

Zonas de Oportunidad

en torno a proyectos
de infraestructura de
Transporte Público



Las Zonas de Oportunidad son áreas estratégicamente localizadas dentro del territorio urbano que concentran condiciones favorables para promover procesos integrados de desarrollo urbano sostenible. El desarrollo de estas zonas permitiría aportar a la reactivación económica, mejorar el acceso equitativo a la ciudad y dar respuesta a brechas estructurales en vivienda, equipamientos, servicios y empleos, especialmente en contextos de crecimiento desigual o fragmentación urbana.

Estas zonas se definen por su capacidad de albergar nuevos desarrollos habitacionales, productivos, comerciales y de infraestructura, y por estar asociadas (de forma existente o proyectada) a mejoras en infraestructura pública, conectividad y capacidad del transporte público. Además, buscan movilizar inversión privada a partir de intervenciones públicas habilitantes, como inversiones en transporte, servicios básicos o espacios públicos, siguiendo una lógica de planificación integrada y de impacto territorial.

Desde el punto de vista territorial, presentan las siguientes características concatenadas:

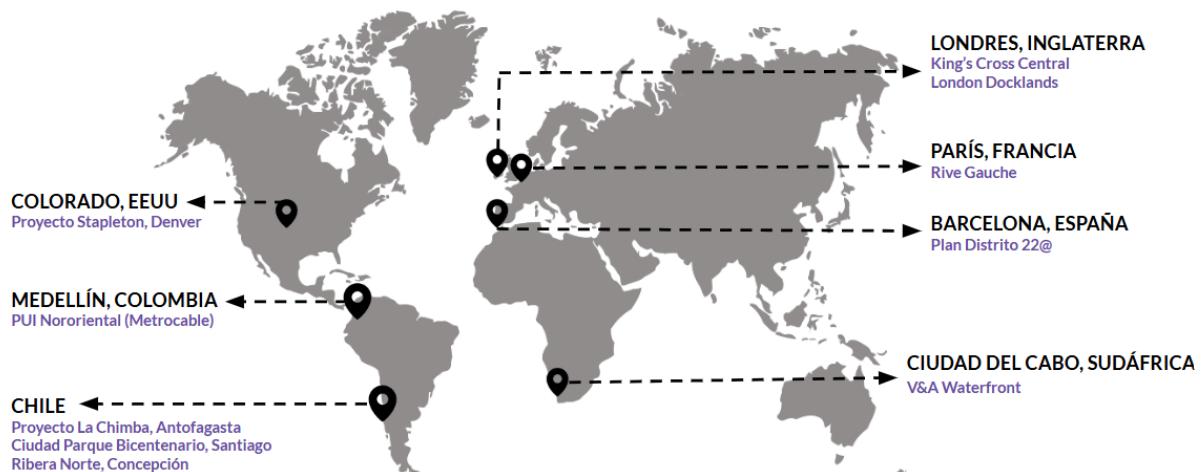
- **Alta presencia de suelo urbano eriazo o subutilizado.**
- **Áreas donde se proyecta o ejecuta infraestructura de transporte de gran escala.**

Para promover estas zonas será necesario avanzar, no solo en el desarrollo de grandes proyectos, sino sobre todo en planificación territorial integrada, con planes vinculantes que integren todas las decisiones normativas sobre el uso del suelo, la inversión pública en infraestructura, equipamientos y servicios, además de nuevas herramientas de gestión urbana. Se distingue una diversidad de herramientas para su promoción, de acuerdo con diferentes tipologías urbanas:

- **Zonas de reconversión industrial en obsolescencia** hacia usos mixtos.
- **Zonas de regeneración** en sectores deteriorados o con bajo dinamismo urbano.
- **Zonas de integración social** orientadas a la densificación equilibrada en sectores con buena accesibilidad a bienes públicos urbanos.
- **Zonas de crecimiento urbano planificado**, con provisión anticipada de infraestructura y servicios en áreas periféricas de las ciudades que quedan bien conectadas al resto de la ciudad a través de infraestructuras de transporte público.

A nivel nacional e internacional existen casos exitosos de grandes operaciones urbano-habitacionales que aportan aprendizajes y principios transferibles a una política pública que fomente la creación y gestión de estas zonas.

Figura 1. Casos revisados.



Fuente: Elaboración propia.

Aprendizajes para el desarrollo de Zonas de Oportunidad en Chile

1. El transporte público como la columna vertebral del desarrollo urbano

Las grandes transformaciones comenzaron cuando llegó la inversión pública en infraestructuras de transporte público de gran escala, convirtiéndose en nodos de atracción de inversión privada, siempre que existan reglas claras de densidad, mezcla de usos y porcentajes de vivienda de interés público.

En Chile, esto refuerza la idea de que las Zonas de Oportunidad deben definirse alrededor de la red de Metro, trenes, tranvías y teleféricos, con densidades mínimas y usos mixtos.

2. Gobernanza con atribuciones claras, más allá de los ciclos políticos

Los casos exitosos consolidaron agencias de gestión, empresas público-privadas o corporaciones con atribuciones legales y financieras que aseguren continuidad de los proyectos más allá de ciclos políticos. Esto permitió coordinar inversiones públicas, articular actores privados y sostener las iniciativas a 20-30 años.

Esto es clave para superar la fragmentación entre MINVU, MOP, municipios y gobiernos regionales, y dar continuidad a las decisiones urbanas más allá de los gobiernos de turno.

3. Planes maestros que comprometan intervenciones urbanas y sociales

El denominador común fue la existencia de planes maestros vinculantes y normas urbanísticas que obligaron a incluir vivienda asequible, espacios públicos, equipamientos y servicios.

Por ello se necesita de planes maestros con fuerza normativa que aseguren que las plusvalías generadas tengan un beneficio social y no se queden solo en el mercado inmobiliario.

4. Mecanismos de financiamiento que capturen y reinviertan la plusvalía urbana

En los casos revisados, los recursos para equipamientos y espacios públicos se financian con los mismos beneficios generados por las grandes inversiones públicas en transporte. La innovación financiera fue lo que transformó proyectos de visión en realidades sostenibles.

En el contexto nacional urge institucionalizar mecanismos que capturen plusvalías y los destinen a inversión social dentro del alcance de las Zonas de Oportunidad.

5. Desarrollo económico y empleo local como eje de integración

Los proyectos exitosos no solo desarrollaron viviendas, generaron polos de innovación, clusters productivos y nuevos empleos permanentes.

Estas zonas deben planificarse como distritos de desarrollo económico local, integrando espacios de producción, comercio, servicios, capacitación y empleo local.

6. Cohesión social como condición de los proyectos urbanos

El mix de vivienda de interés público, ya sea en propiedad o a través de programas de arriendo, junto con el empleo local y equipamientos detonantes (parques, centros culturales y educacionales), se planteó desde el inicio en los casos más exitosos.

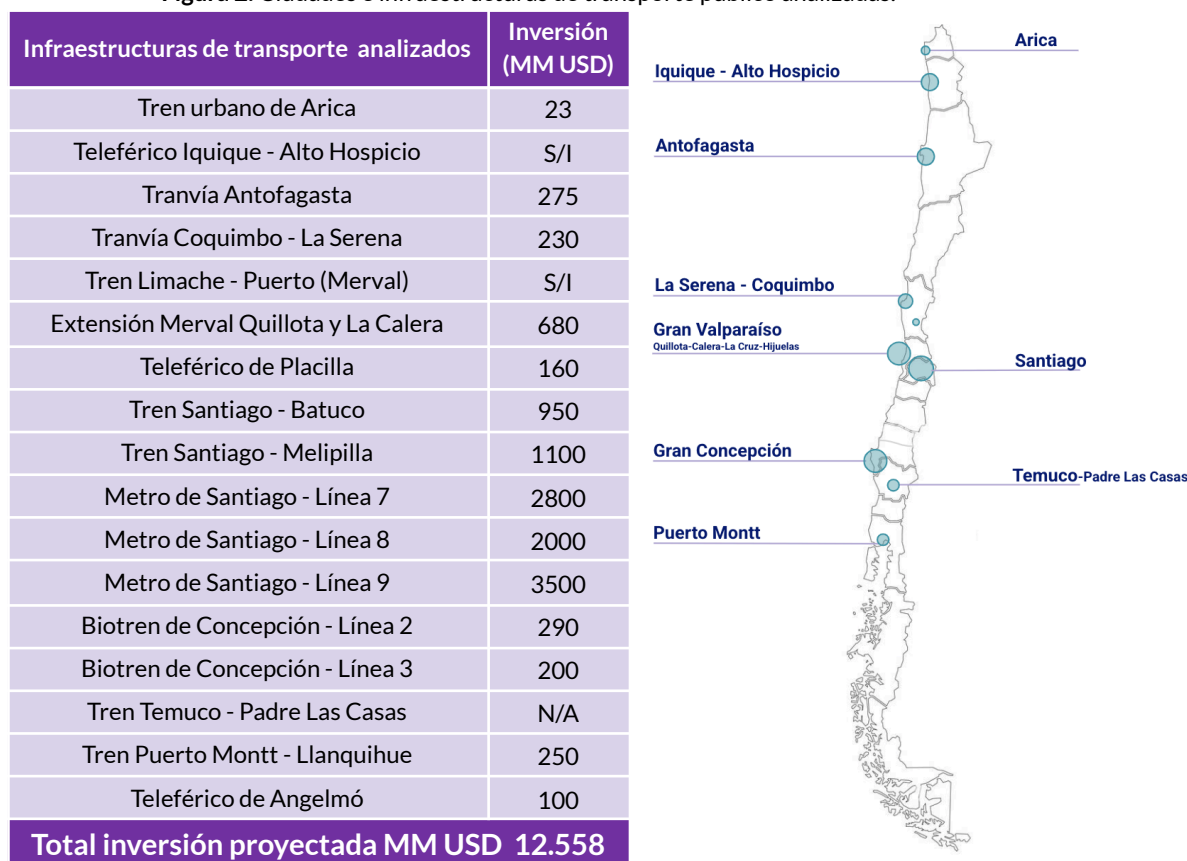
La experiencia chilena cuenta con innumerables casos en los cuales los equipamientos y servicios planificados demoraron años en desarrollarse, quedando las viviendas entregadas por el estado en situación de exclusión social, por lo cual se recomienda iniciar los desarrollos con los proyectos urbanos detonantes.

