

HOJA INFORMATIVA

Actualizada 23/04/2026

Hoja informativa sobre la Implementación por Fases de la Ordenanza SB 79 y la Ordenanza de Edificaciones de Baja Altura

CPC-2026-1798-MSC
CPC-2026-1797-CA, ENV-2026-1799-SE
CF: 25-1083

Resumen

Las Ordenanzas de [Implementación por Fases del Proyecto de Ley del Senado \(SB\) 79](#) y de [Edificaciones de Baja Altura](#) constituyen la primera fase de la implementación local de la Ciudad de la SB 79, una nueva ley estatal de vivienda que promueve el desarrollo habitacional cerca del transporte público. La Ordenanza de Implementación por Fases suspende temporalmente la aplicación de ciertas disposiciones de la ley, según lo permitido, con el fin de proteger sitios sensibles. La Ordenanza de Edificaciones de Baja Altura, que la acompaña, amplía de manera significativa las oportunidades de vivienda, tomando en cuenta las prioridades locales identificadas en el Elemento de Vivienda. Esto incrementa la capacidad de viviendas de “nivel intermedio” dentro de un radio de media milla del transporte público de alta calidad, en las Áreas de Estación de Oportunidad, que están compuestas principalmente por zonas clasificadas como de Oportunidad Moderada y Alta según el Comité de Asignación de Créditos Tributarios de California (TCAC). Este enfoque es coherente con los marcos de captura de valor tanto a nivel estatal como municipal, que vinculan el desarrollo de vivienda con mejoras en el transporte público para fomentar la asequibilidad, la sostenibilidad y la calidad de vida.

La Ordenanza de Edificaciones de Baja Altura amplía los incentivos de vivienda para permitir el desarrollo de viviendas multifamiliares de baja escala en zonas de baja densidad dentro de las Áreas de Estación de Oportunidad, mediante actualizaciones al Programa de Incentivos de Ingresos Mixtos (MIIP), presentado como parte del Programa de Rezonificación del Elemento de Vivienda de la Ciudad en febrero de 2025. El MIIP representó un esfuerzo histórico para aumentar las oportunidades de vivienda en Los Ángeles, al agregar capacidad para más de 500,000 nuevas unidades en uno de los procesos de rezonificación más importantes del país. Este programa centró sus incentivos en terrenos que ya estaban zonificados para vivienda multifamiliar. Los incentivos ampliados como parte de la Ordenanza de Edificaciones de Baja Altura incrementan la capacidad de desarrollo más allá de los requisitos de la Ley SB 79, con el fin de aprovechar los avances del MIIP, promover activamente la equidad en vivienda y fomentar estratégicamente el desarrollo habitacional en relación con la infraestructura y los recursos existentes de la Ciudad.

Disposiciones Clave

Ordenanza de Implementación por Fases

La [Ordenanza de Implementación por Fases de la SB 79](#) permite a la Ciudad pausar de manera estratégica la aplicación de la SB 79 en todo su territorio. La ley estatal autoriza este enfoque por etapas siempre que la Ciudad pueda demostrar que ya cuenta con suficiente capacidad de zonificación para respaldar el crecimiento de vivienda y que existen sitios sensibles que requieren un análisis más detallado antes de permitir dicho crecimiento.

La Ordenanza de Implementación por Fases de la SB 79 suspende temporalmente la aplicación de la ley en todas las Zonas de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) de la SB 79 (consulte la página 5 de esta hoja informativa para la definición de estas zonas) que cumplen con los requisitos del Código de Gobierno de California, Sección 65912.161(b). Esto incluye las zonas TOD que cumplen con los mínimos de capacidad, densidad y área de construcción, así como principalmente aquellas ubicadas en áreas de bajos recursos según la SB 79 que cumplen con los requisitos de capacidad. La ordenanza también suspende la aplicación en sitios que cumplen con los criterios establecidos en la Sección 65912.161(b), incluyendo aquellos que:

- Permiten solo la mitad de la densidad y del área residencial contempladas en la SB 79
- Se encuentran en áreas de bajos recursos según el TCAC
- Están ubicados en zonas de muy alto riesgo de incendios
- Son vulnerables a un aumento del nivel del mar de un pie
- Cuentan con recursos históricos locales designados antes del 1 de enero de 2025

Además de esta pausa a nivel de toda la ciudad, la ordenanza establece exenciones permanentes de la SB 79 para sitios ubicados dentro de centros industriales de empleo o que se encuentran a más de una milla de distancia a pie de una estación, conforme a la Sección 65912.160(e).

