

Desarrollo de Oportunidades en torno al Transporte

Desarrollo de Oportunidades en torno al Transporte

I. Contexto

Chile enfrenta una grave crisis habitacional, caracterizada por un déficit de viviendas y la escasez de suelo urbano asequible y bien localizado. A pesar de los avances, como el Plan de Emergencia Habitacional, persisten obstáculos en la coordinación entre la política habitacional, la planificación urbana y las inversiones sectoriales. Por otro lado, las inversiones estatales en infraestructura generan plusvalías que no son captadas para financiar y localizar viviendas asequibles. La vivienda social se ha construido principalmente en la periferia, lo que aumenta la desigualdad territorial y genera altos costos fiscales, ya que urbanizar zonas periféricas cuesta hasta cinco veces más que densificar áreas consolidadas.

De acuerdo con datos recopilados por Déficit Cero, el 88% de la población chilena es urbana, con una creciente demanda de viviendas en sectores centrales y bien localizados. Sin embargo, existe poco aprovechamiento del suelo urbano bien ubicado para la construcción de viviendas de interés público, a pesar de las significativas inversiones estatales en infraestructura de transporte y equipamientos urbanos. Por ejemplo, en la región Metropolitana se proyectan US\$7.530 millones para nuevas líneas de Metro y trenes, sin estrategias para construir viviendas de interés público cercanas a estas inversiones.

La falta de coordinación entre la planificación urbana y la infraestructura de transporte ha generado un uso ineficiente de los recursos públicos. Esto, en parte, ha sido consecuencia de que los instrumentos de planificación no favorecen la densificación equilibrada en áreas bien conectadas. Desde 2022, ningún Gobierno Regional ha incorporado criterios de integración social en sus Planes Reguladores Metropolitanos, y pocos municipios han implementado incentivos normativos y resguardos orientados a este fin en sus planes reguladores comunales.

Todo esto ha causado que exista poco aprovechamiento del suelo urbano bien localizado para la construcción de viviendas de interés público, a pesar de las significativas inversiones estatales en infraestructura de transporte y equipamientos urbanos. Como consecuencia, la vivienda social corre el riesgo de seguir desplazándose a la periferia, lo que aumenta la desigualdad y la segregación territorial. En este contexto, cobra especial relevancia avanzar hacia un modelo de gobernanza urbana que integre la planificación habitacional y el desarrollo del transporte, fomentando la densificación equilibrada. Déficit Cero ha identificado que existen 26.247 hectáreas con buen acceso a infraestructuras de transporte, con potencial para un millón de viviendas. De estas, 11.433 hectáreas tienen, además, buen acceso a equipamientos y servicios, con un potencial de 368.423 nuevas viviendas en áreas bien conectadas y con buen acceso a bienes públicos urbanos.

II. Propuesta

A raíz de todo lo anterior, Déficit Cero propone aprovechar el potencial de desarrollo de áreas bien conectadas al transporte público y con buen acceso a equipamientos, promoviendo viviendas de interés público junto con comercio, servicios y empleos. Como instrumento operativo, se plantea la creación de **áreas de Desarrollo de Oportunidades en torno al Transporte (DOT)**, áreas donde se orienten procesos de densificación equilibrada, se concentren inversiones y se promueva el desarrollo local, integrando políticas de vivienda, movilidad y servicios bajo una visión de ciudad inclusiva.

Las áreas DOT son zonas estratégicas con acceso a transporte público y equipamientos urbanos, donde se impulsará la vivienda de interés público y procesos de regeneración mediante incentivos normativos y financieros. Estos instrumentos permitirán atraer inversión privada, especialmente en modelos como concesiones de vivienda para arriendo justo, posibilitando soluciones transitorias a precios asequibles para familias y sectores hoy excluidos de la política habitacional. Además, para resguardar el arraigo barrial y evitar desplazamientos no deseados, se buscará promover la permanencia de aquellas familias que actualmente residen en las zonas identificadas.

Así, se podrá densificar equilibradamente, consolidar barrios bien conectados, generar un parque público de viviendas bien localizadas y aprovechar el suelo urbano sin que el Estado pierda su titularidad.

Para la definición de áreas DOT a nivel metropolitano/intercomunal, se propone considerar criterios como la proximidad a infraestructuras de transporte (corredores de buses, estaciones de tren, tranvía y metro), la accesibilidad a bienes públicos urbanos y la disponibilidad de suelo con potencial habitacional.

Por otro lado, se busca que, mediante modificaciones a los planes reguladores metropolitanos e intercomunales, se promuevan mayores oportunidades para el desarrollo habitacional y la densificación equilibrada. Esto incluye la incorporación de densidades habitacionales mínimas, mixtura de usos y bonificaciones normativas que incentiven la localización de viviendas en zonas bien conectadas. En este marco, se impulsarán bonificaciones de altura y constructibilidad, reducción de exigencias de estacionamientos y mecanismos normativos que otorguen mayores derechos edificatorios a cambio de destinar al menos un 20% de las unidades a vivienda de interés público, integrando funciones urbanas y acceso equitativo a oportunidades.