Oportunidades de desarrollo en torno al transporte a nivel nacional

Para identificar el potencial desarrollo de Zonas de Oportunidad en el país, se analizaron los entornos urbanos de 17 proyectos de infraestructura de transporte público que movilizarán una inversión pública de más de \$12.000 millones de dólares, entre los cuales se consideran trenes, tranvías, metro y teleféricos (en desarrollo o proyectados).

Este análisis se realizó a través de datos geoespaciales obtenidos de la plataforma [Plan Local](#), mediante la cual se identificaron suelos disponibles en torno a las infraestructuras analizadas y su potencial de desarrollo de acuerdo a los Instrumentos de Planificación Vigentes y sin considerar suelos afectos a riesgos o sujetos de protección ambiental. Producto de lo anterior, se identificaron los predios eriazos, predios con usos blandos como estacionamientos y bodegas, además de suelos industriales potenciales de reconvertir a usos mixtos en los entornos inmediatos de las estaciones (15 minutos caminando alrededor y/o 1 km a la redonda) y se calculó la cantidad de viviendas posibles de desarrollar.

Figura 2: Ciudades e infraestructuras de transporte público analizadas.



Fuente: Elaboración propia.

De esta revisión, se identificó una superficie de 1.822 ha de suelos eriazos y blandos, suelos industriales potenciales de reconvertir a usos mixtos y suelos urbanizables contiguos al límite urbano. Al descartar aquellos suelos con afectación a riesgos (de acuerdo a IPT vigentes) y con algún grado de protección ambiental (humedales, quebradas, áreas de valor ambiental, parques, áreas verdes intercomunales, etc.), la superficie se reduce un 5%, llegando a un recuento de 1.724 ha de suelo que permitirían el desarrollo de grandes proyectos urbano-habitacionales.

Habiendo analizado los 17 proyectos de infraestructura mencionados, se seleccionaron 12 áreas en 7 ciudades que ofrecen mayores ventajas para desarrollar Zonas de Oportunidad. Entre todas estas zonas se identificó una superficie de 925,91 hectáreas de suelos, de los cuales, descartando aquellos con afectación a riesgos y protección ambiental (humedales, quebradas, áreas de valor ambiental, parques, áreas verdes intercomunales, etc.), la superficie resultante alcanza 888,56 hectáreas.

De estos suelos desarrollables, la mayoría cuenta con mala accesibilidad a bienes públicos urbanos (84,5%), reafirmando que en estas zonas la inversión en infraestructura de transporte debería estar acompañada del desarrollo de equipamientos y servicios, además de viviendas que permitan responder a la demanda habitacional de diferentes grupos sociodemográficos.

Tabla 1: Cuadro resumen de tipos de suelo identificados.

Proyecto / Estación(es)	Superficie total (ha)	Buena accesibilidad a BPU (Ha)	Regular accesibilidad a BPU (Ha)	Mala accesibilidad a BPU (Ha)
Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba	61.10	0.0	0.0	61.1
Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri	19.38	9.2	10.2	0.0
Merval Proyectado / Quillota Sur	40.51	0.0	0.0	40.5
Tren Santiago - Batuco / Las Industrias	146.13	0.0	0.0	146.1
Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite	250.42	0.0	1.0	249.5
Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante	96.70	11.5	1.3	83.9
Metro L8 - Estación Trinidad	22.31	0.0	0.0	22.3
Metro L9 - Plaza de la Pintana	102.41	25.1	34.1	43.2
Metro L9 - Eyzaguirre	17.68	0.0	11.3	6.4
Biotren L2 - Los Canelos	43.36	0.0	0.0	43.4
Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas	23.16	23.2	0.0	0.0
Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma	65.41	0.0	11.1	54.3
	888.56	68.9	68.9	750.71
		7.8%	7.8%	84.5%

Fuente: Elaboración propia en base a datos SIEDU (2020).

La mayoría de los suelos se encuentran colindantes a zonas de desarrollo urbano condicionado o áreas rurales próximas al límite urbano, con la mitad de la superficie identificada (450 hectáreas). De estas, el 75% se concentra en 2 estaciones: Estación Las Industrias del Tren Santiago - Batuco (128 hectáreas) y Estación Ciudad Satélite del Tren Santiago - Melipilla en la comuna de Maipú (208 hectáreas), ambos sectores que, si bien se encuentran bastante segregados del resto de la ciudad, quedarán bien conectados a través de trenes y por ello son casos interesantes para la provisión anticipada de infraestructura y servicios.

Luego destaca el potencial de desarrollo de suelos eriazos y blandos dentro del área urbana consolidada (34,5%), sumando 310,57 hectáreas las cuales se concentran en las comunas de Renca (Estaciones Brasil y José Miguel Infante de la Línea 7 de Metro) y Puerto Montt (Estación La Paloma). En este último caso, proponiendo la reconversión de un aeródromo privado al interior del área consolidada de la ciudad, en una estación que, si bien actualmente es la terminal del Tren, se propone que sea intermodal con la conexión al Teleférico de Angelmó. Por último, se identifica un 15,5% del suelo donde se puede generar reconversión de zonas industriales, destacando el potencial de cambio a usos mixtos que permitan desarrollar viviendas y equipamientos en Maipú y el sector de Cosmito en Penco.

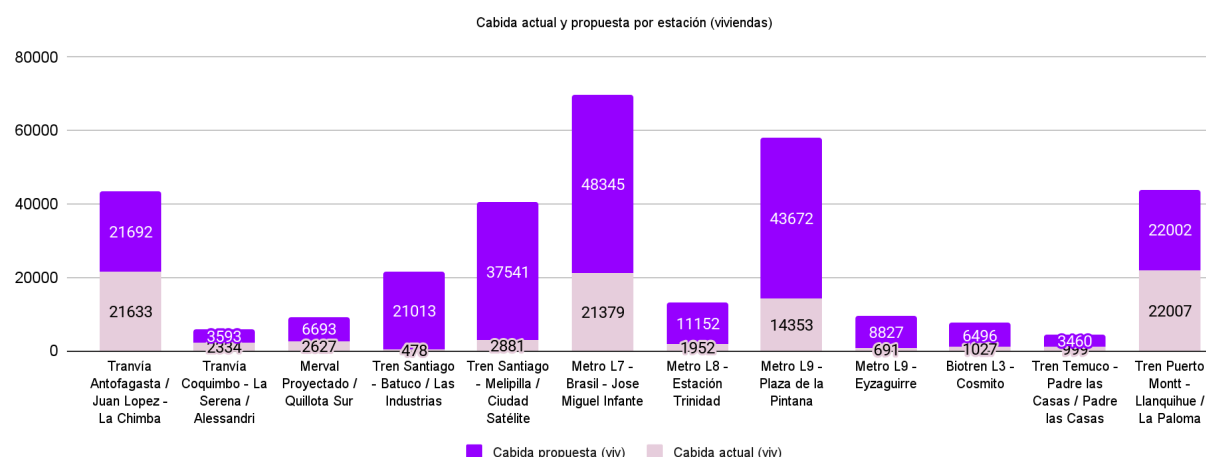
Tabla 2: Cuadro resumen de tipos de suelo identificados.

