

HOJA INFORMATIVA

actualizada 14/04/2026

Ley del Senado (SB) 79

Acto de Viviendas Asequibles y Abundantes Cerca de Transito: Que es y Cómo Puede Responder Los Angeles

¿Que es SB 79?

La Ley del Senado (SB) 79, también conocida como el *Acto Viviendas Asequibles y Abundantes Cerca de Tránsito*, es una nueva ley en California que promueve más viviendas cerca de paradas de tránsito público elegibles, tales como estaciones de riel ligero y pesado y paradas de autobús de alta frecuencia. La ley procura incrementar el suministro de vivienda, apoyar la creación de viviendas asequibles, y reducir viajes al facilitar viviendas más cerca al transito, trabajos, y servicios.

SB 79 fue firmado a ley en octubre del 2025 y va estar en efecto el **1 de julio de 2026**.

Impacto de SB 79

SB 79 refleja propuestas que la Ciudad de Los Ángeles ha avanzado para guiar el crecimiento equitativo orientado alrededor de tránsito a través del Programa de Incentivos de Vivienda de la Ciudad (o CHIP por sus siglas en inglés) e iniciativas de planeación relativas. Como CHIP, SB79 alinea nuevas viviendas con tránsito de alta calidad mientras apoya el incremento de productividad de vivienda al lado de requisitos de asequibilidad fuertes y protecciones de inquilinos.

Al expandir herramientas disponibles a la Ciudad, SB 79 puede mejorar la forma donde están ubicadas las viviendas, como se calibra la intensidad de edificios cerca de transito, y como la asequibilidad se integra al desarrollo nuevo. Estos resultados avanzan metas de la ciudad ya establecidas para incrementar el suministro de vivienda, reducir presiones de desplazamiento, y mejorar acceso a trabajos, servicios, y transporte público.

SB 79 no da mandato de ningún resultado. A cambio, le da la flexibilidad a Los Ángeles para implementar la ley a través de una manera que se construya arriba de políticas existentes, prioridades de planeación de comunidad, y estrategias enfocadas en la equidad. Las decisiones hechas a través de este proceso van ayudar a fortalecer la manera en que la Ciudad como dirige el desarrollo de vivienda y orientado alrededor de tránsito a largo plazo.

¿Dónde es SB 79 pertinente/aplicable?

La Ley SB79 establece normas de vivienda a nivel estatal basadas en la proximidad a las principales redes de transporte público, en lugar de basarse únicamente en la zonificación local. La ley se aplica

de manera general a cualquier zona que permita usos residenciales, incluidas las zonas unifamiliares, multifamiliares, comerciales y de industria ligera de manufactura.

La Ley SB79 aplica a sitios que se encuentran:

- Situado en un condado con un sistema de transporte público, esto incluye a la Ciudad de Los Ángeles
- Ubicado dentro de un radio de 200 pies, $\frac{1}{4}$ o $\frac{1}{2}$ milla de una parada de transporte público que cumpla con los requisitos del programa de Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD).
- Zonificado para usos residenciales.

Paradas de transporte público que cumplen con los requisitos se clasifican en dos categorías según el tipo de transporte y el nivel de servicio:

Paradas de Nivel 1

Tren pesado

Tren de cercanías de muy alta frecuencia (al menos 72 viajes al día)

Paradas de Nivel 2

Tren ligero

Tren de cercanías de muy alta frecuencia (al menos 48 viajes al día)

Sistema de autobús de tránsito rápido (BRT)

Líneas de autobús con carriles exclusivos a tiempo completo y una frecuencia de 15 minutos en horas punta que cumplen con los requisitos para ser consideradas paradas de transporte público principales.

Los incentivos para el desarrollo incrementan para sitios que están más a cerca a las paradas de Nivel 1 y 2.

¿Cuáles proyectos cumplen con los requisitos?

