estado de California para el pago puntual tanto del capital como de los intereses sobre los bonos a medida que el capital y los intereses se venzan y pasen a ser pagaderos.

(b) El tesorero venderá los bonos autorizados por el comité conforme a esta sección. Los bonos se venderán según los términos y condiciones especificados en una resolución a ser adoptada por el comité de conformidad con la Sección 16731 del Código de Gobierno.

2704.11. (a) Salvo las disposiciones de la subdivisión (b), los bonos autorizados por este capítulo deberán ser preparados, ejecutados, emitidos, vendidos, pagados y rescatados de conformidad con lo dispuesto en la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, Capítulo 4 (a partir de la Sección 16720) de la Parte 3 de la División 4 del Título 2 del Código del Gobierno, y todas las disposiciones de dicha ley se aplican a los bonos y a este capítulo y quedan incorporadas por la presente en este capítulo como si estuviesen redactadas en su totalidad en este capítulo.

(b) Independientemente de cualquier disposición de la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, cada emisión de bonos autorizada por el comité tendrá una fecha de vencimiento final no superior a 40 años a partir de la fecha de emisión de los mismos.

2704.12. (a) Sólo para los fines de autorizar la emisión y la venta de los bonos autorizados por este capítulo y realizar las determinaciones y otros actos autorizados por este capítulo, en cumplimiento de la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, se crea en virtud del presente el Comité de Financiamiento de Trenes de Pasajeros de Alta Velocidad. Para los fines de este capítulo, el Comité de Financiamiento de Trenes de Pasajeros de Alta Velocidad es “el comité” según se emplea ese término en la Ley de bonos de responsabilidad general del estado. El comité estará formado por el tesorero, el director de finanzas, el contralor, el secretario de Empresas, Transporte y Vivienda y el presidente de la Dirección. No obstante cualquier otra disposición de ley, todos los integrantes del Comité podrán designar un representante que actúe como integrante en su nombre y representación para todos los fines, como si el integrante estuviera presente en persona. El tesorero será el presidente del comité. Una mayoría del comité constituirá quórum del comité y actuará en nombre del comité.

(b) Para los propósitos de la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, la Dirección se designa como la “junta”.

2704.13. El comité deberá determinar si es necesario o deseable emitir bonos autorizados de conformidad con este capítulo a fin de cumplir las acciones especificadas en las Secciones 2704.06 y 2704.095 y, en tal caso, el monto de los bonos que se deberán emitir y vender. Se podrán emitir y vender emisiones sucesivas de bonos para cumplir esas acciones progresivamente, y no será necesario que todos los bonos autorizados sean emitidos y vendidos en un momento dado. El comité deberá considerar las necesidades de financiamiento del programa, proyecciones de ingresos, condiciones del mercado financiero y otros factores necesarios al determinar el término más breve que sea factible para los bonos que se emitirán. Además de todos los demás poderes concedidos específicamente en este capítulo y en la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, el comité podrá hacer todo lo necesario y conveniente para poner en práctica los poderes y los propósitos de este artículo, incluyendo la aprobación de todas las escrituras de emisión vinculadas a los bonos, así como la delegación de funciones necesarias al presidente y al tesorero como agentes de la venta de los bonos. Todos los términos de todos los bonos emitidos de conformidad con este capítulo podrán ser proporcionados como una escritura de emisión, en lugar de conforme a una resolución, según lo determine el comité.

2704.14. Todos los años se recaudará, de la misma manera y al mismo tiempo en que se recauden otros ingresos del estado, además de los ingresos normales del estado, la cantidad necesaria para pagar el capital y los intereses sobre los bonos para cada año. Es deber de todos los funcionarios encargados por ley de cualquier deber en relación con la recaudación del ingreso, hacer y cumplir cada uno y todos los actos que sean necesarios para recaudar dicha suma adicional.

2704.15. No obstante la Sección 13340 del Código de Gobierno, por el presente se asigna del Fondo General en el Tesoro del Estado, para los fines de este capítulo, una cantidad equivalente al total de lo siguiente: (a) la suma anualmente necesaria para pagar el capital y los intereses sobre los bonos emitidos y vendidos de conformidad con este capítulo cuando el capital y los intereses se venzan y pasen a ser pagaderos y (b) la suma necesaria para poner en práctica la Sección 2704.17, asignada independientemente de los ejercicios fiscales.

