

INFORME SOBRE EL COSTO FISCAL DEL PROYECTO DE LA CÁMARA 942

Ordena a la ARV a revisar y actualizar las tablas de subsidio de transportación para estudiantes participantes de sus programas.

PREPARADO POR LA OFICINA DE PRESUPUESTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

EFFECTO FISCAL ESTIMADO:

	2026	2027	2028	2029	2030
Costo fiscal	\$922,585	\$922,585	\$947,261	\$947,261	\$968,596

*En el resto de este Informe se podrá encontrar un análisis detallado acerca del efecto fiscal del P. de la C. 942

CONTENIDOS

I. Resumen Ejecutivo	2
II. Introducción	2
III. Descripción del Proyecto	2
IV. Datos	5
V. Supuestos y Metodología	6
VI. Resultados	7

I. Resumen Ejecutivo

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico (OPAL)¹ estimó el costo fiscal del Proyecto de la Cámara 942 (P. de la C. 942), el cual le ordena a la Administración de Rehabilitación Vocacional (ARV) revisar y actualizar los subsidios de transportación para los estudiantes participantes de sus programas.

Se estima que, de aprobarse el P. de la C. 942, el costo fiscal pudiera ascender a \$922,585 para el año fiscal 2026. Es decir, el revisar y actualizar los subsidios de transportación de la ARV, pudiera implicar un aumento en las asignaciones presupuestarias a la ARV de \$922,585 para dicho año fiscal.

II. Introducción

El Informe 2026-377 de la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) evaluó costo fiscal del P. de la C.

942² el cual propone que la ARV revise y actualice las tablas y fórmulas utilizadas para la determinación de los subsidios de transportación.

En este Informe se describe el Proyecto de Ley, se presentan los datos, los supuestos junto a la metodología y, por último, los resultados y proyecciones.

III. Descripción del Proyecto³

El decreto del P. de la C. 942 establece lo siguiente:

Sección 1.- Se enmienda el Artículo 2 de la Ley Núm. 97 de 10 de junio de 2000, según enmendada, para que se lea como sigue:

“Artículo 2.- Declaración de Política Pública.

Es la política pública del Gobierno de Puerto Rico que la ‘Administración de Rehabilitación Vocacional’, fomentará la selección y transferencia de

¹ La Ley Núm. 1-2023, Ley de Investigación, Análisis y Fiscalización Presupuestaria de Puerto Rico crea la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) adscrita a la Rama Legislativa. Su función primordial es medir el impacto fiscal de cada propuesta legislativa ante la consideración de la Asamblea Legislativa. En virtud del Artículo 2 de la Ley Núm. 1-2023, la OPAL desempeña un rol consultivo para la Asamblea Legislativa. La OPAL no participa de los procesos deliberativos ni de la toma de decisiones sobre los proyectos de ley, resoluciones y demás medidas ante la consideración de ambos cuerpos. La emisión de este Informe no implica un endoso o rechazo a la pieza legislativa aquí evaluada.

² Este documento puede ser citado como – Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa. (2026). Informe sobre el Proyecto de la Cámara 942, el cual le ordena a la ARV a revisar y actualizar las tablas de subsidio de transportación para los estudiantes participantes de sus programas. Disponible en: www.opal.pr.gov

³ Véase la medida del P. de la C. 942, disponible en: <https://sutra.oslpr.org/SutraFilesGen/159152/PC0942.doc>.

poderes, según este término está definido en la Ley Pública 93-112, según enmendada, conocida como 'Ley de Rehabilitación de 1973', a las personas con impedimentos físicos o mentales, mediante la prestación de servicios de rehabilitación vocacional que sean consistentes con sus fortalezas, recursos, prioridades, intereses, habilidades y capacidades para ayudarlos a lograr un empleo remunerado, mejorar su calidad de vida, autosuficiencia y autoestima, con el propósito de integrarlos a la comunidad conforme a los parámetros de la ley federal antes mencionada.

