

INFORME SOBRE EL COSTO FISCAL DE LA RESOLUCIÓN CONJUNTA DE LA CÁMARA 236

Para ordenar la creación del Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte y condicionar su implementación a la determinación de viabilidad técnica, legal y económica de los proyectos de vivienda asequible propuestos.

PREPARADO POR LA OFICINA DE PRESUPUESTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

EFFECTO FISCAL ESTIMADO:

El efecto fiscal asociado a la implementación del Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte propuesto:

**No se Puede
Precisar (NPP)**

*En el resto de este Informe se podrá encontrar un análisis detallado acerca de la R. C. de la C. 236.

CONTENIDOS

I. Resumen Ejecutivo	2
II. Introducción	2
III. Descripción de la Resolución	3
IV. Resultados	5

I. Resumen Ejecutivo

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico (OPAL)¹ evaluó el efecto fiscal de la Resolución Conjunta de la Cámara 236 (R. C. de la C. 236) que propone el desarrollo e implementación condicionada del Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte, dirigido a la construcción de vivienda asequible en los terrenos públicos que rodean las estaciones del Tren Urbano que estén siendo utilizados como estacionamientos o para algún otro uso relacionado al transporte colectivo público.

Tras su análisis, la OPAL concluye que la aprobación de la R. C. de la C. 236 podría conllevar gastos iniciales asociados a la elaboración del Informe de Viabilidad requerido para la determinación sobre el inicio del Programa, en el caso de que las entidades concernidas necesiten de la contratación de recursos técnicos externos para el cumplimiento de las disposiciones de la Sección 4 de la medida. En la medida en que dichas contrataciones puedan llevarse a cabo mediante la redistribución de recursos ya contemplados dentro de los presupuestos vigentes de las entidades concernidas, la producción del informe de viabilidad no

constituiría un impacto fiscal directo sobre el Fondo General.

Por otra parte, la determinación de viabilidad de los proyectos conllevaría un incremento en gastos por concepto del desarrollo y construcción de las unidades de vivienda asequibles, cuya magnitud dependerá del número de proyectos identificados como viables y del modelo de financiamiento adoptado conforme a las disposiciones de la Sección 6 de la medida.

Por lo antes expuesto, la OPAL concluye que la aprobación de la R. C. de la C. 236 no puede determinarse con precisión, previo a las conclusiones del informe de viabilidad a ordenado por la medida.

I. Introducción

El Informe 2026-409 de la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) presenta el análisis de la R. C. de

Favor continuar en la página 3.

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.

la C. 236² que propone crear el Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte (DOVT) con el fin de evaluar la viabilidad y construir proyectos orientados a la vivienda asequible y a la transportación colectiva; y para otros fines relacionados.

En este informe se describen las principales disposiciones de la Resolución Conjunta y se expone el razonamiento que sustenta la conclusión sobre el potencial impacto fiscal de la medida.

III. Descripción de la Resolución³

Las principales disposiciones del Resuélvase de la R. C. de la C. 236:

“Sección 1. – Creación del Programa

Se crea el Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte (DOVT), adscrito a la Autoridad de Transporte Integrado y al Departamento de la Vivienda.

Sección 2. – Propósito del Programa

El Programa tiene el propósito de crear uno o varios proyectos orientados a la vivienda asequible y transporte urbano promoviendo el desarrollo de nueva vivienda, la rehabilitación de

estructuras para ser destinadas a vivienda asequible, y la habilitación de espacios para usos mixtos en lotes de terreno, que sean propiedad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, adyacentes o continuos a las estaciones del Tren Urbano que estén siendo utilizados como estacionamientos o algún otro uso relacionado al transporte colectivo público.

Sección 3. – Los proyectos propuestos deberán cumplir, entre otros, con lo siguiente:

- a. El valor por unidad de vivienda no podrá exceder del límite de precio, según fijado por Administración de Vivienda Federal (FHA, por sus siglas en inglés) para el municipio en donde esté ubicada la unidad de vivienda.*
- b. Cada unidad residencial deberá incluir al menos dos (2) habitaciones, un baño, sala-comedor, cocina, área de lavandería y un (1) estacionamiento y no podrán exceder de tres (3) habitaciones y (2) baños, sala-comedor, cocina, área de lavandería y un (1) estacionamiento.*

² Este documento puede ser citado como – Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa. (2026). Informe sobre la Resolución Conjunta de la Cámara 236 (20^{ma}. Asamblea Legislativa) propone la creación e implementación condicionada del Programa de Desarrollo Orientado a la Vivienda y el Transporte. Disponible en: www.opal.pr.gov

