



VIVIENDA A UN METRO

CChC + MOBIL + ALCANZABLE



El actual escenario de **emergencia habitacional**

nos enfrenta a una crisis de acceso a la vivienda que no se tenía registro en los últimos 30 años.

Necesidad de contar con unidades de **viviendas de interés público***
que puedan pertenecer como un stock permanente, y que no pierdan su fin social en el tiempo.

Existen cerca 270 mil hogares en la RM en **condición de fragilidad habitacional**,
es decir, hogares que declaran un pago de arriendo que supera el 30% de los ingresos del hogar.

Necesidad de **mejorar la calidad de vida de las ciudades**
para familias del 40% más vulnerable a través de proyectos habitacionales bien localizados.

* Las viviendas de interés público derivan de la Ley de Integración Social (2022) y corresponden a aquellas viviendas destinadas a hogares que, en atención a su condición de vulnerabilidad socioeconómica o derivada de otros factores, requieren apoyos estatales u otras medidas de colaboración o impulso que les permitan acceder a una solución habitacional adecuada, sea ésta temporal o definitiva.

La **construcción de infraestructura Metro** puede ser considerada una oportunidad, tanto para traer a las personas a la ciudad como para llevar la ciudad a las personas.

Sin embargo, el giro de Metro no le permite desarrollar proyectos habitacionales, siendo **necesario explorar modelos de gestión** que se adecúen a la realidad de cada terreno.



OBJETIVO DEL PROYECTO

Identificar **potenciales terrenos** y **modelos de gestión** para el desarrollo de proyectos mixtos que incluyan **vivienda de interés público en arriendo** sobre las estaciones de Metro, y con ello, contribuir a la integración social en la ciudad.

DÓNDE CONSTRUIR - CUÁNTO CONSTRUIR - QUIÉNES CONSTRUIR - CÓMO CONSTRUIR

NECESIDADES Y OPORTUNIDADES

1. Viviendas interés público

Este proyecto busca proponer opciones concretas de generación de vivienda de interés público que permanezcan en el tiempo, en este caso de arriendo, las que operan de forma complementaria a la propiedad.

2. Arriendo protegido

Actualmente quienes más gastan en arriendo son precisamente los sectores más vulnerables, lo que también afecta a los residentes del sector oriente, donde hay una gran presencia de adultos mayores con un elevado gasto.

3. Subsidios arriendo

Hoy se destina un 5% del presupuesto MINVU para financiar subsidios de arriendo y una cifra equivalente se destina a la oferta de renta protegida, siendo estos proyectos una excelente oportunidad para el destino de estos recursos.

**40% más
vulnerables**

**adultos
mayores**

**hogares
jóvenes**

METODOLOGÍA

IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE TERRENOS

5.000 viviendas potenciales

179

Total de
estaciones y
piques

Líneas 3, 6, 7, 8 y 9

55

Identificación y
caracterización de terrenos
potenciales

Líneas 3, 6, 7, 8 y 9

25

Cartera de terrenos
potenciales

Líneas 3, 6 y 7

9

Cartera de terrenos
prioritarios

Líneas 3, 6 y 7

Levantamiento
de información

Filtros (propiedad, uso de
suelo, altura, densidad,
superficie)

Líneas de Metro construidas
o que están en ejecución
(corto - mediano plazo).

Variables arquitectónicas,
normativas, sociales y
económicas.

Importancia de que las próximas
líneas a construir estén
preparadas en su estructuración.

TERRENOS PRIORIZADOS

PRIORIZACIÓN DE TERRENOS

	NOMBRE	COMUNA	UNIDADES VIVIENDAS MÁX*
1	Bío bío	San Miguel	335
2	Ñuñoa	Ñuñoa	295
3	Walker Martinez	Quinta Normal	285
4	Estoril	Vitacura	131
5	Pique Universidad De Chile / Parque Almagro	Santiago	123
6	Los Leones Norte	Providencia	93
7	Matta	Santiago	93
8	Monseñor Eyzaguirre	Ñuñoa	91
9	Los Leones Sur	Providencia	75