Asimismo, la ordenanza establece procedimientos de mapeo y requiere que la elegibilidad bajo la SB 79 sea identificada en el Sistema de Acceso a Información de Zonificación (ZIMAS).

Ordenanza para Edificaciones de Baja Altura

La [Ordenanza para Edificaciones de Baja Altura](#) ampliará los incentivos de vivienda de “nivel intermedio” (missing middle) actualmente ofrecidos en el programa de “Transición de Corredores (CT)” dentro del MIIP (LAMC 12.22 A.38), para incluir todas las zonas residenciales, incluidas las zonas unifamiliares, dentro de un radio de media milla de las **Áreas de Estación de Oportunidad** o de las zonas TOD de la SB 79 que estén compuestas en su mayoría por Áreas de Oportunidad Moderada y Alta. Con esta expansión de elegibilidad más allá de los corredores, la ordenanza renombra el programa conocido como “Transición de Corredores” como “**Área de Incentivos para Edificaciones de Baja Altura**”, a fin de reflejar la escala de edificaciones permitidas por el programa.

En consonancia con la estructura del programa existente, el Área de Incentivos para Edificaciones de Baja Altura fomenta tipologías de desarrollo de baja altura, como conjuntos de bungalows, viviendas en hilera y casas adosadas (townhomes), con bonificaciones incrementales de la Relación de Área de Piso (FAR, por sus siglas en inglés) por unidad, hasta 10 o 16 unidades, según la proximidad del sitio a una estación de transporte elegible. A cambio de los incentivos base en forma de mayor densidad, FAR y altura, así como de la flexibilización de estándares de desarrollo limitantes, incluyendo requisitos de pasajes, limitaciones en el cálculo del área de piso y cobertura del terreno, los proyectos deben destinar unidades de vivienda asequible con restricción por convenio. Los proyectos dentro del Área de Incentivos para Edificaciones de Baja Altura también deben cumplir con “estándares de desempeño” orientados a generar resultados de diseño que promuevan espacios abiertos compartidos, apoyen la accesibilidad peatonal y, en general, celebren tipologías arquitectónicas fundamentales en el pasado urbano de Los Ángeles.

Los proyectos ubicados en áreas ambientalmente sensibles, como la Zona Costera, áreas de laderas propensas a incendios y zonas de aumento del nivel del mar, no son elegibles para estos incentivos de baja altura. Asimismo, los proyectos que involucren recursos históricos recibirán incentivos de desarrollo reducidos y no podrán proponer la demolición de un Recurso Histórico. Los proyectos en Zonas de Superposición de Preservación Histórica (HPOZ) y aquellos que involucren Monumentos Culturales Históricos no serán elegibles para los incentivos ampliados, y solo podrán participar en el programa si se

encuentran dentro de un área existente de Transición de Corredores. Todos los proyectos del programa se revisan directamente en ventanilla mediante el proceso de revisión de planos.

En 2025, el Departamento de Planeación llevó a cabo entrevistas con desarrolladores y un análisis económico para mejorar la viabilidad de los proyectos del incentivo de Transición de Corredores, e identificó cuatro áreas de ajuste que mejorarían su factibilidad. Estas revisiones propuestas incluyen: consolidar tres niveles de áreas de incentivo en dos (Tabla 1), reestructurar los requisitos de asequibilidad (Tabla 2), revisar el incentivo de unidades de múltiples dormitorios del 40% al 20% del total de unidades en un proyecto y permitir aumentos tanto en altura como en área construida, y permitir que los espacios abiertos en azoteas cuenten para cumplir con los requisitos de espacio abierto establecidos en la ordenanza.

Tabla 1: Asequibilidad existente vs. propuesta

Existing CT Affordability				Proposed Low-Rise Affordability			
	Very Low Income	Lower Income	Moderate Income		Very Low Income	Lower Income	Moderate Income
CT-1A	-	-	1 unit	LR-1	-	-	1 unit
CT-1B and CT-2	1 unit	1 unit	2 units	LR-2	1 unit	1 unit	2 units
CT-3	2 units	2 units	3 units				