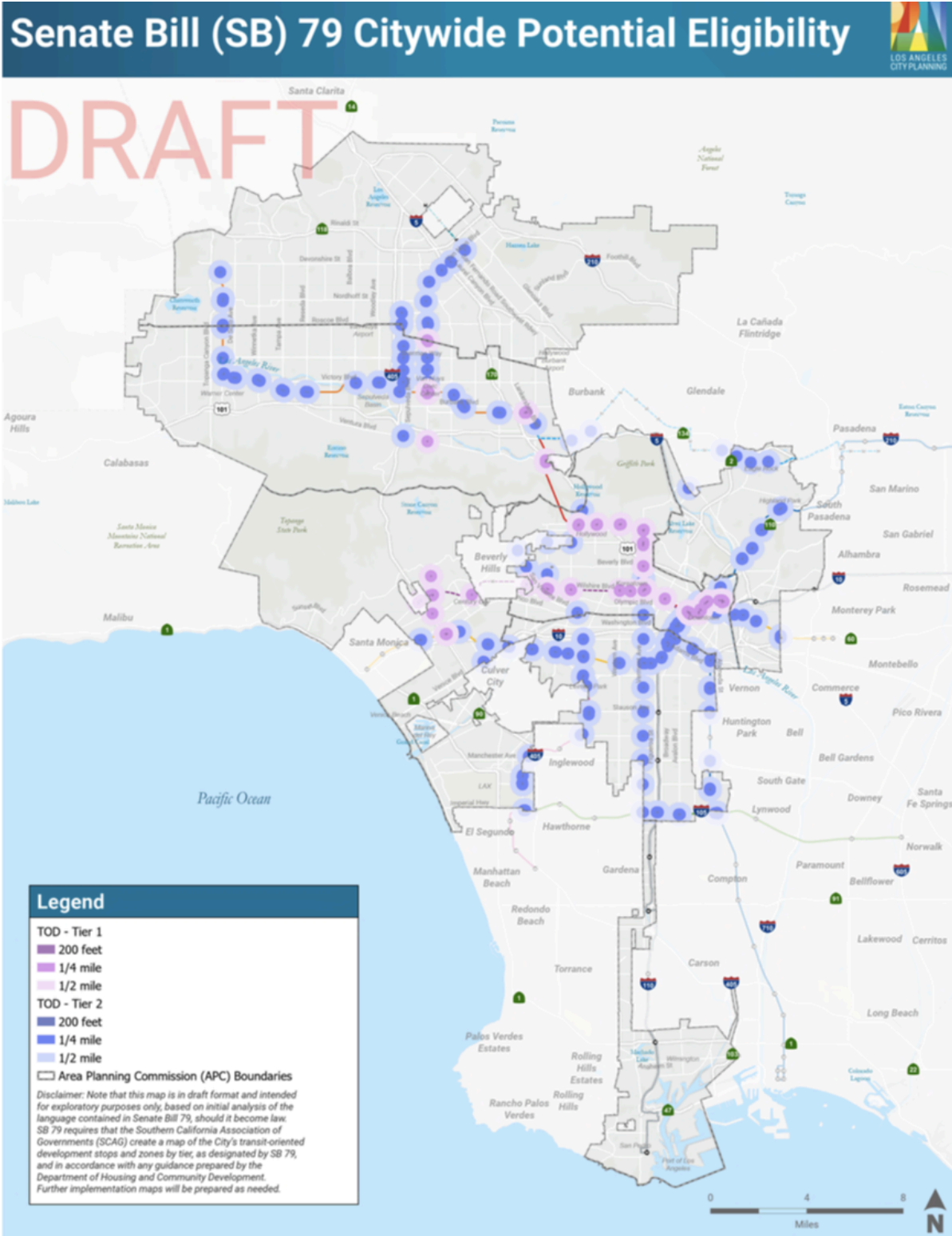
Un proyecto de vivienda puede optar al uso de las normas de desarrollo de la Ley SB79 si:

- Propone cinco o más unidades de vivienda
- Se encuentra ubicado o cumple con los requisitos de estar cerca a una parada TOD, y
- Cumple con los requisitos de asequibilidad, las normas laborales y las normas de protección de los inquilinos establecidos en la Ley SB79.

Aunque la Ley SB 79 está concebida para tener un ámbito de aplicación amplio, hay determinados emplazamientos que quedan excluidos. La ley no se aplica a los proyectos:

- Que demuelen más de dos viviendas sujetas a control de alquiler o de presión (incluidas las viviendas RSO) que hayan estado ocupadas en los últimos 7 años,
- Sitios donde no es permitido usos de suelo residenciales, mixto, o comercial,
- Propone usos hoteleros

Consulte el borrador del mapa de elegibilidad que figura a continuación y explore el [mapa interactivo de la Ley SB79](#)

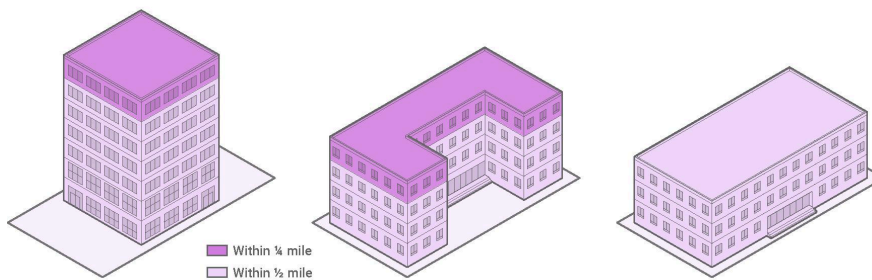


Normas de Desarrollo para Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD)

La SB 79 establece normas estatales para la construcción de viviendas cerca de las principales redes de transporte público y limita la capacidad de los municipios para aplicar normativas locales que impidan que los proyectos que cumplan los requisitos alcancen la altura, la densidad o la superficie construida permitidas por la ley. Los proyectos de vivienda de cinco o más unidades situados cerca del transporte público tienen derecho a normas de desarrollo específicas en función de su distancia a una parada de transporte público, permitiéndose un mayor número de viviendas cuanto más cerca se encuentren de dicho transporte. Estas normas se aplican de manera generalizada, incluso en zonas unifamiliares y de baja densidad, así como en el marco de los planes específicos y las superposiciones urbanísticas existentes.