³ Véase la medida de la R. C. de la C. 236, disponible en: <https://sutra.oslpr.org/SutraFilesGen/159301/RCC0236.docx>

- c. Las edificaciones deberán diseñarse bajo los principios de desarrollo sostenible y deberá cumplir con los códigos de construcción vigentes.
- d. Los edificios deberán mantener, estacionamiento en su planta baja o subsuelo, que garanticen los espacios de estacionamiento necesarios para los residentes y para los usuarios del Tren Urbano.
- e. Se promoverá el uso de fondos públicos, financiamiento por alianzas público-privadas o participación de desarrolladores privados mediante esquemas con incentivos y exenciones contributivas condicionadas al cumplimiento del fin público de proveer viviendas asequibles y estacionamiento para los usuarios del Tren Urbano.

Sección 4.— La Autoridad de Transporte Integrado en conjunto con el Departamento de la Vivienda, en colaboración con la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda, la Junta de Planificación y el Departamento de Hacienda evaluarán la viabilidad de la construcción de los proyectos y dentro de un término no mayor de ciento ochenta (180) días, presentará ante la Asamblea Legislativa un informe con los resultados de dicha evaluación.

De ser favorable, presentará un plan de acción para concretizar el o los

proyectos propuestos que contenga al menos lo siguiente:

- a. Cantidad de proyectos que se pueden construir.
- b. Un inventario de los estacionamientos que estaban disponibles para los usuarios del Tren Urbano.
- c. Análisis de viabilidad estructural, urbanística y económica para construir cada proyecto.
- d. Posibles esquemas de financiamiento mediante fondos públicos o alianzas con empresas locales.
- e. Recomendaciones sobre concesión de terrenos exclusivamente para los fines dispuestos en esta Resolución, y sobre posibles incentivos y exenciones contributivas a empresas interesadas en desarrollarlos.

De no considerarse viable la ejecución de dichos proyectos, el informe deberá exponer con claridad los fundamentos técnicos, legales o económicos que sustenten la determinación de no viabilidad y la presente resolución se extinguirá.

(...)"

En síntesis, la R. C. de la C. 236 propone la creación de un programa dirigido al desarrollo de proyectos de vivienda

asequible en terrenos del Gobierno de Puerto Rico actualmente utilizados para fines relacionados al transporte público. Asimismo, la medida establece el marco regulatorio aplicable a la construcción, el financiamiento y el valor por unidad de vivienda, disponiendo que dicho valor no podrá exceder los límites establecidos por municipio por la Administración de Vivienda Federal (FHA, por sus siglas en inglés).

Conforme a la Sección 4 de la medida, la implementación de Programa propuesto estará condicionada a las conclusiones del informe de viabilidad que deberá ser presentado ante la Asamblea Legislativa en los 180 días posteriores a la aprobación del R. C. de la C. 236.

IV. Resultados⁴

Tras su análisis, la OPAL concluye que la aprobación de la R. C. de la C. 236 podría conllevar gastos iniciales de implementación asociados a la contratación de los recursos técnicos externos necesarios para la elaboración del informe de viabilidad ordenado por la Sección 4 de la medida, a ser producido

conjuntamente por la Autoridad de Transporte Integrado, el Departamento de la Vivienda, la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda, la Junta de Planificación y el Departamento de Hacienda. En la medida en que dichas contrataciones puedan llevarse a cabo mediante la redistribución de recursos ya contemplados dentro de los presupuestos vigentes de las entidades concernidas, la producción del informe de viabilidad no constituiría un impacto fiscal directo sobre el Fondo General.

El efecto fiscal posterior a dicha etapa estará condicionado al resultado del informe de viabilidad. De determinarse que el desarrollo de los proyectos propuestos no es viable, las disposiciones de la medida quedarían sin efecto, por lo que no se materializarían gastos adicionales relacionados con la implementación del Programa de DOVT, más allá de aquellos relacionados a la elaboración de este.

Por el contrario, de determinarse la viabilidad de uno o más proyectos, se materializarían gastos adicionales asociados a su desarrollo y construcción. No obstante, la magnitud de dichos costos

⁴ 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.

no puede determinarse en esta etapa, toda vez que dependerá del número de proyectos y unidades de vivienda que se identifiquen como viables, así como el modelo de financiamiento que adopten las entidades responsables, conforme a las disposiciones de la Sección 6 de la medida.

Por lo antes expuesto, la OPAL concluye que el efecto fiscal asociado a la aprobación de la R. C. de la C. 236 no se puede determinar con precisión, previo a las conclusiones del informe de viabilidad ordenado por la medida.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the name Hecrian D. Martínez Martínez.

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