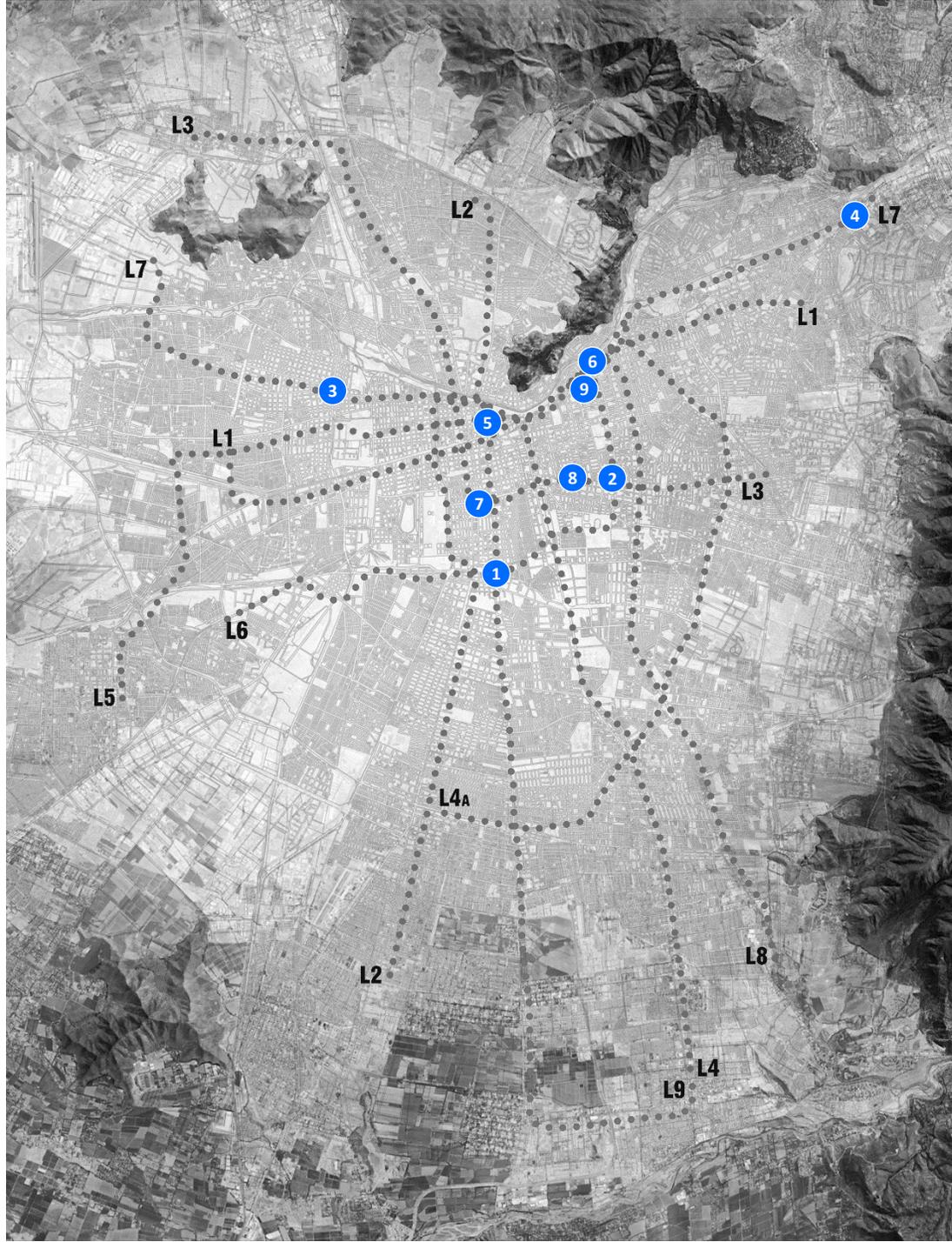
* Unidades viviendas máximas indica cabida máxima según normativa vigente aplicada, que puede verse afectada en cabidas volumétricas.

9 terrenos

8 estaciones y 1 pique

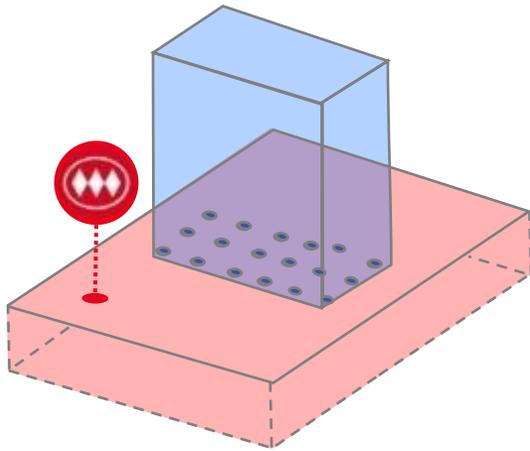
6 Comunas

Vitacura (1), Ñuñoa (2), Providencia (2), Santiago (2), Quinta Normal (1), San Miguel (1)