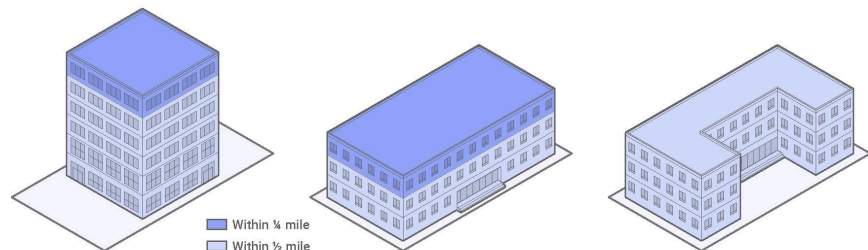
within $\frac{1}{4}$ and $\frac{1}{2}$ mile of a **Tier 1** TOD Stop

Height: 75 ft (7 Stories) | FAR: 3.5



within $\frac{1}{4}$ and $\frac{1}{2}$ mile of a **Tier 2** TOD Stop

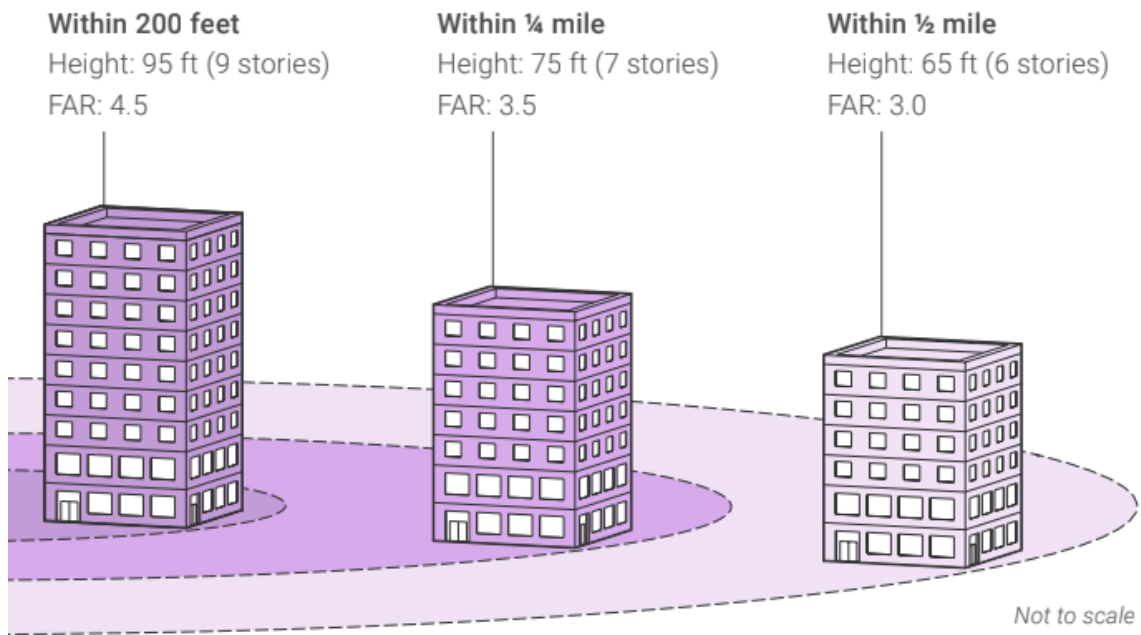
Height: 65 ft (6 Stories) | FAR: 3.0



Esta ley también incluye un *intensificador de adyacencia*, que permite aumentar la altura, la densidad y la superficie construida en proyectos inmediatamente adyacente situados a (aproximadamente 200 pies) de un punto de acceso peatonal a una parada de transporte público, lo que fomenta aún más la construcción de viviendas junto a las estaciones. En la práctica, es posible que las ciudades tengan que conceder exenciones a los requisitos de zonificación, como las áreas delimitadas, cobertura de lote, o límites de altura de transición, dichas normas impidieron de otro modo la ejecución de un proyecto que cumpla los requisitos. A partir de 2027, denegar un proyecto que cumpla los requisitos de la SB 79 en una zona de altos recursos constituirá, en general, una infracción de la ley estatal de

vivienda, a menos que existan pruebas claras de un riesgo para la salud o la seguridad. Los proyectos que utilicen las mayores alturas permitidas también deben cumplir los requisitos laborales estatales, lo que incluye el pago de los salarios vigentes y el uso de mano de obra cualificada. Estas normas se ilustran a continuación:

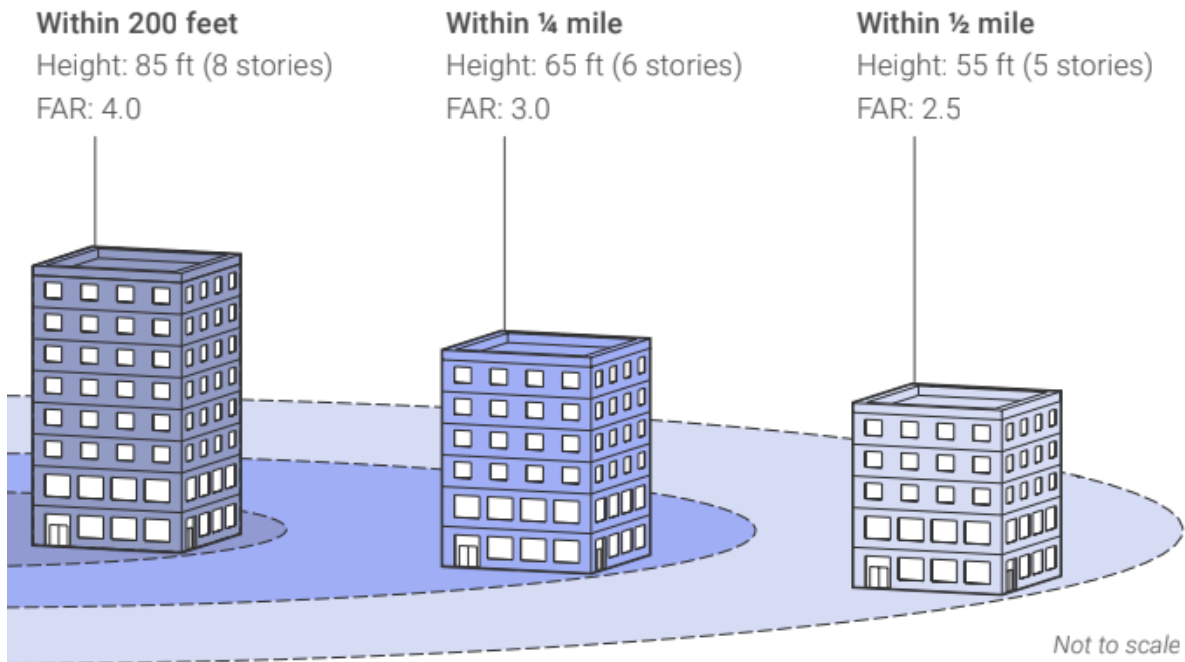
TOD Nivel 1 (Tren pesado o Tren de Cercanías de muy Alta Frecuencia)



Nivel	En un radio de 200 pies	En un radio de 1/4 milla	En un radio de 1/2 milla
Altura*	95 pies (9 plantas)	75 pies (7 plantas)	65 pies (6 plantas)
Densidad	160 unidades de vivienda/acre	120 unidades de vivienda/acre	100 unidades de vivienda/acre
Equivalencia de Densidad por Lote	272 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda	363 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda	436 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda
Coefficiente de Utilización de Suelo (FAR)	4.5	3.5	3.0

* La altura en plantas es aproximada y se basa en la altura media de las plantas de los edificios residenciales multifamiliares

TOD Nivel 2 (Tren pesado o Tren de Cercanías de muy Alta Frecuencia)



Nivel	<i>En un radio de 200 pies</i>	<i>En un radio de 1/4 milla</i>	<i>En un radio de 1/2 milla</i>
Altura*	85 pies (8 plantas)	65 pies (6 plantas)	55 pies (5 plantas)
Densidad	140 unidades de vivienda/acre	100 unidades de vivienda/acre	80 unidades de vivienda/acre
Equivalencia de Densidad por Lote	311 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda	436 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda	545 pies cuadrados del área del lote/ unidad de vivienda
Coeficiente de Utilización de Suelo (FAR)	4.0	3.0	2.5

* La altura en plantas es aproximada y se basa en la altura media de las plantas de los edificios residenciales multifamiliares

Relación con la Ley de Bono de Densidad

Las normas de desarrollo del SB 79 pueden combinarse con la Ley Estatal de Bono de Densidad y los programas locales de bono de densidad para permitir vivienda adicional e incentivos. Si bien los proyectos bajo SB 79 pueden acceder a incentivos adicionales a través del programa de Bono de Densidad, por lo general no se requiere que las ciudades otorguen altura adicional más allá de los límites del SB 79, excepto en proyectos de vivienda cien por ciento asequible. El número de incentivos disponibles depende del nivel de asequibilidad del proyecto. Los proyectos que buscan incentivos adicionales también deben cumplir con umbrales mínimos de densidad, que varían según el nivel de tránsito y, en general, equivalen aproximadamente a entre 9 y 14 unidades en un lote típico de 6,500 pies cuadrados.

Elegibilidad especial para propiedad de agencias de transporte público

El SB 79 incluye disposiciones específicas para proyectos de vivienda y de uso mixto en terrenos propiedad de agencias de transporte público. Estos proyectos deben ser al menos un 50 por ciento residenciales y proporcionar un mínimo del 20 por ciento de unidades asequibles para hogares de bajos ingresos, además de cumplir con las normas laborales estatales y los requisitos contra el desplazamiento.