2704.16. La junta podrá solicitar que la Junta de Inversión de Fondos Comunes dé un préstamo de la Cuenta de Inversión de Fondos Comunes, de conformidad con la Sección 16312 del Código del Gobierno, para los fines de este capítulo. El monto de la solicitud no podrá ser superior al monto de los bonos sin vender cuya venta haya autorizado el comité mediante resolución para los fines de este capítulo, menos cualquier monto tomado en préstamo de conformidad con la Sección 2701.17. La junta deberá ejecutar esos documentos tal como lo requiera la Junta de Inversión de Fondos Comunes para obtener y

saldar la deuda. Toda cantidad prestada se deberá depositar en el fondo para ser asignada por la junta de conformidad con este capítulo.

2704.17. Para los fines del cumplimiento de este capítulo, el Director de Finanzas podrá autorizar el retiro de un monto o montos del Fondo General que no excedan del monto de bonos sin vender cuya venta haya sido autorizada por el comité para los fines del cumplimiento de este capítulo, menos cualquier monto tomado en préstamo de conformidad con la Sección 2704.16. Todo monto retirado se depositará en el fondo. Todo el dinero entregado bajo esta sección se devolverá al Fondo General, más los intereses que los montos habrían ganado en la Cuenta de Inversión de Fondos Comunes, con la venta de bonos para los fines del cumplimiento de este capítulo.

2704.18. Todo el dinero depositado en el fondo que derive de primas de los bonos vendidos deberá estar disponible para pagar el costo de emitir los bonos, y en la medida que no se necesite para ese fin, junto con los intereses acumulados derivados de la venta de los bonos deberá estar disponible para ser trasladado al Fondo General como un crédito para los gastos de intereses de los bonos.

2704.19. Los bonos podrán ser reembolsar de conformidad con el Artículo 6 (a partir de la Sección 16780) de la Ley de bonos de responsabilidad general del estado. La aprobación por los votantes del estado para la emisión de bonos incluirá aprobación de la emisión de todos los bonos que se emitan para refinar bonos emitidos originalmente o bonos de refinanciación emitidos anteriormente.

2704.20. La Legislatura por la presente determina y declara que, por cuanto el producto de la venta de bonos autorizados por este capítulo es “el producto de impuestos” como se emplea dicho término en el Artículo XIII B de la Constitución de California, el desembolso de este producto no estará sujeto a las limitaciones impuestas por dicho artículo.

2704.21. No obstante cualquier disposición de este capítulo o la Ley de bonos de responsabilidad general del estado, si el Tesorero vende bonos conforme a este capítulo que incluye la opinión del asesor de los bonos que representara que los intereses sobre los bonos quedarían excluidos de los ingresos brutos para fines de tributación federal en designadas circunstancias, el tesorero podrá mantener una cuenta separada para el producto de los bonos invertido y las ganancias por inversión sobre dicho producto, y podrá ordenar o dirigir el uso de dicho producto o ganancias para pagar cualquier reembolso, sanción o otro paga requerido según la ley federal o podrá tomar cualquier otra acción con respecto a la inversión y uso de dicho producto de los bonos que sea requerido o deseable según la ley federal para conservar la exención de impuestos de dichos bonos y para obtener cualquier otra ventaja conforme a la ley federal para beneficio de los fondos de este estado.

Información sobre la inscripción para votar

Inscribirse para votar toma sólo unos pocos minutos y, gracias a la Ley nacional de inscripción de votantes (NVRA, por sus siglas en inglés), puede encontrar fácilmente formularios de inscripción de votantes en todo el estado. La NVRA fue promulgada por el Congreso y firmada por el presidente Clinton en 1993. La NVRA, también conocida como la ley “Motor Voter”, requiere que el Departamento de Vehículos Motorizados y muchas otras agencias gubernamentales den a las personas la oportunidad de inscribirse para votar. Para inscribirse para votar tiene que ser ciudadano de EE UU, residente de California y tener al menos 18 años de edad para el día de las elecciones y no estar en una prisión ni en libertad supervisada por haber cometido un delito mayor.

Para solicitar un formulario de inscripción de votantes o para averiguar si está inscrito para votar, simplemente llame a la oficina del funcionario electoral de su condado o a la línea especial sin cargo para el votante de la Secretaría de Estado, al 1-800-232-VOTA (8682), o visite www.sos.ca.gov. Para más información sobre la NVRA y los esfuerzos de la Secretaría de Estado para ayudar a las entidades estatales y a los funcionarios electorales de los condados a cumplir con ella, visite www.sos.ca.gov/elections/.