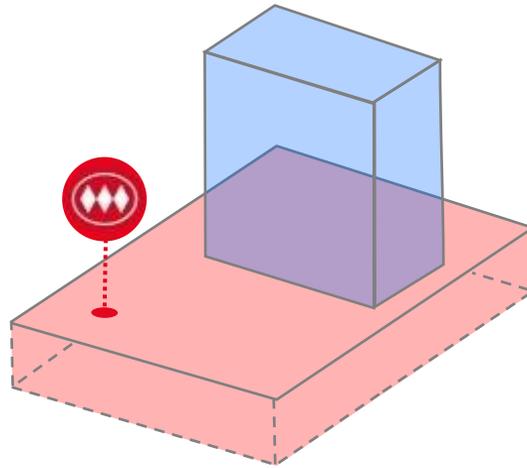


TIPOLOGÍA DE CONFIGURACIÓN

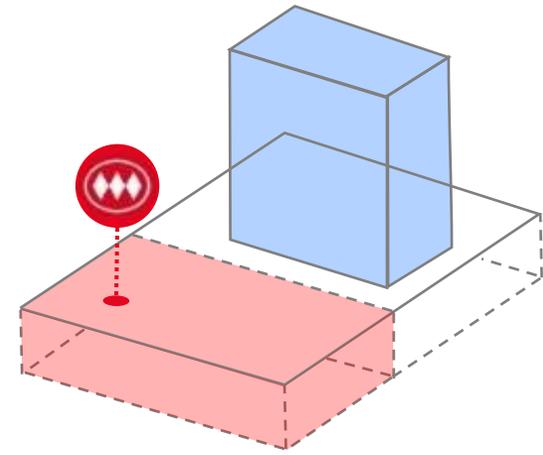
TIPO 1
ESTRUCTURA PREPARADA



TIPO 2
SOBRE PIQUE O ESTACIÓN

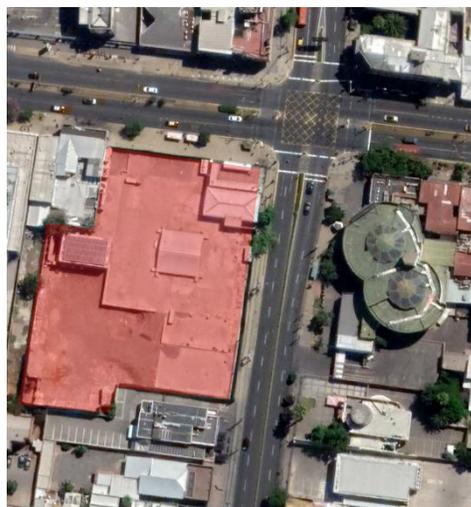


TIPO 3
SITIO REMANENTE



TERRENOS PRIORIZADOS

PRIORIZACIÓN DE TERRENOS



Estación Ñuñoa

ÑUÑOA

L6 + L3
Pedro de Valdivia esquina Irarrázaval
Máximo viviendas: **295** unidades



Estación Los Leones Norte

PROVIDENCIA

L6
Providencia esquina Suecia
Máximo viviendas: **93** unidades



Estación Matta

SANTIAGO

L3
Matta esquina Santa Rosa
Máximo viviendas: **93** unidades



Estación Monseñor Eyzaguirre

ÑUÑOA

L3
Irarrázaval esq. Monseñor Eyzaguirre
Máximo viviendas: **91** unidades



Estación Los Leones Sur

PROVIDENCIA

L6
Providencia esquina Suecia
Máximo viviendas: **75** unidades

TERRENOS PRIORIZADOS

PRIORIZACIÓN DE TERRENOS



Estación Bío Bío

SAN MIGUEL

L6 + L9

Centenario esquina Santa Rosa
Máximo viviendas: **335** unidades



Estación Walker Martínez

QUINTA NORMAL

L7

Mapocho esquina Walker Martínez
Máximo viviendas: **285** unidades



Estación Estoril

VITACURA

L7

Las Condes esquina Tabancura
Máximo viviendas: **131** unidades



Pique U. Chile/Parque Almagro

SANTIAGO

L3

San Diego esq. Padre Alonso de Ovalle
Máximo viviendas: **123** unidades

PROPUESTAS DE GESTIÓN

NUEVOS ACTORES

Gestionar
asociaciones público -
privadas con Metro, siendo
posible involucrar a otros
actores como Desarrollo
País, SERVIU o privados.