La ley permite que el órgano rector de una agencia de transporte, como la Junta Directiva de Metro, adopte normas de zonificación orientadas al desarrollo cerca del transporte para terrenos de propiedad de la agencia, tras una audiencia pública y una revisión ambiental. Estas normas pueden establecer reglas sobre altura, densidad, superficie construida y usos, pero la densidad no puede ser menor a lo permitido por el SB 79 ni exceder el 200 por ciento de los límites establecidos por la ley.

Si la zonificación de la agencia de transporte entra en conflicto con la zonificación local, las ciudades pueden adoptar ordenanzas para alinearse con dichas normas. Asimismo, se está llevando a cabo un análisis adicional para evaluar cómo estas disposiciones podrían apoyar el desarrollo de vivienda en terrenos de transporte público de propiedad pública.

Opciones de Implementación Local

Bajo el Proyecto de Ley del Senado de California 79 (SB 79), las jurisdicciones locales pueden adoptar varias opciones de implementación. A partir del 1 de julio de 2026, las ciudades pueden permitir que las normas de desarrollo del SB 79 entren en vigor o pueden suspender temporalmente su aplicación para disponer de más tiempo para implementar gradualmente planes alternativos locales de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, por sus siglas en inglés). Para hacerlo, las ciudades deben adoptar una ordenanza antes del 1 de julio de 2026.

El desarrollo de Planes Alternativos de TOD permite a las ciudades adaptar el SB 79 a las condiciones locales, pero requiere un análisis detallado a nivel de sitio, estación y ciudad, así como la coordinación

con el mapeo final de estaciones de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG). En el caso de Los Ángeles, un Plan Alternativo Local de TOD debe estar en vigor dentro de un año posterior a la séptima revisión del Elemento de Vivienda, aproximadamente para el año 2030.

Con base en los requisitos de la ley, el Departamento de Planificación de la Ciudad elaboró un informe para identificar cuatro posibles formas en que la Ciudad podría implementar el SB 79:

Enfoque A: Implementación directa del SB 79 estatal

Bajo esta opción, la Ciudad no tomaría ninguna acción local y permitiría que el SB 79 entre en vigor en toda la ciudad el 1 de julio de 2026. Los sitios elegibles recibirán automáticamente las normas de desarrollo y los incentivos establecidos por la ley.

Enfoque B: Implementación gradual de áreas elegibles

Esta opción utilizará la flexibilidad incorporada en la ley para implementar gradualmente su aplicación en ciertas áreas elegibles a lo largo del tiempo. El SB 79 permite a las ciudades retrasar temporalmente la aplicación de la ley en paradas de transporte específicas y en sitios que cumplan con los criterios establecidos en la legislación estatal.

Enfoque C: Implementación gradual combinada con un aumento de capacidad focalizado

Algunas paradas de transporte y sitios permanecerán sujetos al SB 79, a menos que la Ciudad adopte cambios de zonificación local que generen suficiente capacidad adicional de vivienda para permitir que más áreas califiquen para una implementación diferida. Bajo este enfoque, la Ciudad consideraría aumentos específicos en la altura permitida, la densidad y el área construida en zonas seleccionadas, particularmente en sitios actualmente zonificados para viviendas unifamiliares o de menor densidad. Estas actualizaciones de zonificación local podrían ampliar el número de áreas elegibles para la implementación diferida bajo el SB 79. Cualquier cambio de zonificación adoptado por la Ciudad permanecerá vigente incluso si la ley estatal cambia en el futuro.

Enfoque D: Plan Alternativo Local de TOD

El SB 79 también permite que las ciudades preparen un Plan Alternativo Local de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, por sus siglas en inglés), sujeto a la aprobación del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD). Esta opción otorga a la Ciudad flexibilidad para adaptar la implementación alrededor de una sola parada de transporte, múltiples paradas o a escala ciudad, mediante herramientas como cambios de zonificación, distritos de superposición, planes específicos o programas locales de incentivos. La Ciudad también puede redistribuir la capacidad de vivienda dentro de las áreas TOD, siempre que el plan cumpla con los requisitos de la ley de mantener o aumentar la capacidad total de vivienda.

El 17 de noviembre de 2025, el Comité de Planificación y Gestión del Uso del Suelo (PLUM, por sus siglas en inglés) instruyó al Departamento de Planificación de la Ciudad a presentar recomendaciones para una estrategia de implementación escalonada a nivel ciudad, combinada con un programa de rezonificación asociado (Enfoque C). Al emitir esta directriz, el Comité PLUM enfatizó prioridades que

incluyen aumentar la capacidad local de vivienda en áreas de mayor oportunidad más allá de las estaciones actualmente elegibles para aplazamiento, aplicar incentivos a sitios con recursos históricos, eximir las áreas de menor oportunidad y proteger los sitios ubicados en Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendios Forestales.

En respuesta, los resultados preliminares de modelación del Departamento de Planificación de la Ciudad sobre el SB 79 y la capacidad actual de la Ciudad (ver [CF 25-1083](#)) encontraron que la Ciudad actualmente cuenta con más capacidad de vivienda de la que se propone bajo el SB 79, con un 88% de los sitios calificando para un enfoque de implementación gradual. Esto significa que aproximadamente un 12% estaría sujeto de inmediato a las disposiciones del SB 79 a partir de julio.