Definición de medidas de la balota

Iniciativas

A menudo llamado “democracia directa”, el proceso de iniciativa es el poder que tiene el pueblo para poner medidas en la balota. Estas medidas pueden crear o cambiar leyes (incluyendo bonos de responsabilidad general) y enmendar la Constitución de California. Si la iniciativa propone enmendar una ley de California, el número de firmas de votantes inscritos que se reúnen debe ser equivalente al 5% de los votos emitidos por todos los candidatos a gobernador en la elección de gobernador más reciente. Si la iniciativa propone enmendar la Constitución de California, el número de firmas de votantes inscritos que se reúnen debe ser equivalente al 8% de los votos emitidos por todos los candidatos a gobernador en la elección de gobernador más reciente. Las iniciativas deben cumplir con los requisitos para figurar en la balota 131 días antes de una elección de todo el estado. Para ser aprobadas, las iniciativas requieren una mayoría simple del voto popular.

Medida de bonos legislativa

Para ser promulgados, todos los proyectos de ley que requieren una emisión de bonos de responsabilidad general deben ser adoptados en ambas cámaras de la Legislatura estatal por las dos terceras partes del voto, estar firmados por el gobernador y contar con la aprobación de la mayoría de los votantes. En los casos en que una medida de bonos figura en una balota de todo el estado, se incluirá un resumen del endeudamiento de bonos de California en la Guía de información para el votante. Las medidas de bonos legislativas deben cumplir con los requisitos para figurar en la balota 131 días antes de una elección de todo el estado.

Votar por correo

Puede entregar su balota votada de votación por correo de las siguientes maneras:

1. Enviarla por correo a la oficina electoral de su condado;
2. Entregarla en persona en cualquier mesa electoral u oficina electoral en su condado el día de las elecciones; o
3. Autorizar a un tercero al que se pueda autorizar legalmente (cónyuge, hijo, padre, abuelo, nieto, hermano o una persona que viva en el mismo hogar que usted) a que entregue la balota en su nombre en cualquier mesa electoral u oficina electoral de su condado el día de las elecciones.

Independientemente del método de entrega, su balota de votación por correo se tiene que recibir antes del cierre de las mesas electorales, a las 8 p.m. del día de las elecciones. Las balotas de votación por correo que llegan tarde no se pueden contar.

Todas las balotas válidas de votación por correo que los funcionarios electorales de los condados determinen que fueron emitidas por votantes calificados se cuentan e incluyen en los resultados oficiales de las elecciones. Los funcionarios electorales tienen 28 días para completar ese proceso, conocido como el “escrutinio oficial”, y deben informar los resultados a la Secretaría de Estado 35 días después de la fecha de las elecciones.

Balotas provisionales

Las balotas provisionales son balotas que emiten los votantes que:

- Crean que están inscritos para votar aunque sus nombres no figuren en la lista oficial de inscripción de votantes;
- Crean que su afiliación a un partido político no figura correctamente en la lista de inscripción de votantes; o
- Votan por correo pero no pueden encontrar su balota de votación por correo y quieren votar en una mesa electoral.

Todas las balotas provisionales válidas que los funcionarios electorales de los condados determinen que fueron emitidas por votantes calificados se cuentan e incluyen en los resultados oficiales de las elecciones. Los funcionarios electorales tienen 28 días para completar ese proceso, conocido como el “escrutinio oficial”, y deben informar los resultados a la Secretaría de Estado 35 días después de la fecha de las elecciones.