Estación	Suelos eriazos y blandos (ha)	Reconversión industrial (ha)	Expansión planificada (ha)
Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba	40.1	21.0	0.0
Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri	19.4	0.0	0.0
Merval Proyectado / Quillota Sur	34.8	5.7	0.0
Tren Santiago - Batuco / Las Industrias	0.0	17.9	128.2
Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite	10.3	32.2	208.0
Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante	96.7	0.0	0.0
Metro L8 - Estación Trinidad	22.3	0.0	0.0
Metro L9 - Plaza de la Pintana	102.4	0.0	0.0
Metro L9 - Eyzaguirre	6.4	11.3	0.0
Biotren L2 - Los Canelos	10.1	33.2	0.0
Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas	3.3	12.7	7.1
Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma	65.4	0.0	0.0
	411.17	134.06	343.34
	46.3%	15.1%	38.6%

Fuente: Elaboración propia en base a SII y levantamiento de suelos a través de Felt.com.

Al analizar el potencial de desarrollo, **se observa que en las 888,56 hectáreas mencionadas, se podrían construir casi 90.000 nuevas viviendas conforme a la densidad máxima vigente a través de los IPT.**

Sin embargo, modelando que en estas zonas se podrían desarrollar incentivos normativos para incorporar nuevos equipamientos, áreas verdes y viviendas de interés público, su potencial podría alcanzar las 234.000 nuevas viviendas, aumentando la densidad a 2.000 hab/ha para suelos en torno a estaciones de Metro y 600 hab/ha en torno a estaciones de trenes, tranvías y teleféricos.

Figura 3: Cabida actual y potencial habitacional propuesta para cada zona de oportunidad.


Desde la perspectiva laboral, una estimación inicial revela un potencial de generación de más de 160.000 empleos temporales y más de 40.000 empleos permanentes (Tabla 3). Sin embargo, la estimación de impactos asociados con la creación de nuevos empleos permanentes dependerá del diseño de cada Plan Maestro y de las necesidades del territorio.

Los corredores de mayor dinamismo corresponden nuevamente al Tren Santiago–Melipilla, con 47.165 empleos temporales y 11.791 permanentes, y al Tren Santiago–Batuco, con 27.523 empleos temporales y 6.881 permanentes. En el ámbito regional, los proyectos del Tranvía Antofagasta, Biotren L3 y Tren Puerto Montt–Llanquihue aportan más de 30.000 empleos temporales adicionales, fortaleciendo las economías locales y generando polos de especialización en construcción, servicios urbanos, comercio y logística.

Estos empleos no sólo impulsan la actividad económica inmediata, sino que también fortalecen la base de empleo permanente en los nuevos distritos, con énfasis en servicios, mantenimiento urbano y actividades productivas complementarias.

Tabla 3: Estimación de creación de empleos temporales (construcción) y permanentes para cada Zona

Proyecto / Estación(es)	Proyecto	Estimación empleos temporales	Estimación empleos permanentes
Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba		11.508	2.877
Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri		3.650	913
Merval Proyectado / Quillota Sur		7.630	1.907
Tren Santiago - Batuco / Las Industrias		27.523	6.881
Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite		47.165	11.791
Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante		18.213	4.553
Metro L8 - Estación Trinidad		4.202	1.050
Metro L9 - Plaza de la Pintana		19.288	4.822
Metro L9 - Eyzaguirre		3.330	832
Biotren L3 - Cosmito		8.167	2.042
Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas		4.362	1.091
Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma		12.320	3.080
		167.356 empleos	41.839 empleos

Fuente: Elaboración propia en base a referencias de casos internacionales revisados.

Exploraciones en torno a su implementación y gobernanza

Se proponen estas zonas como un marco para orientar intervenciones urbanas integradas en áreas estratégicas del territorio, articulando vivienda, movilidad, empleo, infraestructura y gestión de suelo. Se conciben como espacios de coordinación multinivel que permitan alinear capacidades regionales y locales, orientar la inversión pública y privada y conducir proyectos urbanos de alto impacto mediante instrumentos existentes o adaptables.

Desde esta perspectiva, se identifican mecanismos de gobernanza e implementación que podrían ser evaluados por especialistas para determinar su factibilidad dentro del marco regulatorio chileno. Una de las alternativas es analizar la pertinencia de una nueva Ley Marco de Zonas de Oportunidad o a través de modificaciones a la Ley 21.450, que establezca nuevos principios orientadores, reglas procedimentales y estructuras de gobernanza intersectorial y multinivel. Su diseño requeriría un debate técnico informado sobre planificación territorial, institucionalidad regional y modelos de gestión urbana.

Respecto a su gobernanza, se sugiere que se ubique en los Gobiernos Regionales, considerando su rol emergente en planificación, inversión y articulación territorial. Podría evaluarse aprovechar el potencial de articulación con Desarrollo País para adquirir suelos estratégicos y coordinar la implementación de estas zonas, o en su defecto, a través de la creación de entidades regionales dedicadas a la planificación, gestión de suelo y ejecución de proyectos detonantes cuya estructura jurídica, atribuciones y capacidades técnicas ad-hoc. La coordinación con los municipios sería clave para asegurar que la toma de decisiones incorpore las necesidades, déficits y visiones locales.

En materia normativa, se propone establecer Planes Maestros con efecto vinculante, para lo cual podría utilizarse la figura de las Áreas de Desarrollo Prioritario en los PRI/PRM o estructurarse mediante la figura del Artículo N° 72 de la LGUC (Zonas de Remodelación), evaluando la factibilidad de extender su aplicación a los Gobiernos Regionales. Tales instrumentos permitirían definir densidades equilibradas, usos mixtos, vivienda de interés público, infraestructura habilitante y estándares ambientales.

Respecto al financiamiento, se exploran esquemas mixtos de inversión pública y privada, tales como convenios de programación, participación de plusvalías, aportes en especies, contribuciones por mejoras, sociedades mixtas, fondos de reinversión territorial y beneficios tributarios para la creación de nuevos empleos permanentes, asegurando que parte de las plusvalías y retornos generados por estas transformaciones urbanas se reinviertan en el mismo territorio, reduciendo las brechas existentes a nivel de equipamientos con criterios de sostenibilidad fiscal.

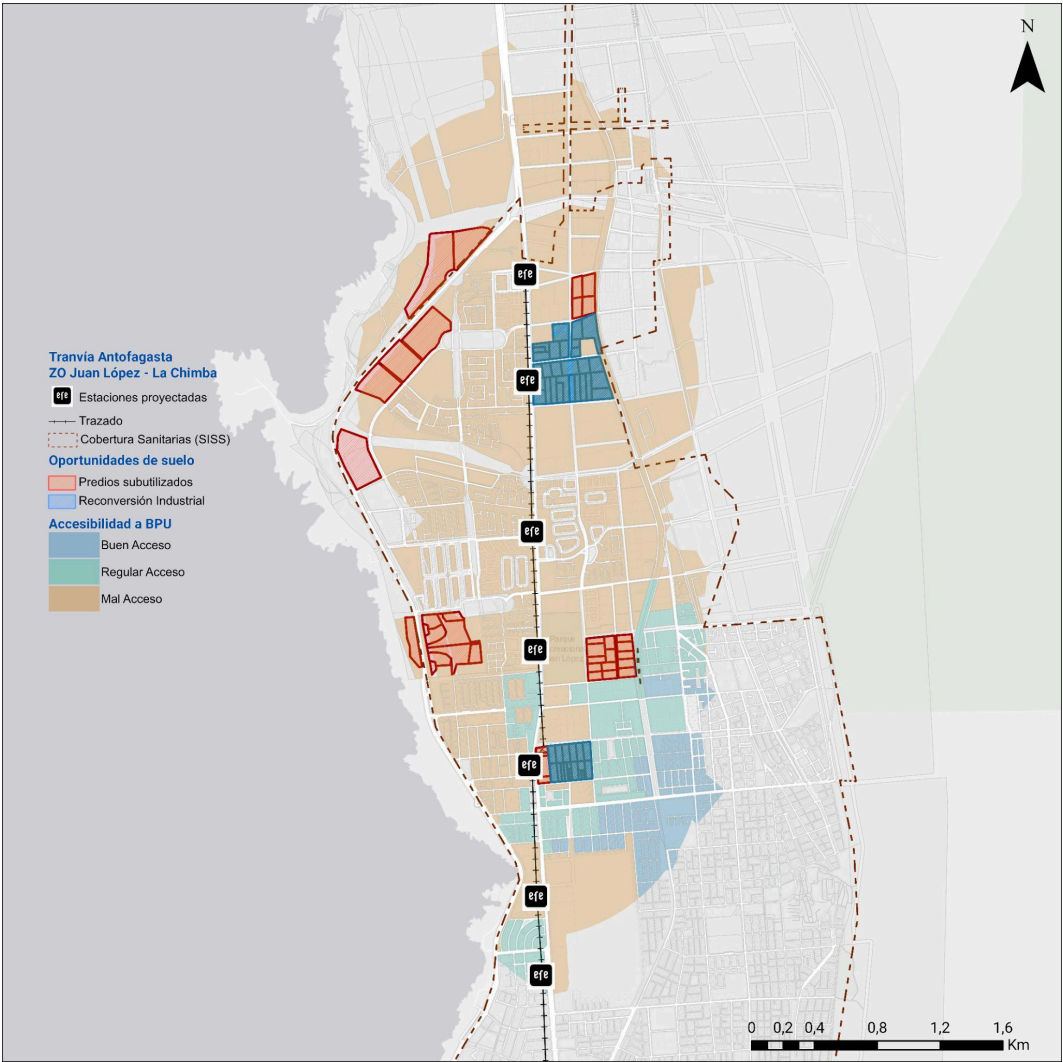
Asimismo, se sugiere que estas zonas cuenten con un sistema de monitoreo y evaluación basado en indicadores de vivienda, empleo, inversión, movilidad y cohesión social. Su eventual monitoreo se debería encontrar a cargo de los Gobiernos Regionales pero con participación de actores externos (academia, sociedad civil, privados, entre otros) que permita generar información sistemática para seguimiento, transparencia y ajuste de políticas.