En respuesta a la dirección del Concejo Municipal, el Departamento desarrolló tres opciones (ver [CF 25-1083](#)) que permitirían añadir capacidad de vivienda en estaciones de oportunidad específicas —es decir, estaciones TOD compuestas principalmente por parcelas en áreas de Oportunidad Alta y Moderada— y otorgar más tiempo a nivel ciudad para desarrollar un Plan Alternativo Local del SB 79. Estas opciones no modificarían la zonificación subyacente de ninguna propiedad. En su lugar, harían que los sitios sean elegibles para incentivos de mayor capacidad, como mayor densidad, altura, superficie construida o procesos de aprobación simplificados que faciliten la vivienda cerca del transporte.

Dado que muchas áreas TOD elegibles actualmente incluyen un número significativo de parcelas con zonificación de baja densidad, algunos aumentos en la densidad permitida son necesarios para lograr un aplazamiento a nivel ciudad del SB 79, mientras que muchos corredores comerciales y multifamiliares cercanos al transporte ya cuentan con niveles de densidad que cumplen con los requisitos de la ley. Tras la revisión de este análisis en una sesión del Concejo Municipal el 24 de marzo de 2026, el Consejo instruyó al Departamento de Planificación de la Ciudad a preparar, en línea con el Enfoque C [el informe de noviembre](#), dos ordenanzas para implementar de manera gradual los incentivos de vivienda del SB 79. Estas incluyen una ordenanza para escalonar la implementación de las disposiciones del SB 79 en Los Ángeles y las modificaciones correspondientes al código para formalizar la Opción 1 de las Opciones de Rezonificación descritas en [el informe de febrero](#).

Como siguiente paso, estas ordenanzas serán consideradas por la Comisión de Planificación de la Ciudad (CPC) el 14 de mayo, junto con una audiencia pública. Para seguir el progreso y las regulaciones propuestas, haga clic en el ícono de “suscribirse por correo electrónico” en la parte superior de la página del expediente del Concejo [enlazada aquí](#).

Recursos y contacto

Puede encontrar información adicional en la [página web del SB 79](#) o suscribiéndose a las actualizaciones del [expediente del Concejo Municipal](#). Por favor, envíe sus preguntas y comentarios sobre las ordenanzas propuestas a planning.sb79@lacity.org.

Preguntas frecuentes

¿Qué sucede si la Ciudad no opta por una implementación local?

SB 79 es una ley estatal y entrará en vigor automáticamente. A menos que la Ciudad adopte un plan de implementación por fases aprobado por el estado o un plan alternativo local conforme, las disposiciones de la ley se aplicarán tal como están escritas a partir del 1 de julio de 2026.

¿Qué sitios estarían sujetos a la SB 79 en julio si la Ciudad adopta un enfoque de implementación por fases sin ningún aumento en la capacidad (Opción B)?

Si la Ciudad avanza con una estrategia de implementación por fases enfocada únicamente en los sitios actualmente elegibles para ese enfoque, la SB 79 entraría en vigor este julio en algunas áreas de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD), excepto en las parcelas elegibles para la implementación por fases.

Con base en el análisis disponible en [el Informe de noviembre](#), el 88% de los sitios de la Ciudad son elegibles para la implementación por fases en áreas que incluyen zonas de menores oportunidades, Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendios Forestales, sitios y estaciones que cumplen con los umbrales de capacidad, recursos históricos locales, áreas con riesgo de aumento del nivel del mar, centros industriales de empleo y parcelas ubicadas a más de una milla de distancia caminable de una estación.

Las áreas no elegibles para la implementación por fases sin aumentos de capacidad, aproximadamente el 12% de los sitios de la Ciudad, incluyen diez estaciones de la Línea Orange en el Valle Sur y el Valle Noroeste, dos estaciones de la Línea Expo en el Oeste de Los Ángeles, tres estaciones del corredor BRT de NoHo a Pasadena, y otras diez estaciones en el Valle Sur, Westchester y áreas del Mid-City de la Ciudad.

¿Cómo afecta la SB 79 a los recursos históricos y a los distritos históricos?

La SB 79 ofrece flexibilidad limitada para los recursos históricos y únicamente brinda alivio para los recursos históricos designados a nivel local, como las Zonas de Preservación Histórica (HPOZ) y los Monumentos Culturales Históricos (HCM).

Los recursos históricos locales pueden diferir mediante la implementación por fases o quedar parcialmente exentos bajo un Plan Alternativo local. Sin embargo, esta flexibilidad no aplica a los recursos históricos designados a nivel estatal o federal, los cuales permanecen plenamente sujetos a la SB 79.

Incluso para los recursos históricos locales, las exenciones bajo un Plan Alternativo están limitadas al 10 por ciento del área de una estación. Esto significa que, cuando las HPOZ o HCM superan ese

umbral, la Ciudad aún puede necesitar acomodar la capacidad de vivienda requerida en algunas de esas parcelas o en otras ubicadas en las cercanías.

