



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

El problema del arriendo asequible en la Región Metropolitana de Santiago: una aproximación económica y urbana

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magister en Desarrollo Urbano

Beca de Magíster del Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES) ANID-FONDAP
N°15130009

Fondecyt N° 1221332: “Geografías de la transitoriedad residencial: mercados, formas y prácticas del
arriendo en Chile”

Marioly Andrea Torres López

Profesor guía: Luis Fuentes Arce

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Pontificia Universidad Católica de Chile

09 de diciembre de 2024

Agradecimientos

Mi paso por el Magíster en Desarrollo Urbano, que culmina con esta tesis, no hubiese sido posible sin el apoyo de diferentes personas. En ese sentido, le agradezco a:

Mis padres y familia, que me han apoyado en esta como en tantas otras ocasiones en las que he querido asumir algún desafío. A Pablo, mi pareja, que con su buen humor y constante motivación me permitió concretar este proceso académico. A mis amigos, que me han apoyado de diferentes maneras en este tiempo.

A Déficit Cero, por permitirme estudiar y fomentar mi interés por la temática abordada en esta tesis.

A la comunidad académica del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, por entregar un espacio respetuoso e interdisciplinario para adquirir conocimientos. En especial, a Luis Fuentes, quien me orientó constantemente en el proceso de desarrollo de esta investigación.

A los compañeros de estudio, por generar un grato ambiente de aprendizaje multidisciplinar.

Al Centro de Cohesión Social y Urbana y al Fondecyt dirigido por Felipe Link, por el financiamiento recibido en 2024

RESUMEN

El propósito de esta tesis es identificar las implicancias que tiene la incorporación de criterios económicos y urbanos en la cuantificación y caracterización de los hogares con problemas de la asequibilidad del arriendo en la Región Metropolitana de Santiago, e identificar las brechas de focalización del subsidio de arriendo. Para lograr este propósito se adoptó un enfoque cuantitativo, basado en el análisis de datos secundarios, provenientes principalmente de la Encuesta Casen 2022.

Los resultados dan cuenta que combinar distintos enfoques de medición permite identificar a un mayor número de hogares con problemas de asequibilidad. Asimismo, reflejan que la focalización del subsidio de arriendo prioriza a sectores vulnerables, dejando sin apoyo a otro tipo de hogares, tales como sectores medios y hogares unipersonales, que igualmente requieren de apoyo estatal.

PALABRAS CLAVE

Asequibilidad del arriendo, enfoque ratio, ingreso mínimo residual, costo combinado de vivienda y transporte, focalización subsidio de arriendo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	9
2. MARCO TEÓRICO	11
2.1 Orígenes discusión asequibilidad de la vivienda.....	11
2.2 Discusión asequibilidad de la vivienda en la segunda mitad del XX.....	12
2.3 Discusión asequibilidad de la vivienda en el siglo XXI.....	14
2.4 Mediciones asequibilidad de la vivienda	15
2.5 Asequibilidad de la vivienda en Chile.....	19
3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN, HIPÓTESIS Y OBJETIVOS	22
3.1 Pregunta de investigación.....	22
3.2 Hipótesis	23
3.3 Objetivo general:.....	23
3.4 Objetivos específicos:	23
4. MARCO METODOLÓGICO	24
4.1 Enfoque metodológico:.....	24
4.2 Diseño metodológico:.....	24
4.3 Conceptualización estimaciones.....	26
4.3.1. <i>Objetivo específico 1:</i>	26
4.3.2. <i>Objetivo específico 2:</i>	30
4.3.3. <i>Objetivo específico 3:</i>	33
4.4 Limitaciones de la investigación:	34
5. RESULTADOS	35
5.1 Resultados estimación asequibilidad del arriendo	35
5.1.1. <i>Resultados generales</i>	35
5.1.2. <i>Estimaciones asequibilidad de la vivienda según diferentes enfoques</i>	37
5.2 Caracterización hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.....	39
5.2.1. <i>Geográfica</i>	39
5.2.2. <i>Situación demográfica</i>	40
5.2.3. <i>Situación económica</i>	42
5.2.4. <i>Urbano-habitacional</i>	44
5.3 Subsidio de arriendo.....	47
5.3.1. <i>Análisis beneficiarios subsidios de arriendo</i>	48
6. CONCLUSIONES	52
7. BIBLIOGRAFÍA	56