Para viabilizar y escalar la implementación de las áreas DOT, se propone la creación de un Fondo de Inversión para el Desarrollo de Oportunidades Territoriales (FIDOT), liderado por el Gobierno Regional. Este fondo integrará recursos del FNDR y convenios de programación para adquirir suelo estratégico, financiar proyectos de vivienda asequible y apalancar la inversión

privada en zonas bien conectadas. Es fundamental contar con un modelo de gobernanza regional que coordine a los actores públicos y privados en torno a una visión compartida del territorio. Para ello, se establecerá un directorio regional de vivienda y transporte, un consejo público-privado y un sistema de monitoreo, buscando articular la inversión en infraestructura con la oferta habitacional, avanzando hacia ciudades más justas, integradas y sostenibles.

III. Objetivos de la propuesta

1. Promover un modelo de planificación territorial integrado, liderado por el Gobierno Regional, que permita articular la inversión multisectorial e integrar a los actores públicos, privados y municipios en el desarrollo urbano y económico de la región.
2. Optimizar el uso estratégico del suelo urbano en sectores con acceso a infraestructura de transporte público, mediante incentivos normativos diferenciados para promover una densificación equilibrada. Esto prioriza la regeneración de suelos con potencial habitacional y la localización de viviendas asequibles en áreas con acceso a bienes y servicios urbanos.
3. Garantizar la producción de viviendas de interés público con un enfoque de integración social y territorial, estableciendo exigencias normativas mínimas que resguarden al menos un 20% de las unidades habitacionales para vivienda asequible. Se implementarán mecanismos de financiamiento preferencial, acceso prioritario a subsidios, créditos puente y bonificaciones normativas para incentivar el desarrollo de proyectos habitacionales mixtos e integrados. También se promoverá la permanencia de los residentes del barrio que son parte de la demanda local, estableciendo acuerdos que permitan integrarlos en proyectos mediante asociaciones público-privadas.
4. Consolidar un modelo de financiamiento integrado para el desarrollo comunal a través del Fondo de Inversión para el Desarrollo de Oportunidades Territoriales (FIDOT), permitiendo la articulación de recursos regionales, sectoriales y privados. Este fondo facilitará la adquisición de suelo, la inversión en infraestructura y la ejecución de proyectos habitacionales en las áreas DOT, asegurando su viabilidad financiera y maximizando el impacto de la inversión pública.

IV. Resultados

1. Posibilidad de construcción de más de 360.000 viviendas en las más de 11 mil hectáreas identificadas en zonas estratégicas y bien conectadas.
2. Aumento sustancial del parque de vivienda de interés público en zonas DOT, viabilizado por incentivos normativos y financieros que permitan atraer inversión privada sin enajenar el suelo fiscal, y facilitar modelos como concesiones de arriendo justo.
3. Aumento en el acceso a vivienda en sectores bien conectados para familias de ingresos medios y bajos, corrigiendo las distorsiones producidas por el alza del valor del suelo y la especulación, y avanzando hacia un uso más justo y eficiente del territorio urbano.

Síntesis de la propuesta:

La propuesta busca abordar la crisis habitacional mediante la creación de áreas de Desarrollo de Oportunidades en torno al Transporte (DOT), un modelo de desarrollo urbano que aprovecha las inversiones públicas en infraestructura de transporte para generar viviendas asequibles y bien localizadas. Liderada por los Gobiernos Regionales, esta iniciativa establece áreas estratégicas cercanas a sistemas de transporte público, donde se implementará una normativa urbanística especial que incentiva la densificación equilibrada y garantiza un mínimo del 20% de viviendas de interés público en cada proyecto, incorporando mecanismos de resguardo para los residentes históricos del barrio o comuna.

Glosario

1. **Áreas Consolidadas:** Áreas urbanas que ya cuentan con infraestructura, servicios básicos y equipamientos públicos completos, permitiendo un desarrollo habitacional a menor costo que las áreas periféricas por aprovechar inversiones existentes.
2. **Bonificación de alturas:** Incentivo normativo que permite construir más pisos o alturas que lo establecido en la normativa regular, a cambio de destinar un porcentaje de la edificación a viviendas de interés público.
3. **Coefficientes de constructibilidad:** Indicador urbanístico que determina cuántos metros cuadrados totales se pueden construir en un terreno en relación a su superficie.
4. **Fondo de Inversión para el Desarrollo de Oportunidades Territoriales (FIDOT):** Mecanismo financiero administrado por los Gobiernos Regionales que integra recursos del FNDR, sectoriales y privados para financiar infraestructura, adquirir suelo y apoyar proyectos habitacionales en áreas DOT.
5. **Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR):** programa de financiamiento público que permite al Gobierno Central invertir en proyectos de desarrollo regional.
6. **Viviendas de interés público:** Construcciones habitacionales destinadas a familias de ingresos medios y bajos, que cuentan con apoyo estatal mediante subsidios.
7. **Áreas de Oportunidad en torno al Transporte (DOT):** Áreas estratégicas dentro de las ciudades con alto acceso a transporte público y equipamientos urbanos, donde se impulsa el desarrollo integrado de vivienda asequible y regeneración urbana mediante incentivos normativos y financieros especiales.