Tabla 2: Incentivos existentes y propuestos

Existing CT Incentives					Proposed Low-Rise Incentives				
Eligibility Subarea	Density Bonus	Floor Area Ratio (maximum permitted)	Parking	Height (maximum permitted)	Eligibility Subarea	Density Bonus	Floor Area Ratio (maximum permitted)	Parking	Height (maximum permitted)
CT-1A	4 units	1.15:1	No parking required.	2 stories	LR-1	4 units	1.15:1	No parking required.	2 stories
CT-1B	5 units	1.30:1				5 units	1.30:1		
	6 units	1.45:1				6 units	1.45:1		
CT-2	7 units	1.60:1		3 stories		7 units	1.60:1		
	8 units	1.75:1				8 units	1.75:1		
	9 units	1.90:1				9 units	1.90:1		
	10 units	2.0:1			10 units	2.0:1			
CT-3	11 units	2.15:1		3 stories	LR-2	11 units	2.15:1		
	12 units	2.30:1				12 units	2.30:1		
	13 units	2.45:1				13 units	2.45:1		
	14 units	2.60:1				14 units	2.60:1		
	15 units	2.75:1				15 units	2.75:1		
	16 units	2.90:1				16 units	2.90:1		

Actualizaciones adicionales del MIIP

La ordenanza también introduce varias actualizaciones al MIIP, incluyendo enmiendas tanto técnicas como de política pública:

- Enmiendas para incorporar las Áreas de Estación de Oportunidad, incluyendo nuevas definiciones; revisiones a los requisitos de elegibilidad, incentivos base y estándares de desempeño; y nuevas excepciones para las Zonas de Superposición de Preservación Histórica (HPOZ) y los Monumentos Histórico-Culturales (HCM);
- Incorporación de una excepción de elegibilidad para permitir que sitios fuera de las Áreas de Estación de Oportunidad que no cumplan con los criterios de implementación por fases sean elegibles para el Programa de Área de Incentivos para Edificaciones de Baja Altura;
- Establecimiento de una frecuencia de actualización cada cinco años para la cartografía de las Áreas de Estación de Oportunidad y las designaciones del TCAC; y
- Creación de una nueva definición de Áreas de Restricción por Incendios, que incluye las zonas dentro de las Áreas de Muy Alto Riesgo de Incendio (VHFHSZ) y dentro de las Áreas de Laderas. Revisión para incorporar esta definición en los procesos del MIIP.

Puede encontrar información adicional en la [página web de la SB 79](#) o suscribiéndose a las actualizaciones del [expediente del Concejo de la Ciudad](#). El 14 de mayo de 2026, la Comisión de Planeación de la Ciudad de Los Ángeles (CPC) llevará a cabo una [audiencia pública](#) sobre estas ordenanzas. Antes de la reunión, los comentarios por escrito pueden enviarse a la Comisión de Planeación al correo cpc@lacity.org de acuerdo con las normas y procedimientos de la CPC. Por favor incluya el número de caso correspondiente (CPC Case No. CPC-2026-1798-MS para la Ordenanza de Implementación por Fases y CPC Case No. CPC-2026-1797-CA para la Ordenanza de Edificaciones de Baja Altura) en cualquier comunicación enviada. Las preguntas sobre las ordenanzas propuestas pueden enviarse a planning.sb79@lacity.org

Preguntas Frecuentes

¿Cómo estas Ordenanzas afectan a recursos históricos?

La nueva expansión de elegibilidad de Altura Baja descarta sitios dentro Zonas de Preservación de Cultura Histórica (o HPOZs por sus siglas en inglés) y sitios dentro Monumentos Culturales Históricos (o HCMs por sus siglas en inglés). Sitios que eran previamente elegibles para el programa de CT a través de su proximidad a Corredores de Oportunidad van a retener sus límites de recursos históricos, incluyendo prohibiciones a demoliciones de cualquier recurso histórico y reducir incentivos para área de piso y altura.

¿Cómo van a ser impactadas las zonas de vivienda unifamiliar por la Ordenanza de baja altura?

La propuesta Ordenanza de Altura Baja permite viviendas de parcelas zonificadas como unifamiliares la elegibilidad a incentivos de falta de medio en todas las Áreas de Estaciones de Oportunidad creando oportunidad para vivienda asequible en Áreas de Alta Oportunidad y potenciales caminos a ser propietarios de vivienda. En particular, el programa de Altura Baja ofrece incrementos en densidad, FAR, y altura, también como reducciones en estacionamiento en conjunción con las necesarias normas de rendimiento para el diseño de áreas verdes y entradas a edificios que estén personalizadas para producir tipologías de edificios que se integren a la historia de arquitectura de Los Ángeles, incluyendo, apartamentos con corte entre casa, los bungalows, y patios.