DECLARACIÓN DE DERECHOS DEL VOTANTE

1. Tiene derecho a emitir una balota si es un votante inscrito válido.
Votante inscrito significa un ciudadano de Estados Unidos que es residente de este estado, tiene al menos 18 años de edad y no está en la prisión ni bajo libertad supervisada por una condena de delito mayor y es un votante inscrito en la dirección en que reside actualmente.
2. Tiene derecho a emitir una balota provisional si su nombre no figura en la lista de votantes.
3. Tiene derecho a emitir una balota si está presente y en fila en la mesa electoral antes del cierre de la mesa electoral.
4. Tiene derecho a emitir un voto secreto, libre de intimidación.
5. Tiene derecho a recibir una nueva balota si, antes de emitirla, le parece que cometió un error.
Si en algún momento antes de emitir finalmente su balota le parece que cometió un error, tiene derecho a cambiar la balota arruinada por una nueva balota. Los votantes que votan por correo también pueden solicitar y recibir una nueva balota si devuelven la balota arruinada a un funcionario electoral antes del cierre de las mesas electorales el día de las elecciones.
6. Tiene derecho a recibir ayuda en la emisión de su balota si no puede votar sin ayuda.
7. Tiene derecho a entregar una balota de votación por correo completada en cualquier precinto del condado.
8. Tiene derecho a obtener materiales de las elecciones en otro idioma, si hay suficientes residentes en su precinto como para justificar producción.
9. Tiene derecho a hacer preguntas sobre los procedimientos de las elecciones y a observar el proceso electoral.
Tiene derecho a hacer preguntas a la junta del precinto y a los funcionarios electorales sobre los procedimientos de las elecciones y a recibir una respuesta, o a que lo remitan al funcionario apropiado para que obtenga una respuesta. Sin embargo, si el cuestionamiento persistente perturba el cumplimiento de sus funciones, la junta o los funcionarios electorales podrán dejar de responder a sus preguntas.
10. Tiene derecho a informar cualquier actividad ilegal o fraudulenta a un funcionario electoral o a la Secretaría de Estado.

Si le parece que le negaron alguno de estos derechos o si tiene conocimientos de fraude o de mala conducta electorales, llame sin cargo a la Línea especial confidencial del votante de la Secretaría de Estado, al 1-800-232-VOTA (8682).

Los funcionarios electorales emplearán la información en su declaración jurada de inscripción de votante para enviarle información oficial sobre el proceso de votación, como la ubicación de su mesa electoral y los temas y los candidatos que figurarán en la balota. El uso comercial de información de inscripción de votantes está prohibido por ley y es un delito menor. Se podrá proporcionar información sobre los votantes a un candidato para un cargo, a un comité de una medida de la balota o a otra persona para fines electorales, académicos, periodísticos, políticos o gubernamentales, según lo determine la Secretaría de Estado. Los números de licencias de manejar o del seguro social o su firma como figure en su inscripción de votante no se pueden revelar para esos fines. Si tiene alguna pregunta sobre el uso de la información sobre votantes o desea informar una sospecha de uso indebido de dicha información, llame a la Línea especial de la Secretaría de Estado para el votante, al 1-800-232-VOTA (8682).

Es posible que ciertos votantes que enfrenten situaciones que pongan en peligro sus vidas cumplan con los requisitos para condición de votante confidencial. Para más información, llame sin cargo al programa Seguro en su Hogar de la Secretaría de Estado al: 1-877-322-5227 o visite el sitio web de la Secretaría de Estado, en www.sos.ca.gov.

California Secretary of State
Election Division
1500 11th Street
Sacramento, CA 95814

NONPROFIT
U.S. POSTAGE
PAID
CALIFORNIA
SECRETARY OF STATE



★ **SUPLEMENTARIA** ★

Esta guía contiene información sobre una medida adicional que cumplió con los requisitos para la balota de noviembre.

ELECCIONES GENERALES DE CALIFORNIA

www.voterguide.sos.ca.gov

GUÍA OFICIAL DE INFORMACIÓN PARA EL VOTANTE

¡Recuerde votar!

Martes, 4 de noviembre de 2008

Las mesas electorales están abiertas de 7 de la mañana a 8 de la noche.

6 de octubre

Primer día para solicitar por correo una balota de votación por correo.

20 de octubre

Último día para inscribirse para votar.

28 de octubre

Último día en que los funcionarios electorales del condado aceptan solicitudes de los votantes para balotas de votación por correo.

4 de noviembre

Último día para solicitar en persona una balota de votación por correo en la oficina del funcionario electoral del condado.

Para obtener más copias de la Guía de información para el votante en los siguientes idiomas llame al:

English: 1-800-345-VOTE (8683)

Español/Spanish: 1-800-232-VOTA (8682)

日本語 /Japanese: 1-800-339-2865

Việt ngữ /Vietnamese: 1-800-339-8163

Tagalog: 1-800-339-2957

中文 /Chinese: 1-800-339-2857

한국어 /Korean: 1-866-575-1558

TDD: 1-800-833-8683

Con el propósito de reducir los costos de las elecciones, la Legislatura estatal autorizó al estado y a los condados a que envíen una sola guía a las direcciones en que reside más de un votante. Para obtener copias adicionales, llame al funcionario electoral de su condado o al 1-800-232-VOTA (8682).