Cuando se desarrollan proyectos de infraestructura, estos generan grandes transformaciones urbanas que deben ser aprovechadas para promover integración social, regeneración urbana, creación de nuevos empleos y el desarrollo de equipamientos y servicios, planificando el crecimiento de la ciudad de manera integrada.

Anexo: Revisión de principales Zonas de Oportunidad identificadas

Tranvía Antofagasta, Estaciones Juan López, Plaza Villa Carrizo y la Coipa.

Figura 1: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

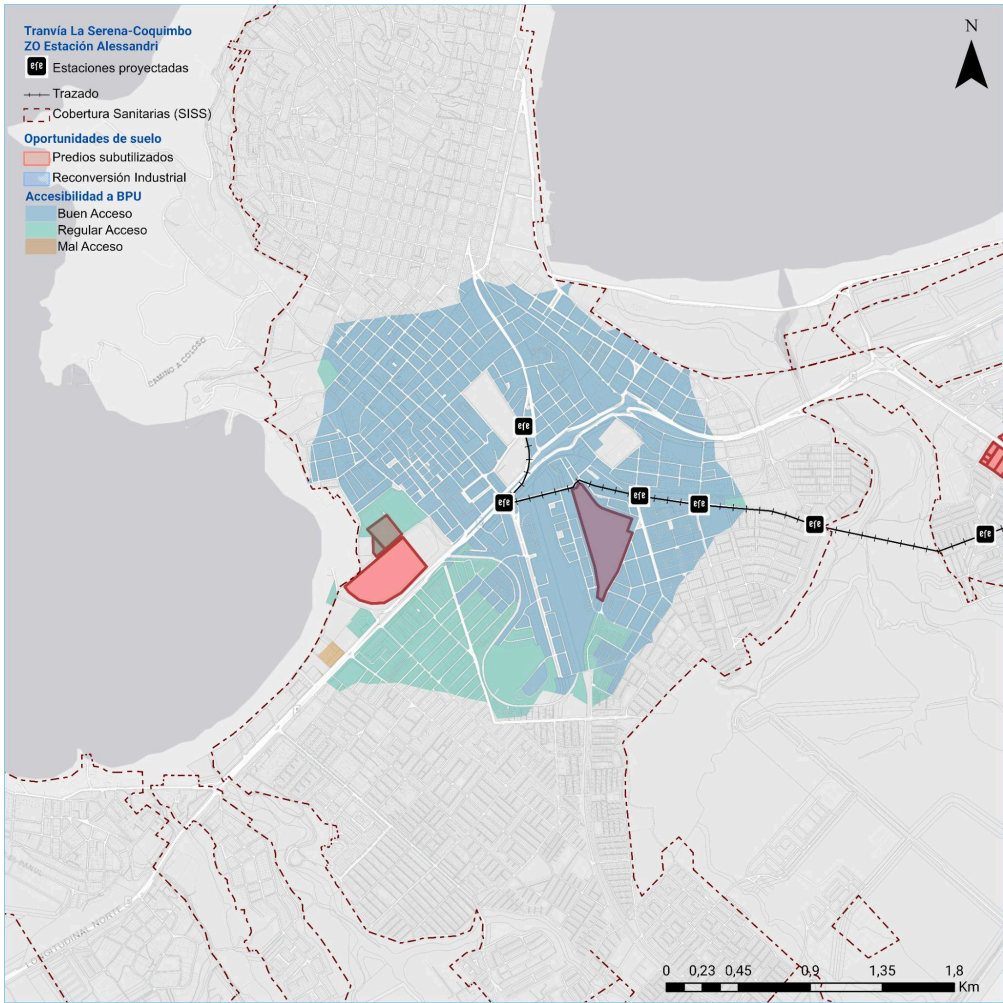
Tabla 1: Detalle suelos de Estación Juan López y Villa Carrizo.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	34.2	14779	14853	5.9	3514	3514	40.1	18293	18367
Reconversión industrial	21.0	3341	3325	0.0	0	0	21.0	3341	3325
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	55.24	18119	18178	5.86	3514	3514	61.1	21633	21692

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tranvía La Serena-Coquimbo, Estación Alessandri, Coquimbo

Figura 2: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 2: Detalle suelos de Estación Alessandri.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	19.4	2334	3593	0.0	0	0	19.4	2334	3593
Reconversión Industrial	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	19.38	2334	3593	0.00	0	0	19.4	2334	3593

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Merval Extensión Quillota - La Calera, Estación Quillota Sur, Quillota.

Figura 3: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 3: Detalle suelos de Estación Quillota Sur.

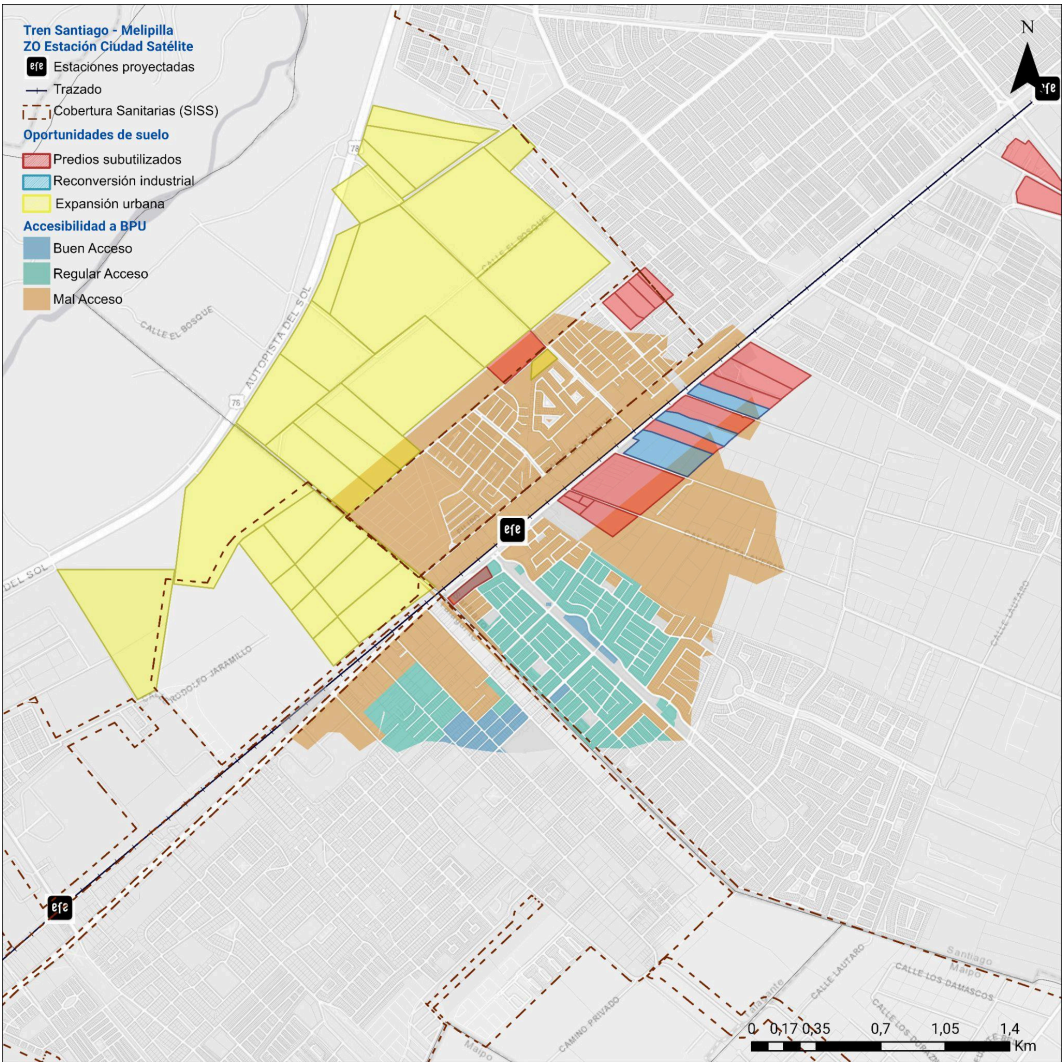
Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos*	2.2	351	351	32.6	2275	5483	34.8	2627	5834
Reversión industrial	0.0	0	0	5.7	0	859	5.7	0	859
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	2.16	351	351	38.34	2275	6342	40.5	2627	6693

