



Calle Quisqueya #57, 2do piso
San Juan, PR 00917
P.O. Box 195484
San Juan, PR 00919-5484
Teléfono: (787) 819-0730

4 de marzo de 2026

Hon. Brenda Pérez Soto
Presidenta
Comisión de Educación, Arte y Cultura
Senado
San Juan, Puerto Rico

Para enmendar el Artículo 2 y añadir los Artículos 5-A y 5-B a la Ley Núm. 97-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Rehabilitación Vocacional de Puerto Rico”, a los fines de facultar a la Administración de Rehabilitación Vocacional a revisar y actualizar las tablas de subsidio de transportación para estudiantes participantes de sus programas; establecer un mecanismo de revisión periódica y acuerdos interagenciales; y para otros fines relacionados.

Estimada Brenda Pérez Soto:

Reciba un cordial saludo de quienes integramos el Instituto de Estadísticas de Puerto Rico (“Instituto”).

Esta Honorable Comisión nos solicitó la posición institucional en torno al P. de la C. 948. Respetuosamente, le presentamos nuestras observaciones y propuestas.

I. Propósito de la Medida

El P. de la C. 942 tiene como objetivo enmendar la Ley Núm. 97-2000, conocida como "Ley de Rehabilitación Vocacional de Puerto Rico", para facultar a la Administración de Rehabilitación Vocacional (ARV) a revisar y actualizar las tablas de subsidio de transportación para estudiantes participantes de sus programas. La medida establece un mecanismo de revisión periódica basado en estudios técnicos y promueve la creación de acuerdos interagenciales que garanticen que los subsidios reflejen los costos reales de transportación, eliminando así barreras económicas que limitan el acceso de personas con impedimentos a oportunidades de rehabilitación vocacional y empleo.

Resumen Ejecutivo

El Instituto reconoce y promueve la importancia de fundamentar las políticas públicas en datos confiables y actualizados. El P. de la C. 942 representa un esfuerzo legislativo necesario para corregir desigualdades estructurales que afectan a una población vulnerable. La medida establece la obligación de realizar un estudio abarcador sobre costos de transportación en un plazo de ciento veinte (120) días, en el cual el Instituto está llamado a colaborar como entidad técnica especializada.

Nuestra posición es de **apoyo** a la medida, pero en parte sujeto a que se provean los recursos técnicos, humanos y presupuestarios necesarios para cumplir con las responsabilidades estadísticas que se nos asignan. El Instituto está comprometido con la producción de información estadística de calidad que sirva de base para tomar decisiones informadas en beneficio de la población con impedimentos en Puerto Rico.

II. Trasfondo

El Instituto es el organismo técnico responsable de establecer la política pública estadística, así como de coordinar y recopilar los datos confiables que fundamentan la toma de decisiones en el archipiélago. Tradicionalmente, ha liderado iniciativas dirigidas a garantizar y elevar la calidad, consistencia, transparencia y accesibilidad de las estadísticas públicas.

A lo largo de los años, el Instituto ha trabajado en diversos proyectos de impacto en concertación con agencias sectoriales, universidades y organismos internacionales, manteniendo un estricto alineamiento con los principios fundamentales de la estadística oficial. Entre sus iniciativas y proyectos más destacados se encuentran:

1. Plataformas de difusión y datos abiertos: Desarrollo de portales¹ y sistemas de tableros de indicadores² que sirven de base para evaluar la eficacia de los programas sociales y de seguridad en Puerto Rico.
2. Manejo y validación de datos: Ejecución de ejercicios de armonización y validación de series estadísticas provenientes de bancos de información administrativos, así como la estandarización de metadatos y la realización de inventarios de estadísticas gubernamentales³.
3. Capacitación y asistencia técnica: Provisión de apoyo metodológico para encuestas y estudios especializados⁴, diseño de guías de buenas prácticas y el fortalecimiento continuo de las capacidades técnicas en las agencias productoras de datos⁵.

III. Análisis

El Artículo 5-A, inciso (a) de la Sección 2 del P. de la C. 942 establece una "Revisión Inicial" que debe completarse en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días a partir de la aprobación de la Ley. Esta disposición requiere que el Administrador de la ARV, en consulta y colaboración con el Secretario del Departamento de Hacienda y el Director Ejecutivo del Instituto, complete un estudio abarcador sobre los costos actuales de transportación. Basándose en los hallazgos de dicho estudio, se promulgarán mediante reglamento o carta circular las nuevas tablas de subsidio que reflejen de manera precisa y justa los gastos reales que enfrentan los participantes del programa.