Se declara, además, que el acceso a medios de transportación adecuados y subvencionados de manera realista y cónsona con los costos prevalecientes constituye un componente esencial e indispensable de los servicios de rehabilitación vocacional para aquellos participantes que cursan estudios postsecundarios, técnicos o vocacionales como parte de su plan de rehabilitación.”

Sección 2.- Se añade un nuevo Artículo 5-A a la Ley Núm. 97 de 10 de junio de 2000, según enmendada, para que se lea como sigue:

“Artículo 5-A.- Actualización Mandatoria de Subsidios de Transportación.

La Administración de Rehabilitación Vocacional tendrá el deber ministerial de revisar y actualizar las tablas y

fórmulas utilizadas para la determinación de los subsidios de transportación para los participantes de sus programas, conforme a las siguientes directrices:

(a) Revisión Inicial: En un plazo no mayor de ciento veinte (120) días a partir de la aprobación de esta Ley, el Administrador de la ARV, en consulta y colaboración con el Secretario del Departamento de Hacienda y el Director Ejecutivo del Instituto de Estadísticas de Puerto Rico, deberá completar un estudio abarcador sobre los costos actuales de transportación y, a base de dicho estudio, promulgará mediante reglamento o carta circular las nuevas tablas de subsidio.

(b) Criterios de Revisión: Las nuevas tablas y las revisiones subsiguientes deberán tomar en consideración, como mínimo, los siguientes factores: el costo promedio del combustible, las tarifas vigentes de los sistemas de transporte público por región, los costos de peajes, y un estimado razonable para gastos de mantenimiento vehicular y estacionamiento. El cálculo deberá basarse en la distancia real en millas desde el punto de partida del participante hasta su destino, utilizando herramientas tecnológicas de geolocalización precisas, como Google Maps, Waze o cualquier otra aplicación

similar, en lugar de métodos obsoletos basados en puntos de referencia como antiguas paradas de transporte público. Se deberá considerar la implementación de una tarifa fija por milla que sea justa y uniforme.

- (c) *Revisión Periódica: A partir de la revisión inicial, el Administrador deberá revisar las tablas de subsidio de transportación, por lo menos, una vez cada dos (2) años para asegurar que se mantengan atemperadas a la realidad económica del País. Para ello, utilizará los datos e índices de costos más recientes que provea el Instituto de Estadísticas de Puerto Rico.*

Sección 3.- Se añade un nuevo Artículo 5-B a la Ley Núm. 97 de 10 de junio de 2000, según enmendada, para que se lea como sigue:

“Artículo 5-B.- Acuerdos Interagenciales de Transportación.

Se autoriza y ordena al Administrador de la ARV a gestionar y establecer acuerdos colaborativos con el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), la Autoridad de Transporte Integrado (ATI), y los gobiernos municipales, con el fin de desarrollar alternativas que faciliten el transporte de los participantes de sus programas, tales como la adquisición de pases de transporte público a tarifas

reducidas o el acceso a sistemas de transporte colectivo municipal.”

Sección 4.- Recomendación Presupuestaria

Se recomienda al Negociado para el Manejo de Emergencias y Administración de Desastres y al Departamento de Seguridad Pública que, en coordinación con la Oficina de Gerencia y Presupuesto, realicen las gestiones necesarias para identificar e incluir en su petición presupuestaria para los próximos años fiscales, los recursos necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley, sin que se afecten los servicios que ofrecen las agencias.

Sección 5.- Reprogramación de Fondos

Se ordena a la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) a identificar y proveer los fondos necesarios para la implementación inicial de esta Ley. A tales efectos, se autoriza a la OGP a realizar reprogramaciones de fondos entre cualesquiera partidas presupuestarias, independientemente del año fiscal para el que fueron aprobados, con el fin de cumplir con los propósitos aquí establecidos.

En síntesis, la legislación propuesta ordena a la ARV, en colaboración con el Departamento de Hacienda y el Instituto de Estadísticas de Puerto Rico, llevar a cabo un estudio a los fines de actualizar las tablas de subsidio de transportación para los participantes de sus programas.