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

* PRC en proceso de actualización

Tren Santiago-Melipilla, Estación Ciudad Satélite, Maipú y Padre Hurtado.

Figura 4: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

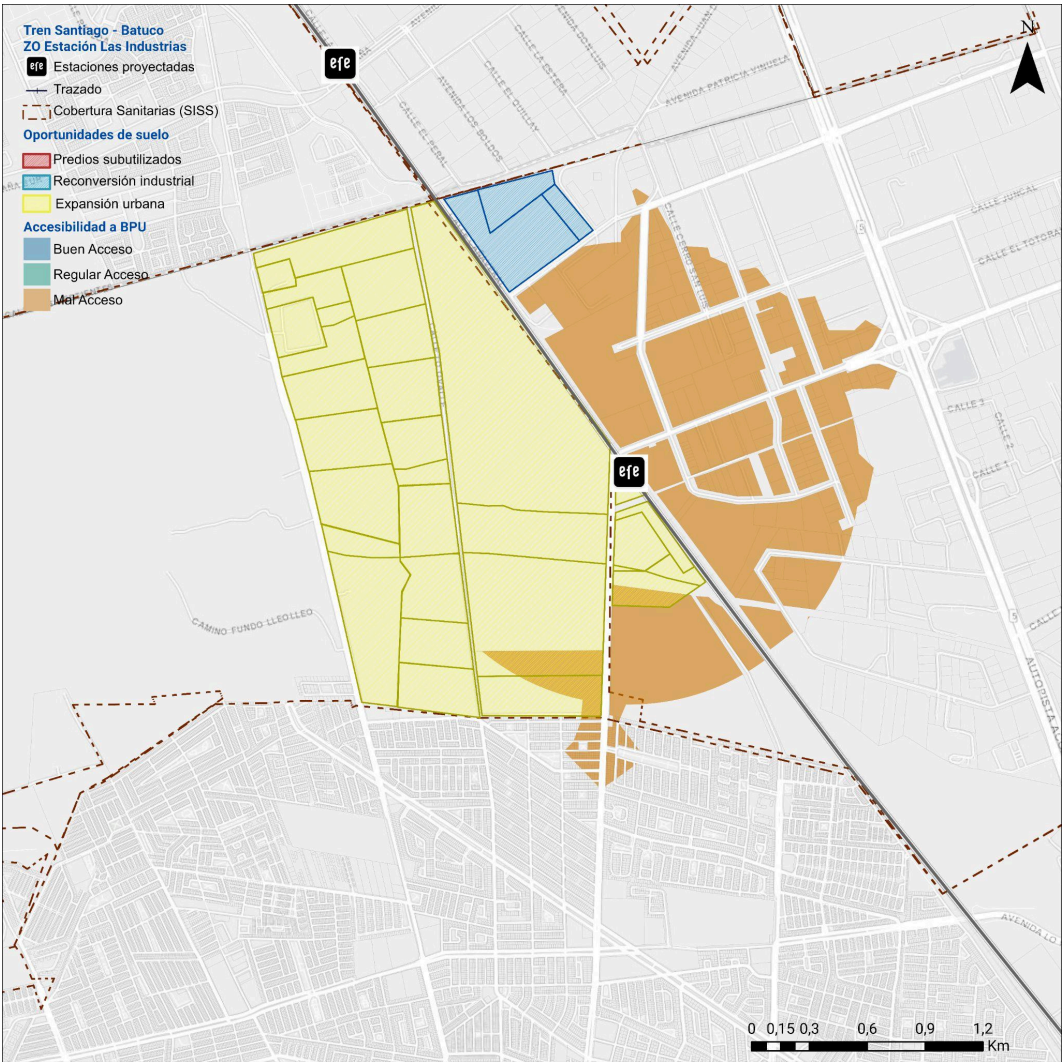
Tabla 4: Detalle suelos de Estación Ciudad Satélite.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	10.3	350	1535	0,0	0,0	0,0	10.3	350	1535
Reconversión industrial	32.2	0,0	4818	0,0	0,0	0,0	32.2	0,0	4818
Expansión planificada	75.0	2531	11245	133.0	0,0	19943	208.0	2531	31188
Total	117.43	2881	17598	132.99	0.0	19943	250.42	2881	37541

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Santiago-Batuco, Estación Las Industrias, Quilicura.

Figura 5: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

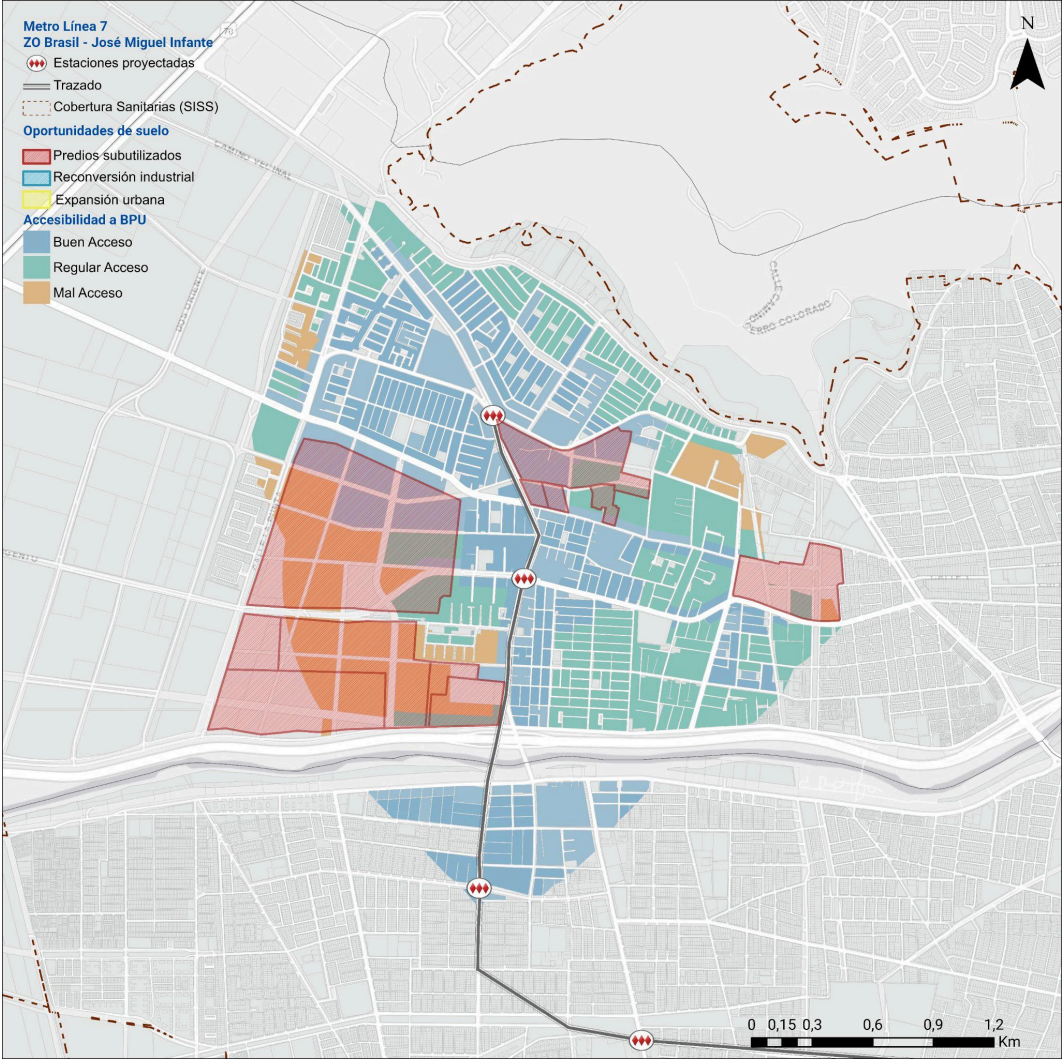
Tabla 5: Detalle suelos de Estación Las Industrias.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Reconversión industrial	17.9	0	2688	0.0	0	0	17.9	0	2688
Expansión planificada	12.6	18	986	115.6	461	17339	128.2	478	18325
Total	30.5	18	3674	116	461	17339	146.1	478	21013