Los procesos existentes de preservación histórica y de revisión ambiental continúan vigentes. Un análisis adicional sobre los impactos de la SB 79 en los recursos históricos está disponible en [el informe de noviembre](#) del Departamento de Planeación Urbana

¿Cómo se verán afectadas las zonas unifamiliares?

La ley SB 79 permite la construcción de viviendas multifamiliares y de uso mixto cerca de las líneas principales de transporte público en áreas actualmente zonificadas para uso unifamiliar, mientras los proyectos cumplan con los criterios de elegibilidad de la ley. En resumen, las parcelas unifamiliares ubicadas menos de 400 metros o 800 metros de una parada de transporte público elegible podrán construir edificios de 5 a 8 pisos. En marzo de 2026, el Consejo de la Ciudad ordenó al Departamento de Planeación que iniciara una expansión del Programa de Transición de Corredores (CT por sus siglas en inglés) (Opción 1) al extender los incentivos para edificios de baja altura a parcelas unifamiliares y residenciales de menor altura ubicadas menos de 800 metros de las estaciones elegibles para la ley SB 79, que sean de alta y moderada oportunidad. El Consejo de la Ciudad también ordenó que los distritos históricos HPOZ quedarán exentos a esta expansión. En respuesta, la ciudad propone a corto plazo aumentar las zonas unifamiliares para permitir desarrollos de baja altura de dos a cuatro pisos, mientras se preparan los incentivos para el desarrollo locales y permanentes para la ley SB 79. En última instancia, para el 2030, todos los sitios unifamiliares y de baja densidad en áreas de estaciones requerirán aumentos de capacidad.

¿Cuáles son las limitaciones de un plan local alternativo?

Mientras un plan alternativo local ofrece flexibilidad para adaptar la forma en que se construyen viviendas cerca del transporte público, la ley SB 79 establece requisitos de capacidad a nivel de sitio, de estación y de toda la ciudad al adoptar dichos planes alternativos locales. Específicamente, cualquier plan alternativo debe mantener la misma capacidad total de vivienda exigida por la ley SB 79 y no puede reducir significativamente la densidad a nivel de ciudad o de estación sin compensar dichas reducciones con aumentos en otros lugares. Específicamente, a nivel de estación, el plan no puede reducir la capacidad total de unidades ni la superficie residencial edificable más de un 50%. A nivel de sitio, las reducciones están limitadas a un 50% para garantizar que la capacidad se distribuya por toda la estación, y dicha capacidad no puede exceder el 200% de lo que la ley SB 79 permitiría en otras circunstancias. Para los sitios ubicados en el perímetro exterior (entre un cuarto y media milla) de una parada de Nivel 2, los proyectos pueden situarse por debajo del límite del 50% para adoptar una escala de desarrollo de "vivienda intermedia" (conocida como "missing middle" en inglés) (es decir, 30 unidades por acre y un coeficiente de utilización de suelo (FAR) de 1.0). En última instancia, la reclasificación de zonas para más capacidad en áreas unifamiliares y de baja densidad seguirá siendo un requisito dentro de un plan alternativo local, y deberá contar con la aprobación del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD). Como resultado, los planes alternativos locales ofrecen la posibilidad de personalizar la distribución del desarrollo en toda la ciudad, pero no

constituyen una exención total de los requisitos de capacidad de vivienda establecidos por la ley SB 79.

¿Cómo se ven afectadas las zonas industriales?

La ley SB 79 se aplica a los sitios zonificados para uso residencial, de uso mixto y comercial ubicados dentro de las áreas de tránsito elegibles. Dado que las zonas industriales de Los Ángeles permiten usos comerciales, ciertas parcelas industriales podrían resultar elegibles para los estándares de desarrollo orientado al tránsito establecidos por dicha ley. La capacidad de la ciudad para eximir terrenos industriales es limitada, principalmente en los distritos industriales grandes de al menos 250 acres donde no se permiten los usos residenciales. Fuera de estas áreas que cumplen con los requisitos, las parcelas designadas como industriales que permiten usos comerciales podrían ser sujetas a la ley SB 79 y, por lo tanto, podrían albergar desarrollos residenciales conformes a los estándares de la ley.

¿Cuáles son las medidas de protección para los inquilinos de la SB 79?

La ley SB 79 incluye protecciones sólidas para los inquilinos con el fin de reducir el desplazamiento y preservar la vivienda existente. Los proyectos que apliquen la ley SB 79 deben cumplir con las ordenanzas locales sobre demoliciones y contra el desplazamiento, incluyendo la Ordenanza de Protección de Residentes (RPO por sus siglas en inglés) de Los Ángeles. Asimismo, la ley declara no aptos aquellos sitios en los que se demuelan más de dos unidades sujetas a control de alquiler o de precios, incluyendo las unidades regidas por la Ordenanza de Estabilización de Alquileres (RSO por sus siglas en inglés) que hayan estado ocupadas en los últimos siete años. No obstante, los sitios sujetos al RSO aún podrían verse afectados por las disposiciones de la ley, siempre y cuando el proyecto no implique la demolición de unidades, ya sea mediante la construcción en un estacionamiento o en una área del sitio que carezca de estructuras residenciales preexistentes.