IV. Datos

El estimado de costo fiscal de la medida en consideración pudiera estar basado en un alto grado de incertidumbre ya que ello requeriría que se conozcan las especificidades del estudio a llevar a cabo el cual conducirá el reglamento para las nuevas tablas del subsidio de trasportación a los participantes de ARV. En consecuencia, el costo fiscal real de la medida pudiera conocerse luego de la implementación de esta.

Sin embargo, dado que el P. de la C. 942 dispone para que la revisión tenga en consideración factores tales como: el costo promedio del combustible, las tarifas vigentes de los sistemas de transporte público por región, los costos de peajes, y un estimado razonable para gastos de mantenimiento vehicular y estacionamiento. En ese sentido, se entiende que el ajuste sería para revisar el subsidio en función del aumento de precios en el sector de la transportación. Con relación a ello, se presenta en la siguiente tabla el Índice de Precios al Consumidor (IPC) promedio de dicho sector para el periodo fiscal 2000-2025.

Tabla 1. Índice de Precios al Consumidor en el sector de transportación para el periodo fiscal 2000-2025.

Año fiscal	IPC Transportación
2000	71.92
2001	76.91

2002	74.91
2003	78.26
2004	81.01
2005	88.25
2006	99.40
2007	103.35
2008	107.14
2009	104.66
2010	107.10
2011	112.00
2012	116.65
2013	117.31
2014	117.89
2015	113.95
2016	107.56
2017	109.08
2018	112.03
2019	111.51
2020	111.09
2021	110.11
2022	121.08
2023	127.38
2024	128.20
2025	125.50

Fuente: Elaborado por el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos (2025).⁴
IPC es el Índice de Precios al Consumidor.

La variable del IPC en la categoría de transportación pudiera ser un buen proxy para aproximar el potencial ajuste y

⁴ Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. (2025). Índice de precios al consumidor 2006 = 100. Disponible en https://jp.pr.gov/wp-content/uploads/2025/11/Indicadores_Economicos_11.7.2025.xlsx

actualización de las tablas correspondientes al subsidio en cuestión, ya que se trata de subsidios para cubrir los gastos en transportación y ajustar estos productos de los aumentos observados en dicho sector.

Por otro lado, el presupuesto certificado por la Junta de Supervisión y Administración Fiscal (JSAF) para el año fiscal 2026 no reporta la asignación presupuestaria específica destinada al subsidio de transportación, sino que dichas asignaciones se encuentran englobadas en la partida de becas y vales para subsidio, cuya asignación ascendió a \$5.4 millones para el año fiscal 2026 para la ARV.⁵

V. Supuestos y Metodología

Para evaluar el costo fiscal de la pieza legislativa en cuestión se utilizaron los siguientes supuestos:

- a- Se utilizó de base la asignación en la partida de becas y vales para subsidio. Se reconoce que dicha partida no contiene únicamente los subsidios de transportación. Sin embargo, fue el nivel de mayor desagregación hallado. En consecuencia, el costo fiscal pudiera sobrestimarse en este Informe

producto de una base más amplio.

- b- Se reconoce que el costo fiscal real del P. de la C. 942 se conocería una vez se implemente el mismo y se lleve a cabo el ajuste y revisión. Por lo tanto, el estimado en este Informe es un ejercicio para tener una idea potencial de cuánto pudiera costar la medida en consideración. En consecuencia, el costo fiscal una vez realizado pudiera diferir significativamente con el estimado en este Informe.
- c- El estimado de costo se hizo mediante un ajuste por inflación en el sector de la transportación. Cabe destacar que, como la Exposición de Motivos hace mención de que se hizo una revisión parcial de los subsidios para el 2008, se comparó el IPC del sector del 2025 con respecto al 2008 para obtener dicho aumento de precios.
- d- El estimado se hizo rezagando la inflación ya que los agentes económicos no conocen la inflación esperada, sino que la estiman mediante la inflación observada en el año previo más un componente aleatorio con media cero. En ese sentido, al

⁵ JSAF. (2025a). FY26 Certified Budget for the Commonwealth of Puerto Rico. Disponible en https://drive.google.com/file/d/1Lyx_CyXNN37FlkKg30j00Koe33a03ye/view

llevarse a cabo las resoluciones presupuestarias, los funcionarios públicos determinarán las asignaciones presupuestarias con base en la información disponible del periodo previo.