¹ <https://datos.estadisticas.pr/>

² <https://www.estadisticas.pr.gov/productos/estadisticas-sobre-violencia-de-genero-en-puerto-rico>,
<https://www.estadisticas.pr.gov/productos/portal-del-sistema-de-compilacion-de-datos-de-feminicidios-en-puerto-rico>,
<https://www.estadisticas.pr.gov/productos/indicadores-economicos>

³ <https://www.estadisticas.pr.gov/busqueda>

⁴ https://cdn.prod.website-files.com/68f911f0119e84487100c03a/69206e5c83189d5375f39a12_reglamento_metodologia_20140618.pdf

⁵ <https://www.estadisticas.pr.gov/academia>

Esta disposición presenta necesidades técnicas y operacionales significativas que deben ser atendidas para garantizar el éxito adecuado del mandato legislativo. En primer lugar, el diseño metodológico del estudio requiere la definición clara de variables a medir, incluyendo costos de transportación pública y privada, distancias promedio recorridas por los participantes, posibles variaciones regionales en tarifas, costos de combustible, mantenimiento vehicular y otros gastos asociados. La recopilación de datos primarios mediante encuestas a participantes actuales y potenciales del programa de la ARV será esencial para capturar la diversidad de experiencias y necesidades de transportación en diferentes regiones del archipiélago.

Además de lo anterior, será necesario integrar fuentes de datos secundarias provenientes de la Autoridad de Transporte Integrado, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, y el Negociado de Estadísticas del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, entre otras entidades. El análisis debe considerar factores socioeconómicos como niveles de ingreso, composición familiar, ubicación geográfica y tipo de impedimento, ya que estos elementos influyen directamente en las necesidades y capacidades de movilidad de los participantes. La construcción de modelos estadísticos que permitan proyectar costos futuros y establecer mecanismos de ajuste periódico también forma parte integral del estudio.

El plazo de ciento veinte días establecido en la medida podría considerarse bastante ambicioso considerando la complejidad técnica del estudio requerido. Por ejemplo, el Departamento de Educación de los Estados Unidos⁶ ha establecido guías para el transporte como servicio relacionado bajo el *Individuals with Disabilities Education Act* (IDEA), mientras que procesos de reglamentación típicos incluyen periodos de comentarios públicos y análisis de datos⁷. Prácticas federales habituales combinan consultas públicas, retroalimentación de *stakeholders* y revisiones de datos administrativos para ajustar políticas educativas⁸.

En el contexto internacional, Australia ha desarrollado marcos robustos para subsidios de transportación a personas con discapacidades mediante el National Disability Insurance Scheme (NDIS), que utiliza datos actualizados anualmente sobre costos ajustados por región y tipo de servicio⁹. La metodología incluye validación por institutos estadísticos nacionales como el *Australian Bureau of Statistics* (ABS), asegurando evidencia sólida para políticas públicas¹⁰.

Organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han publicado guías sobre la importancia de eliminar barreras económicas para la participación laboral de personas con discapacidades, enfatizando subsidios de transportación que reflejen costos reales y se actualicen periódicamente¹¹. El Banco Mundial, en su informe *Disability*

⁶ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2024-05-21/html/2024-11102.htm>

⁷ <https://stnonline.com/blogs/navigating-the-idea-regulations-transportation-found-in-numerous-unexpected-locations/>

⁸ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2024-05-21/html/2024-11102.htm>

⁹ <https://teamdsc.com.au/resources/2025-26-pricing-arrangements-and-price-limits>,
<https://teamdsc.com.au/resources/2025-26-pricing-arrangements-and-price-limits>

¹⁰ https://www.cgc.gov.au/sites/default/files/2025-03/2025R_Commissions%20Assessment%20Methodology_Transport.pdf

¹¹ https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C159,
<https://www.un.org/development/desa/dspd/wp-content/uploads/sites/22/2022/01/Employment-English.pdf>

Inclusion and Accountability Framework, destaca que la falta de datos actualizados sobre costos de accesibilidad constituye una de las principales barreras para políticas inclusivas efectivas¹².

Para que el Instituto pueda cumplir, de la forma más efectiva posible, con el mandato establecido en el P. de la C. 942, se requiere la asignación de recursos económicos específicos. Estos recursos se requieren para personal técnico especializado en diseño de encuestas, análisis estadístico y economía del transporte; para la implementación de instrumentos de recopilación de datos, incluyendo encuestas telefónicas, digitales o presenciales; acceso a bases de datos administrativas de la ARV y otras agencias pertinentes. Estos aspectos requieren de tiempo adecuado para garantizar la calidad metodológica del estudio. Esto permitirá alcanzar el nivel de rigor técnico necesario para fundamentar decisiones de política pública que afectarán directamente la calidad de vida de miles de puertorriqueños con impedimentos. (ver Anexo para Costos estimados). Además, el establecimiento de un mecanismo de revisión periódica, como propone el Artículo 5-B de la medida, representa una práctica ejemplar alineada con estándares internacionales de política pública basada en evidencia¹³. La revisión bienal de las tablas de subsidio permitirá ajustes oportunos que reflejen cambios en la economía, el costo de vida y las necesidades de la población servida. Sin embargo, esta revisión periódica también implica un compromiso institucional continuo que debe ser respaldado con recursos recurrentes y capacidad técnica sostenida¹⁴.