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 7, Estaciones J.M. Infante y Brasil, Renca

Figura 6: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

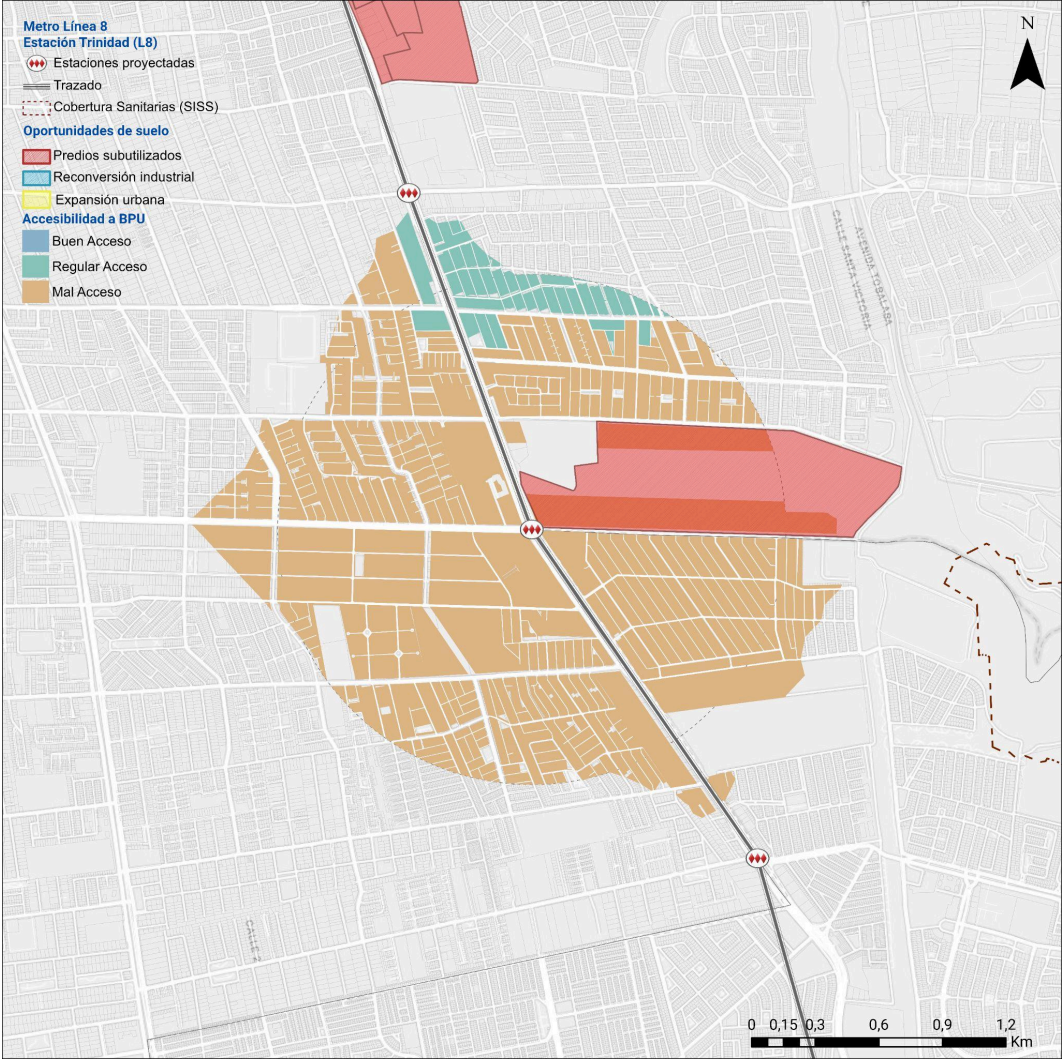
Tabla 6: Detalle suelos de Estaciones José Miguel Infante y Brasil.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	96.7	21379	48345	0,0	0,0	0,0	96.7	21379	48345
Reconversión industrial	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Expansión planificada	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	96.7	21379	48345	0	0	0	96.7	21379	48345

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 8, Estación Trinidad, La Florida.

Figura 7: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

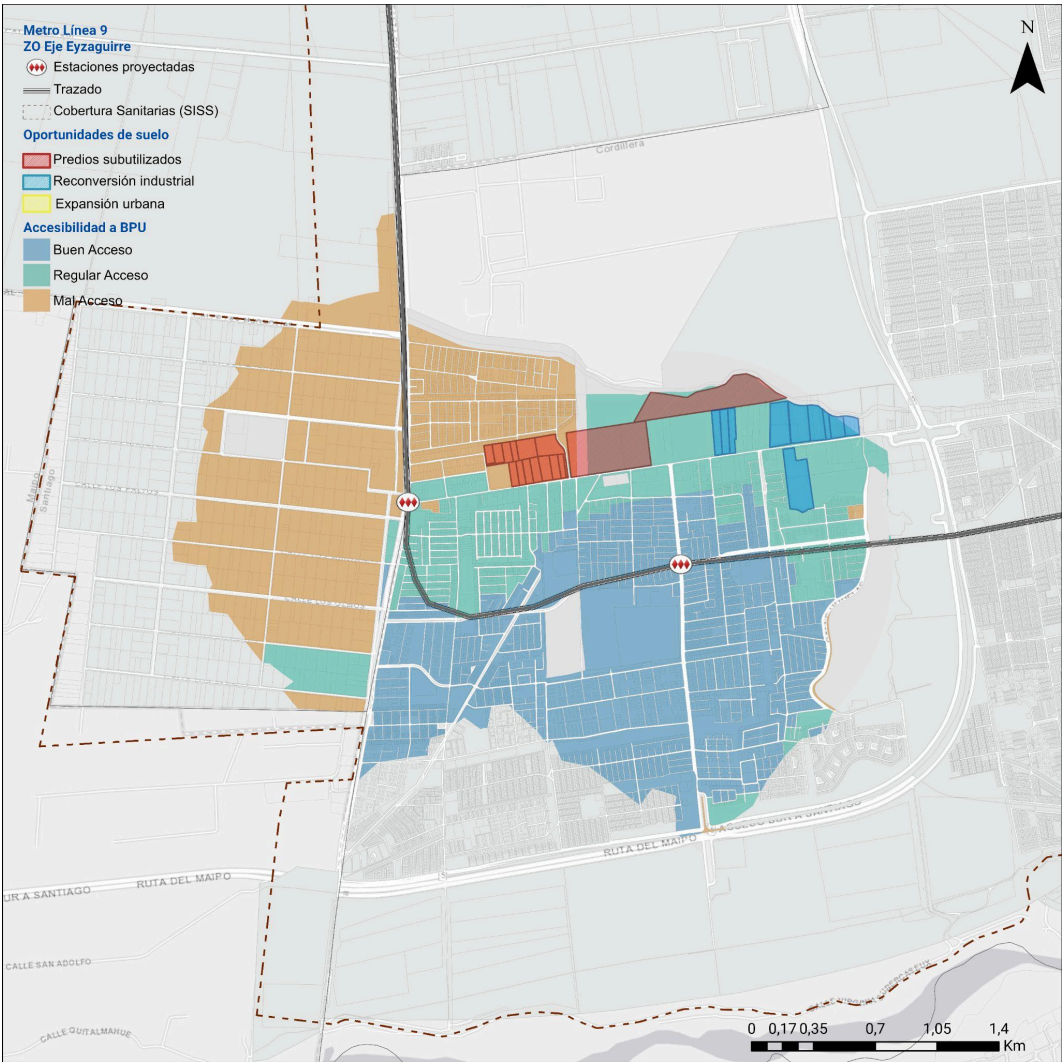
Tabla 7: Detalle suelos de Estación Trinidad.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	22.3	1952	11152	0.0	0	0	22.3	1952	11152
Reconversión industrial	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	22.31	1952	11152	0.00	0	0	22.3	1952	11152

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 9, Eje Eyzaguirre, Puente Alto.