Glosario

Áreas de Recurso del Comité de Asignación de Créditos Fiscales de California (TCAC por sus siglas en inglés)

El TCAC de California es supervisado por la Oficina del Tesorero del Estado de California y ayuda a administrar los programas federales y estatales de Créditos Fiscales para Viviendas de Bajos Ingresos, los cuales facilitan la inversión privada en viviendas asequibles con alquileres restringidos destinadas a residentes de bajos ingresos. Los mapas de Áreas de Oportunidad del TCAC de California son una herramienta diseñada para representar visualmente cómo varía el “acceso a las oportunidades” de un lugar a otro. El “acceso a las oportunidades” se refiere a la capacidad de una persona para acceder a lugares que poseen características vinculadas a resultados vitales fundamentales, tales como el nivel educativo, los ingresos y la movilidad económica. Las “áreas de bajos recursos” tienen un menor acceso a las oportunidades que

conducen a resultados vitales positivos. Puede encontrar más información sobre los Mapas de Oportunidad del TCAC de California [aquí](#).

Coefficiente de Utilización de Suelo (FAR por sus siglas en inglés)

La relación entre el área de suelo habitable y el tamaño de un lote. Por ejemplo, si un lote de 5,000 pies cuadrados tiene coeficiente de utilización de suelo (FAR) de 3:1, el edificio que se construya en dicho lote tendría permitido un total de 15,000 pies cuadrados. Algunos lotes presentan restricciones adicionales respecto a la superficie del lote a partir de la cual se calcula el FAR, lo que podría exigir que dicho cálculo se base en el tamaño neto del lote (la superficie total del lote menos los patios requeridos). Sin embargo, la ley SB 79 no impone limitaciones basadas en el tamaño neto del lote.

Hogares de Bajos Ingresos


Un hogar de bajos ingresos gana el 80% del ingreso mediano de un área (típicamente, el ingreso mediano de un condado). Las subcategorías de hogares de bajos ingresos (LI) incluyen los hogares de muy bajos ingresos (VLI), definidos como aquellos que ganan el 60% del ingreso mediano del área, y los hogares de ingresos extremadamente bajos (ELI), definidos como aquellos que ganan el 30% del ingreso mediano del área. Puede encontrar más información [aquí](#).

Ley Estatal de Bono de Densidad

La Ley Estatal de Bono de Densidad (estipulada en las [Secciones 65915-65918 del Código Gubernamental de California](#)) es una ley estatal que permite a los solicitantes obtener bonificaciones de desarrollo a cambio de la provisión de viviendas asequibles sujetas a restricciones de escritura. Como parte de la Ley Estatal de Bono de Densidad, se ofrece a los proyectos un determinado número de incentivos de desarrollo en función de la cantidad de unidades asequibles que proporcionen y pueden solicitar exenciones a las normas de desarrollo que impidan físicamente la ejecución del proyecto, siempre y cuando se puedan fundamentar ciertos hallazgos de salud y seguridad. La Ciudad de Los Ángeles implementa la Ley Estatal de Bono de Densidad a través de su [Programa de Incentivos de Vivienda para toda la Ciudad](#) (CHIP por sus siglas en inglés), como parte de la [Rezonificación del Elemento de Vivienda 2021-2029](#).

Parada/Zona de Desarrollo Orientado al Transporte

La ley SB 79 clasifica las Zonas de Desarrollo Orientado al Transporte Público en dos niveles. Las zonas de transporte del Nivel 1 reciben servicio de ferrocarril pesado o de trenes de cercanía de muy alta frecuencia, mientras que las zonas del Nivel 2 reciben servicio de trenes ligeros, trenes de cercanía de alta frecuencia, estaciones de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés) o servicios de autobús de alta calidad (que cuenten con carriles exclusivos, un mínimo de servicio cada 15 minutos y que califiquen como Estaciones de Transporte Principales). Las estaciones pueden ser ya construidas o incluidas como



alternativas preferidas a nivel local, de conformidad con diversos planes regionales a los que se hace referencia en la ley. Las zonas se delimitan midiendo una distancia de un cuarto de milla y en ciudades con una población de al menos 35.000 habitantes, calculada en línea recta desde el borde más cercano de una parcela hasta un punto de acceso peatonal de la estación.

Capacidad de la Zonificación

El número de unidades de vivienda que pueden construirse mediante las regulaciones de zonificación y los programas basados en incentivos. La capacidad de zonificación se mide por el número máximo de unidades que un sitio podría permitir una vez completada su edificación total, así como por la ganancia neta, es decir, las viviendas adicionales que podrían construirse por encima del número de unidades existentes actualmente en el sitio. Como resultado, la ley SB 79 exige un análisis detallado de la capacidad de zonificación que contemple tanto la edificación máxima a nivel del sitio como la ganancia neta total de viviendas. El [Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California](#) (HCD por sus siglas en inglés) está autorizado para establecer las normas relativas a dicho análisis.