CONCESIÓN

Subdividir
el terreno, que permita
que una sociedad privada
invierta recursos para
desarrollar un proyecto
habitacional.

Ante este tipo de modelos, ni Metro ni SERVIU pueden concesionar el uso y goce de sus terrenos, pero un actor como Desarrollo País sí puede, ya sea para proyectos en sitio remanente o en sitio de futura estación, en la parte que no se transfiere a Metro.

COPROPIEDAD

Separar
el dominio de la estación de
Metro, del dominio del
proyecto habitacional,
aún cuando se emplacen
en un mismo terreno.

El proyecto resultante puede acogerse a copropiedad junto a un actor como Desarrollo País, ya sea para estaciones existentes o futuras. Metro mantendría el dominio de la estación y el otro actor (desarrollador) tendría el dominio del resto de las unidades del proyecto.

PROPUESTAS NORMATIVAS

CAPACIDAD EDIFICATORIA

Evaluar normas urbanísticas de los planes reguladores que permitan aumentar las oportunidades de estas iniciativas.

MEJORA NORMATIVA

Implementar procesos de mejora normativa, por medio de modificaciones a los planes, o establecimiento de incentivos.

ACTORES PÚBLICOS

Involucrar con anterioridad a otros actores en este tipo de procesos, como son municipios y/o MINVU (SEREMI RM - DDU).

5.000 viviendas potenciales → 6.500 viviendas potenciales

2

CASOS DE ESTUDIO



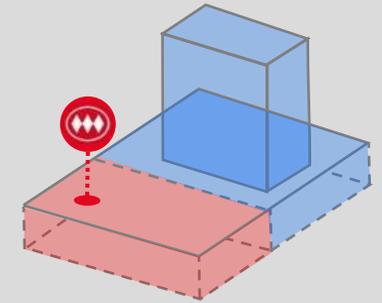
IMAGEN
OBJETIVO

CASO ESTORIL

LAS CONDES CON TABANCURA - L7
COMUNA DE VITACURA



SITIO REMANENTE



90 UNIDADES

Promedio 50 m²
100% de la densidad máxima



700 m² COMERCIO



200 ESTACIONAMIENTOS

En 2 subterráneos
100% del total requerido
incluyendo 74 unidades para renta



MODELO DE CONCESIÓN

Supuestos de operación:

1. El suelo es adquirido por Desarrollo País.
2. 50% de viviendas destinadas al arriendo protegido.
3. 30 años de concesión que parten con el inicio de operación.
4. La construcción se realiza con un préstamo avalado por el Estado, tal como ocurre con carreteras y hospitales.

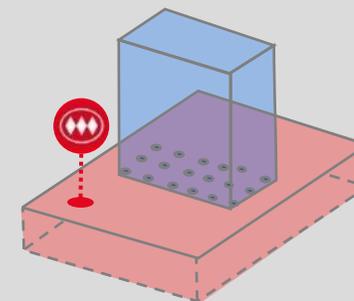


CASO ÑUÑOA

PEDRO DE VALDIVIA CON IRARRÁZVAL / L6 + L3
COMUNA DE ÑUÑOA



ESTRUCTURA PREPARADA



252 UNIDADES

Promedio 50 m²

83% de la densidad máxima



2.313 m² COMERCIO



1.305 m² SERVICIOS



167 ESTACIONAMIENTOS

En 4 subterráneos

46% del total requerido



MODELO DE COPROPIEDAD

Supuestos de operación:

1. Suelo lo mantiene Metro y arriba Desarrollo País.
2. 50% de viviendas destinadas al arriendo protegido.
3. Desarrollo País es el desarrollador directo.
4. La operación se financia con un préstamo a 30 años, siendo el período de operación del edificio.

MESA DE TRABAJO

SECTOR PÚBLICO

- Gobierno Regional
- ACHM
- Desarrollo País
- Metro

SECTOR PRIVADO

- ADVS
- ADI

SOCIEDAD CIVIL

- Déficit 0
- Corporación Ciudades





VIVIENDA A UN METRO

CChC + MOBIL + ALCANZABLE