Figura 8: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

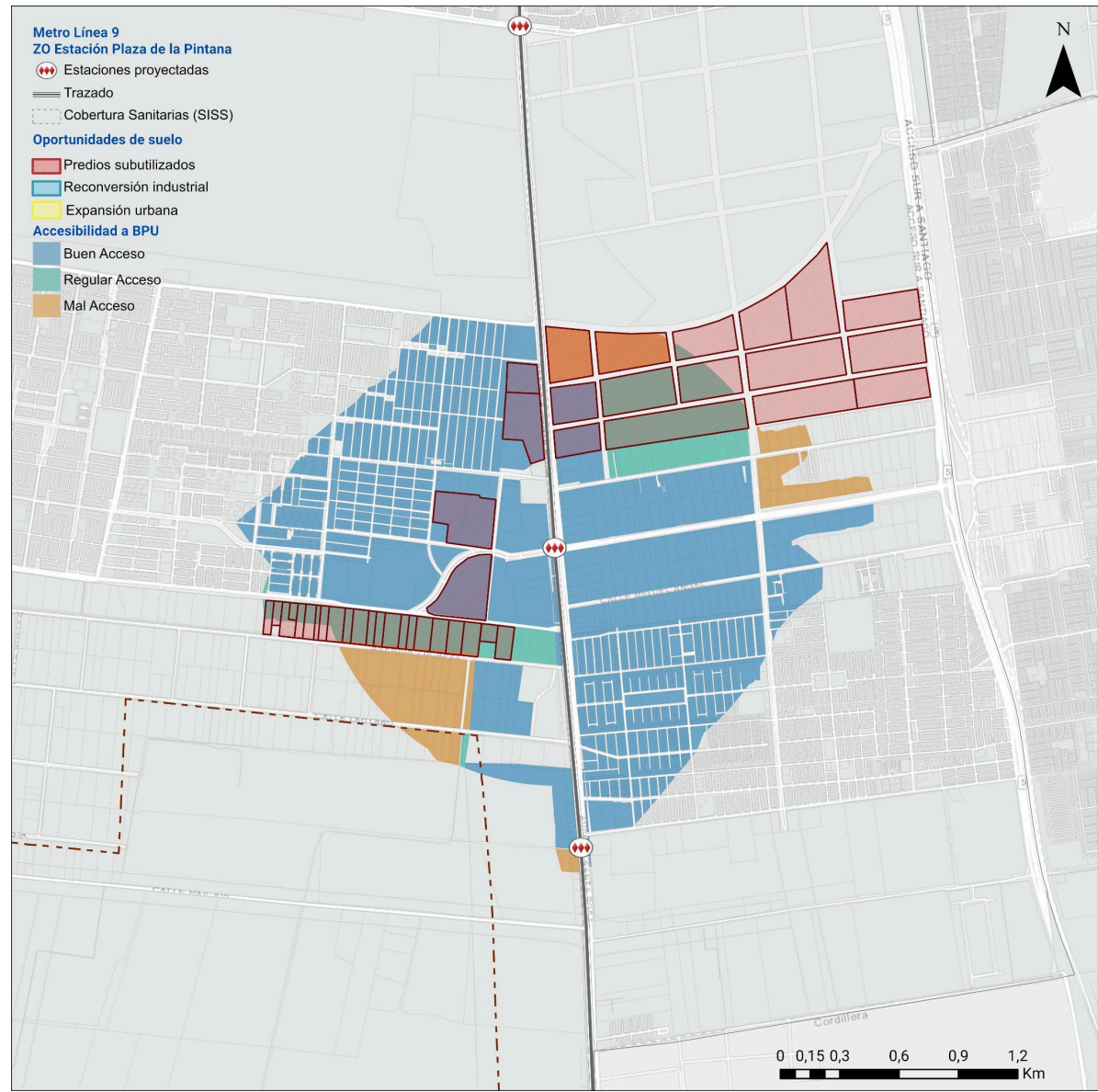
Tabla 8: Detalle suelos de Estación Eyzaguirre.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	6.4	368	3206	0.0	0	0	6.4	368	3206
Reconversión industrial	11.3	323	5621	0.0	0	0	11.3	323	5621
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	17.7	691	8827	0	0	0	17.7	691	8827

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 9, Estación Plaza de la Pintana, La Pintana.

Figura 9: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

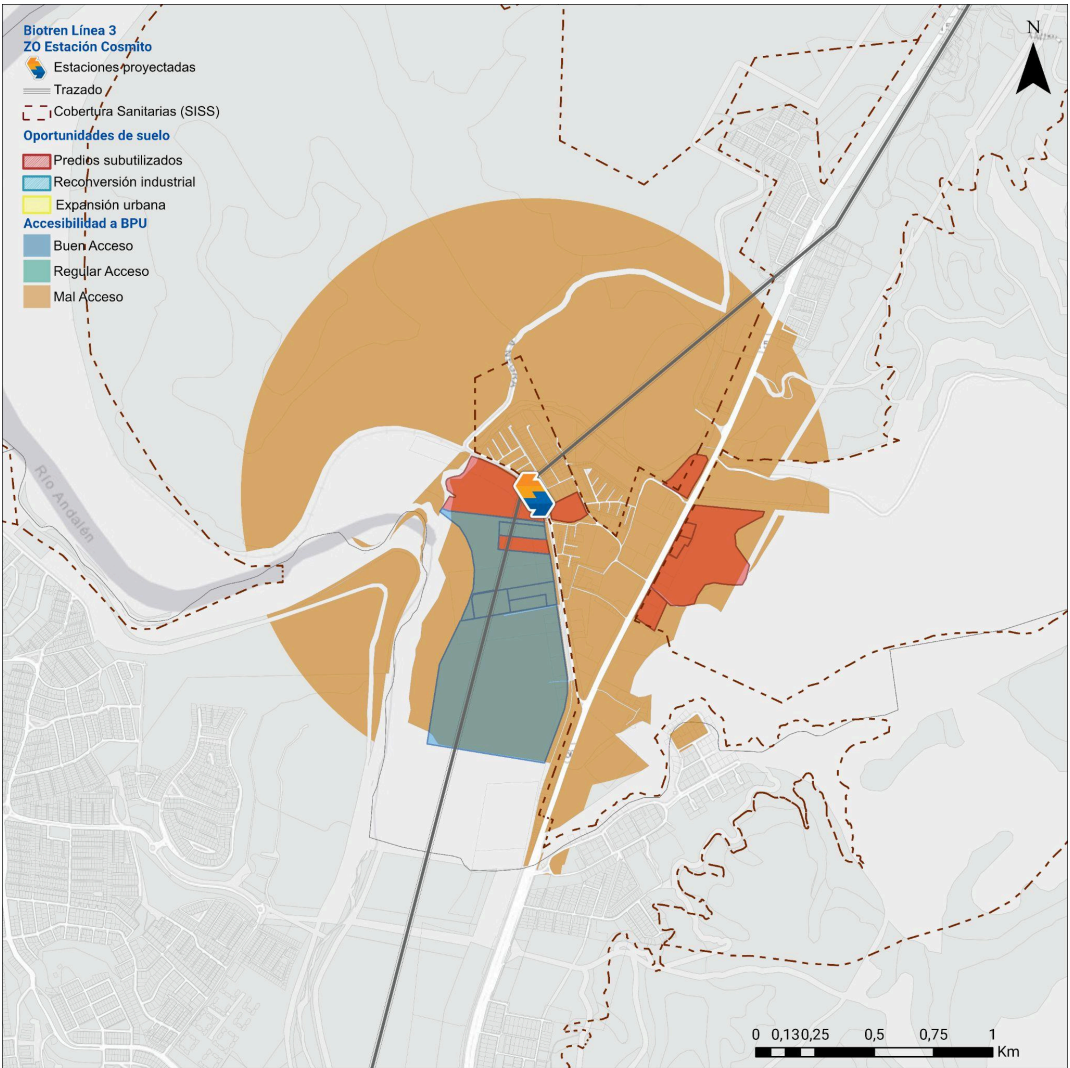
Tabla 9: Detalle suelos de Estación La Pintana.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	102.4	14353	43672	0.0	0	0	102.4	14353	43672
Reconversión industrial	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	102.4	14353	43672	0.00	0	0	102.4	14353	43672

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Biotren Línea 3, Estación Cosmito, Penco

