

Un camino por seguir: Datos rápidos del impuesto de un centavo sobre las ventas para transportación

Se propone agregar un centavo adicional al impuesto sobre las ventas ya recaudado en el Condado de Orange. Esto podría generar casi \$600 millones por año* dedicados a proyectos de transporte, infraestructura, tecnología y tránsito, así como una mayor seguridad para todos los usuarios del transporte. Todos contribuirían, incluyendo los turistas y visitantes. Según un estudio de consultoría encargado por Visit Orlando, al menos el 51% de los fondos generados serían pagados por turistas y visitantes de fuera del Condado de Orange.

Ahora, relanzado en 2022, el Impuesto de un Centavo sobre las Ventas para Transportación tiene como objetivo recaudar los fondos necesarios para reducir la congestión, aumentar la seguridad para todos los usuarios del transporte y ofrecer más y mejores opciones para los viajeros. Esto podría alentar a los conductores a convertirse en pasajeros, eligiendo un tránsito eficiente que los lleve del punto A al B, en lugar de quedarse atrapados en el tráfico.

He aquí algunos datos:

Crecimiento y tráfico

- Según los últimos datos, recopilados antes de la pandemia, la población regional podría alcanzar los 5.2 millones para 2030.¹
- Antes de la pandemia, los viajeros de Florida Central pasaban un promedio de 61 horas al año en congestiones de tráfico.² Eso es aproximadamente una hora a la semana añadida al viaje regular. A medida que continúe la recuperación y el crecimiento futuro, se espera que el viaje diario al trabajo empeore.
- Los retrasos en el tráfico también cuestan dinero a los viajeros. Para el viajero típico del área metropolitana de Orlando, el costo promedio fue de \$1,261 en 2019.²
- Florida Central sigue siendo uno de los principales destinos turísticos del mundo. Antes de la pandemia, el Condado de Orange tuvo un récord de 78 millones de visitantes en 2019. Ahora, los turistas están regresando a medida que avanza la recuperación, y se prevé una mayor congestión en el futuro cuando vengan de visita.

Desafíos de seguridad para ciclistas y peatones

- Según el informe [2021 Dangerous by Design de Smart Growth America](#), el área de Orlando-Kissimmee-Sanford está clasificada en la parte superior de la lista de las áreas urbanas más peligrosas para los peatones.

El transporte público actual es inadecuado

- SunRail, el sistema ferroviario suburbano regional, actualmente solo funciona de lunes a viernes.
- Actualmente, SunRail no llega al Aeropuerto Internacional de Orlando.
- El servicio SunRail finaliza los días de semana a las 11:23 p.m. en dirección norte y 9:43 p.m. hacia el sur
- LYNX, el sistema regional de autobuses, tiene aproximadamente 300 autobuses y da servicio a 2500 millas cuadradas. Compare esto con el condado de Allegheny, en Pittsburgh, Pensilvania, donde el condado presta servicios a solo 745 millas cuadradas con 700 autobuses.

- El aumento de los fondos para LYNX podría aumentar la cantidad de rutas y la frecuencia y reducir la mayoría de los tiempos de espera en un 50%, lo que en última instancia ayudaría a mejorar la confiabilidad de los pasajeros.
- El aumento de la financiación también podría crear rutas más rápidas y directas, con paradas limitadas, que llevarían a los clientes del punto A al B.

La fórmula actual del impuesto a la gasolina está estancada

- Los ingresos del impuesto federal al combustible, que financia aproximadamente la mitad de todos los proyectos de carreteras y puentes estatales, se mantienen estables debido a una mejor tecnología y eficiencia de combustible. A lo largo de los años, el impuesto a la gasolina ha perdido el 39 por ciento de su poder adquisitivo, incluso cuando las necesidades de infraestructura continúan creciendo.³
- Maximizar las opciones de impuestos a la gasolina disponibles en el Condado de Orange podría generar \$25.2 millones adicionales para el Condado de Orange, pero eso es sustancialmente inferior a lo que se necesita.

¿Para qué se puede usar el impuesto de un centavo sobre las ventas para el transporte?

Varias mejoras viales e infraestructura de transporte, incluyendo:

- Tecnología, semáforos y alumbrado público (temporización de los semáforos y alumbrado de las principales vías)
- Carreteras (agregar carriles y repavimentar calzadas)
- Transporte público (LYNX y SunRail)
- Intersecciones (añadir carriles de giro)
- Seguridad peatonal

¿Quién pagaría el impuesto sobre las ventas de transporte?

- Todos contribuirían, incluidos los turistas y visitantes.
- El impuesto solo se aplicaría a los primeros \$5,000 por compra única de bienes y servicios al por menor.
- El impuesto solo se aplicaría a las compras de bienes y servicios al por menor, básicamente los mismos artículos que actualmente están sujetos a un impuesto sobre las ventas.
- *No se recaudaría ningún impuesto sobre los alimentos esenciales, como el pan y la leche, ni sobre otros alimentos que ahora no están gravados.*
- Los medicamentos recetados estarían exentos y también los servicios públicos.

*Basado en la proyección del Departamento de Ingresos de Florida al 27 de septiembre de 2019

¹ Según el [Informe 2030 de la Oficina de Desarrollo Económico](#)

² Según el [Informe de Movilidad Urbana del Instituto de Transporte de Texas, 2019](#)

³ Según los [Informes de Financiación y Financiamiento del Transporte.](#)