IV. Conclusión

El Instituto reconoce el valor y la necesidad del P. de la C. 942 como instrumento para garantizar la equidad y accesibilidad en los programas de rehabilitación vocacional. La actualización de las tablas de subsidio de transportación basada en datos estadísticos confiables representa un avance significativo hacia la eliminación de barreras que limitan las oportunidades de personas con impedimentos.

El Instituto apoya la intención y el propósito del P. de la C. 942, pero recalcamos la necesidad de que se provean los recursos económicos suficientes para poder contar con los recursos técnicos, humanos necesarios para cumplir con las responsabilidades estadísticas que se nos asignan en el Artículo 5-A. Además, recomendamos que se considere la posibilidad de extender el plazo inicial de ciento veinte días a un período de seis meses a un año, lo cual permitiría la realización de un estudio más robusto y metodológicamente sólido. Asimismo, solicitamos que se establezcan mecanismos de coordinación interagencial claros y que se asignen partidas presupuestarias específicas para la ejecución del estudio inicial y las revisiones periódicas subsiguientes. **No obstante, y como siempre ha sido nuestro proceder, el Instituto generará el mejor producto posible, dentro de las posibilidades de los recursos actuales y/o futuros disponibles.**

Agradecemos la oportunidad de exponer nuestra posición en torno al P. de la C. 942.

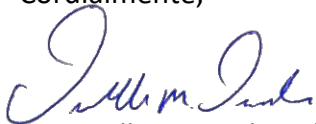
Nos reiteramos a la disposición de aclarar cualquier duda o proveer cualquier información adicional que sea de provecho a esta Honorable Comisión para la evaluación de la medida en referencia.

¹² <https://documents1.worldbank.org/curated/en/437451528442789278/pdf/126977-WP-PUBLIC-DisabilityInclusionAccountabilitydigital.pdf>

¹³ <https://www.oecd.org/en/topics/measuring-regulatory-performance.html>,
https://unece.org/DAM/hlm/documents/Publications/2020_Guidelines_on_evidence-based_policies.pdf

¹⁴ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/02/improving-evidence-based-assessments-of-environmental-policies_a44640fb/26dc0fa5-en.pdf

Cordialmente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Orville M. Disdier Flores".

Dr. Orville M. Disdier Flores
Director Ejecutivo

Anexo. Tabla de Costos Estimados

Anexo. Tabla de Costos Estimados

1. Costos de Personal Técnico

Categoría de Recurso	Descripción	Costo Estimado
Especialistas en Diseño de Encuestas	Diseño metodológico, variables, cuestionarios	\$120,000
Estadísticos y Analistas	Procesamiento y análisis avanzado	\$150,000
Economistas del Transporte	Modelos de costos y proyecciones	\$95,000
Personal de Campo	Encuestas telefónicas, presenciales y digitales	\$180,000
Subtotal – Personal Técnico		\$545,000

2. Costos Operacionales

Concepto	Descripción	Costo Estimado
Diseño e Implementación de Encuestas	Plataformas digitales, llamadas y herramientas	\$160,000
Integración de Bases de Datos	ATI, DTOP, ARV y fuentes externas	\$65,000
Transporte y Logística	Movilización y viáticos	\$45,000
Materiales y Servicios	Software, licencias e impresión	\$40,000
Subtotal – Operaciones		\$310,000

3. Infraestructura Tecnológica

Recurso	Descripción	Costo Estimado
Sistemas de Manejo de Datos	Actualización de plataformas	\$110,000
Seguridad y Respaldo	Protección de datos y redundancia	\$55,000
Subtotal – Tecnología		\$165,000

4. Costos Administrativos y Coordinación

Concepto	Descripción	Costo Estimado
Coordinación Interagencial	ARV–Hacienda–Instituto	\$70,000
Publicación de Reglamentos	Elaboración y difusión	\$25,000
Consultas Públicas	Según mejores prácticas	\$35,000
Subtotal – Administración		\$130,000

5. Costos Recurrentes Bienales

Categoría	Descripción	Costo Anual
Personal Técnico Recurrente	Ajustes metodológicos continuos	\$250,000
Mantenimiento de Infraestructura	Sistemas y actualizaciones	\$80,000
Subtotal – Recurrente Anual		\$330,000