Figura 10: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

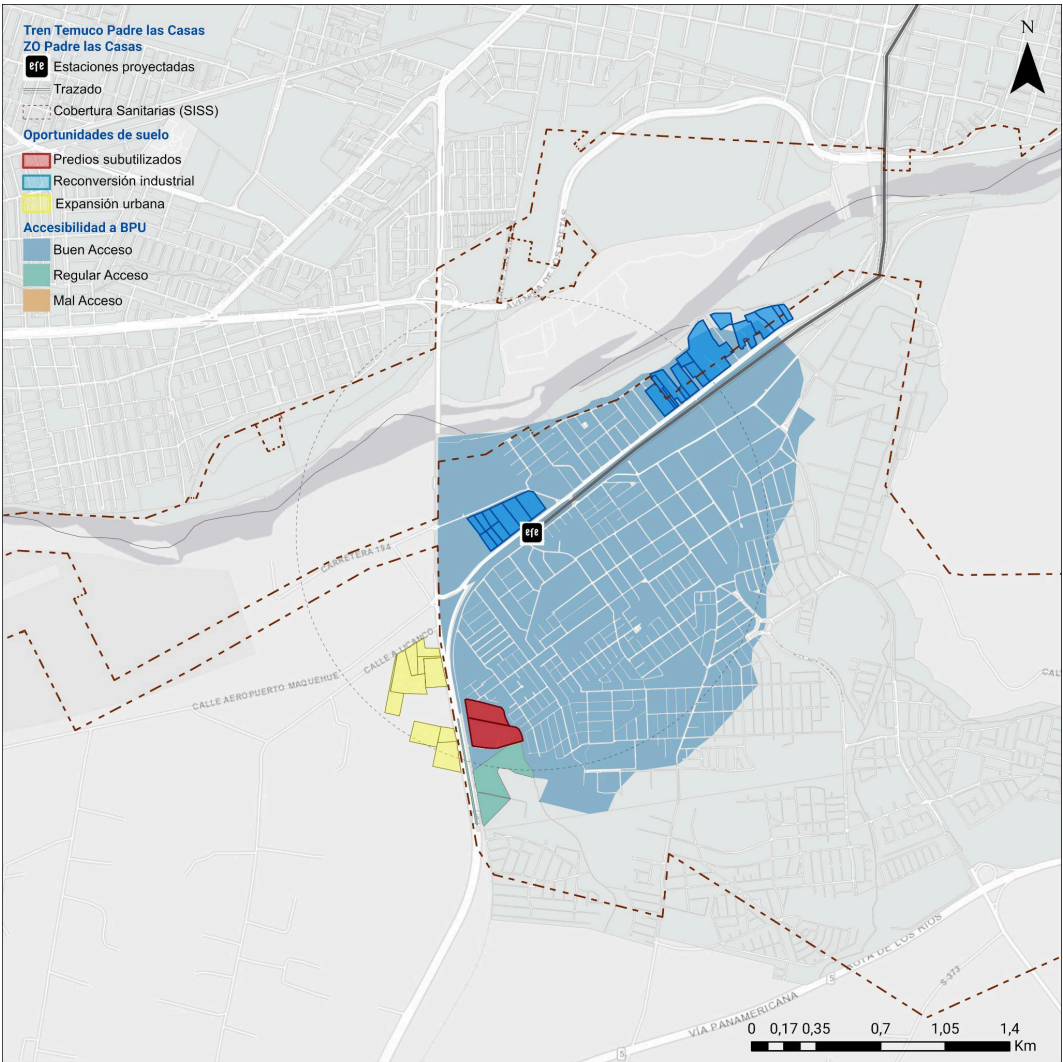
Tabla 10: Detalle suelos de Estación Cosmito.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	10.1	1027	1513	0.0	0	0	10.1	1027	1513
Reconversión industrial	33.2	0	4983	0.0	0	0	33.2	0	4983
Expansión planificada	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
Total	43.4	1027	6496	0.00	0	0	43.4	1027	6496

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Temuco - Padre Las Casas, Estación Padre las Casas

Figura 11: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

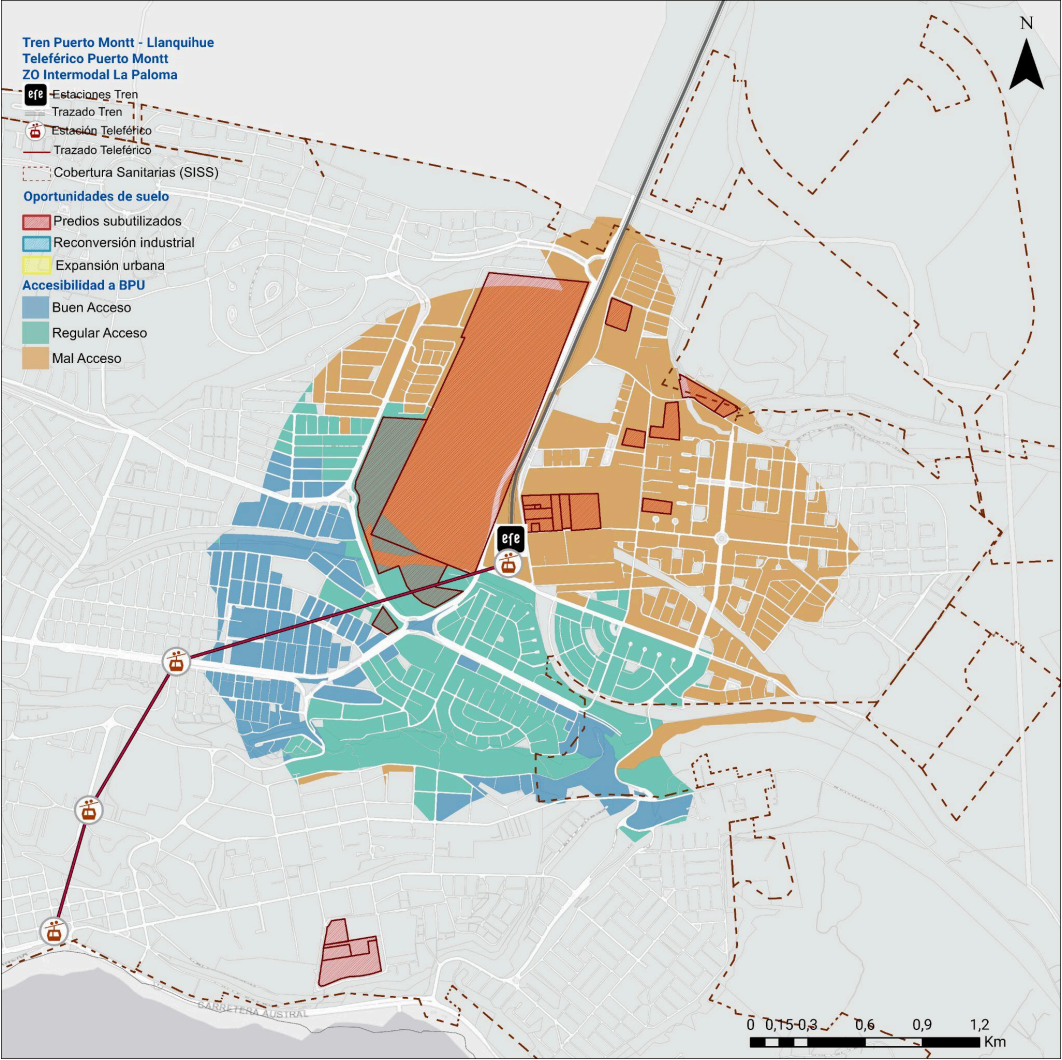
Tabla 11: Detalle suelos de Estación Padre Las Casas.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	3.3	207	496	0.0	0	0	3.3	207	496
Reconversión industrial	12.0	750	1796	0.7	42	101	12.7	792	1897
Expansión planificada	0.0	0	0	7.1	0	1067	7.1	0	1067
Total	15.3	956	2292	7.82	42	1168	23.2	999	3460

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Puerto Montt - Llanquihue / Teleférico Puerto Montt, Estación La Paloma

Figura 12: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 12: Detalle suelos de Estación Intermodal La Paloma.

Estrategia	Suelos Con factibilidad sanitaria			Suelos Sin factibilidad sanitaria			Total Suelos		
	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida suelos (viv)	Cabida propuesta (viv)	Superficie (Ha)	Cabida Suelos Total (viv)	Cabida propuesta Total (viv)
Eriazos y blandos	65.41	22007	22007	0	0	0	65.4	22007	22007
Reconversión industrial	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0
Expansión planificada	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0
Total	65.41	22007	22007	0.00	0	0	65.41	22007	22007

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Zonas de Oportunidad

en torno a proyectos
de infraestructura de
Transporte Público