- e- El P. de la C. 942 dispone que la revisión del subsidio se realice cada dos años. En ese sentido, en las proyecciones el costo fiscal reflejaría aumentos solo en los años fiscales 2028 y 2030. Lo anterior, asumiendo que el primer ajuste producto de la legislación entraría en vigor para el año fiscal corriente del 2026.
- f- Las proyecciones del costo fiscal se llevaron a cabo utilizando las tasas de crecimiento esperadas del Producto Nacional Bruto nominal proyectadas en el Plan Fiscal para el periodo 2026-2028 (JSAF, 2025b).⁶ Para proyectar los años fiscales 2029 y 2030 se utilizó *Moody's Analytics (Baseline Scenario, Vintage de junio de 2025)*. Del mismo modo,

las tasas se utilizaron de manera rezagada y solo aumentó en el 2028 y 2030 en función de las tasas proyectadas para el 2027 y 2029.

El costo fiscal se estimó mediante la siguiente ecuación:

$$CF_t = \pi_{t-1}p_t \quad (1)$$

Donde el CF_t es el costo fiscal en el periodo t de la legislación propuesta. Se denota por π_{t-1} la inflación en el periodo fiscal $t-1$ y por p_t la asignación presupuestaria asignada a becas y vales para estudio de la ARV en el periodo t .

VI. Resultados⁷

El costo fiscal del Proyecto de la Cámara 942 se estimó en \$922,585 para el año fiscal 2026, teniendo en cuenta los supuestos previamente establecidos. En

⁶ JSAF. (2025b). Revised 2024 Fiscal Plan for Puerto Rico. Disponible en <https://drive.google.com/file/d/1S9UNeV9qN1jIFcTIKMJbnr2Q6vjrW2FO/view>

⁷ Los estimados de costo preparados por la OPAL se basan en la información y los datos disponibles al momento de emitir el Informe. La OPAL evalúa la razonabilidad de los datos e información obtenida de agencias gubernamentales y otras fuentes, pero no asume responsabilidad por cambios o variaciones que puedan tener los mismos.

Los estimados son cálculos aproximados y descansan en supuestos que pueden variar a través del tiempo. Dichos estimados son preparados en función del deber ministerial de la OPAL, según lo establece la Ley 1 del 3 de enero de 2023 y su única intención es proveer a la Asamblea Legislativa un estimado del costo de las medidas bajo su consideración. Por lo tanto, la OPAL no asume ninguna responsabilidad por un uso no adecuado de la información provista.

la Tabla 2 se presenta el costo fiscal para los periodos subsiguientes.

Tabla 2. Costo fiscal del P. de la C. 942 para el periodo 2026-2030.

	2026	2027	2028	2029	2030
Costo fiscal	\$922,585	\$922,585	\$947,261	\$947,261	\$968,596

Fuente: Elaborado por la OPAL.
Cifras redondeadas.

El costo fiscal cada vez que se lleven a cabo las revisiones, siendo para el 2028 y 2030, el costo ascendería a \$947,261 y \$968,596, respectivamente.

Se aclara que el costo fiscal de la medida pudiera estar basado en un alto grado de incertidumbre ya que ello requeriría que se conozcan las especificidades del estudio a llevar a cabo el cual conducirá el reglamento para las nuevas tablas del subsidio de trasportación a los participantes de ARV. En consecuencia, el costo fiscal real de la medida pudiera conocerse luego de su implementación dado a que la ejecución en su día y el establecimiento de los subsidios conlleva un alto grado de discreción por la ARV.



Lcdo. Hecrian D. Martínez Martínez
Director Ejecutivo
Oficina de Presupuesto de la Asamblea
Legislativa