¿Estas Ordenanzas cambian la zonificación subyacente de vecindarios cerca de estaciones elegibles a SB79?

La expansión de la elegibilidad al Programa de Incentivos Mixtos (o MIIP por sus siglas en inglés) propuesta a través de la Ordenanza de Altura Baja no altera la zona subyacente. A cambio, MIIP está estructurado según un marco de bono de densidad que ofrece incentivos de desarrollo en cambio con las provisiones de un porcentaje de unidades asequibles. Sitios elegibles para MIIP no tuvieron manera de archivar la densidad y normas de desarrollo disponibles a través del MIIP sin usar el programa. Entonces, la Ordenanza no va a cambiar la zona subyacente, pero va a ofrecer incentivos de desarrollo a cambio de desarrollo de vivienda asequible.

¿Cuáles son las Zonas de Desarrollo Orientado al Tránsito (o TOD por sus siglas en inglés) de SB79?

Zonas de SB 79 con Desarrollo Orientado alrededor de Tránsito (o TOD por sus siglas en inglés) son zonas dentro de una media milla de paradas de tránsito de alta calidad, las cuales incluyen estaciones de el riel pesado y ligero, también como paradas de autobuses de alta frecuencia. SB 79 requiere que la Agencia de Asociación de Gobiernos del Sur de California (o SCAG por sus siglas en inglés) que cree un mapa de paradas de desarrollo orientado alrededor de tránsito (TOD) en la Ciudad y sus zonas por niveles, y de acuerdo con cualquier guía preparada por el Departamento de Vivienda y Desarrollo de Comunidad (GCS 65912.160(f)).

¿Cómo se identifican las Áreas de Estación de Oportunidad?

Áreas de Estaciones de Oportunidad son Zonas de SB 79 en las cuales más del 50% de la tierra del área dentro de la zona de media milla está compuesta de áreas de Oportunidad

Alta y Modera. Estas áreas pueden incluir tracto censal de Oportunidad Moderada o Baja cuando áreas de Oportunidad Modera o Baja representen la minoría de tierra disponible en una área de estación. A través de incentivos conectados a designaciones de vecindarios TCAC típicamente aplican al nivel de tracto en las áreas de incentivos de MIIP, el departamento de Planeación de la Ciudad recomienda expandir la elegibilidad de Áreas de Incentivos de Baja Altura dentro de la totalidad del buffer de media milla de una estación de tránsito identificada como una Estación de Oportunidad para crear consistencia en el entorno construido incluso cuando tracto censal divida los corredores y vecindarios.

¿Cuál es la diferencia entre el Área de Incentivos del Corredor de Transición (o CT por sus siglas en inglés) y el Área de Incentivos de Baja Altura?

La Area de Incentivos del Corredor de Transición (CT) está actualmente codificada como un subprograma dentro del Programa de Incentivos de Ingresos Mixtos (MIIP) proporcionando escala de incentivos de la falta de media a zonas de sitio de R2 y RD dentro de una milla de Corredores de Oportunidad, cuáles son corredores en la Ciudad en Áreas de Oportunidad Alta cuales tienen tránsito de alta calidad.

La Área de Incentivo CT será renombrada Área de Incentivo de Altura Baja con la ordenanza propuesta. La Area de Incentivos de Altura Baja va incluir sitios previamente elegibles a la previa Area de Incentivo CT, también como a todos los sitios zonificados residenciales dentro de las Áreas de Estación de Oportunidad.

Recursos Adicionales

- [PaginaWeb de SB79](#)
- [Mapa de Historia Interactivo de SB 79](#)
- [Actualizaciones del Archivo del Concejal](#)
- [Programa de Incentivos de Vivienda de la Ciudad](#)
- [Entrenamiento del Corredor de Transiciones \(CT\)](#)
- [Ordenanza de Baja Altura](#)
- [Ordenanza de Implementación de Fases de SB 79](#)
- [SB 79 Fact Sheet](#)
- [Hoja Informativa de SB 79](#)
- Reportes del Departamento de Planeación:
 - [Reporte 1: Resumen de Impactos de SB 79 \(noviembre 2025\)](#)
 - [Reporte 2: Exploración de los Impactos a la Ciudad de la Propuesta C \(febrero 2026\)](#)