8.	ANEXOS	68
8.1	Anexo 1: Detalle estimación combinada costos de vivienda y transporte	68
8.2	Anexo 2: Solicitud de información beneficiarios subsidio de arriendo	72

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Técnicas, instrumentos y métodos de análisis de información.....	26
Tabla 2. Operacionalización asequibilidad del arriendo.....	26
Tabla 3. Distribución comunas según Sector.....	28
Tabla 4. Operacionalización caracterización hogares con problemas de asequibilidad del arriendo..	32
Tabla 5. Operacionalización caracterización de beneficiarios el subsidio de arriendo.....	33
Tabla 6. Tendencias hogares arrendatarios.....	36
Tabla 7. Problemas asequibilidad del arriendo en la RMS según distintos tipos de medición.....	37
Tabla 8. Distribución geográfica de los hogares según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	39
Tabla 9. Distribuciones variables demográficas según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	41
Tabla 10. Distribución pobreza por ingresos según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	43
Tabla 11. Distribución actividad jefe de hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	44
Tabla 12. Distribución carencias de vivienda y entorno urbano, según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	45
Tabla 13. Distribución proyecciones habitacionales, según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	46
Tabla 14. Distribución geográfica subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.....	48
Tabla 15. Distribución características demográficas beneficiarios subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.....	49
Tabla 16. Características económicas beneficiarios subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.....	51
Tabla 17. Gasto mensual en mantención por tipo de transporte privado motorizado.....	69
Tabla 18. Gasto mensual en mantención triciclo motorizado.....	70

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Distribución espacial sectores RMS.....	29
Figura 2. Combinaciones tipos de enfoques de problemas de asequibilidad de los hogares arrendatarios de la RMS.....	39
Figura 3. Distribución tipo de hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS	42
Figura 4. Distribución tamaño del hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS	42
Figura 5. Distribución deciles de ingreso autónomo según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.....	43
Figura 6. Evolución hogares beneficiarios subsidio de arriendo RMS	47
Figura 7. Tramos de edad beneficiarios subsidio D.S.52 y hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.....	50

LISTA DE ABREVIACIONES

ABIF: Asociación de Bancos e Instituciones Financieras

ANAC: Asociación Nacional Automotriz de Chile

ANIM: Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas

CCHC: Cámara Chilena de la Construcción

CNE: Comisión Nacional de Energía

CMF: Comisión para el Mercado Financiero

CONASET: Comisión Nacional de Seguridad y Tránsito

DIPRES: Dirección de Presupuestos de Chile

D.S.52: Decreto Supremo N° 52

EOD: Encuesta Origen Destino

Encuesta CASEN: Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional

MINVU: Ministerio de Vivienda y Urbanismo

MDSYF: Ministerio de Desarrollo Social y Familia

MITT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

NNA: Niños, Niñas y Adolescentes

OECD: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

PIR: Price to Income Ratio

PNUD: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

RMS: Región Metropolitana de Santiago

RSH: Registro Social de Hogares

SOAP: Seguro Obligatorio de Accidentes Personales

SII: Servicio de Impuestos Internos

TNE: Tarjeta Nacional Estudiantil

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En Chile, la discusión sobre la asequibilidad de la vivienda surge con mayor fuerza tras la crisis financiera de 2008, cuando se evidencian las primeras preocupaciones sobre la asequibilidad de la vivienda en propiedad. Durante la década de 2010, diversos autores señalan que los precios de las viviendas aumentaron en mayor medida que los salarios (Simian, 2018; Larraín y Razmilic, 2019; Vergara-Perucich, 2021).

Dado este contexto, se evidencia que el mercado de la vivienda en arriendo gana relevancia. Según datos de la Encuesta Nacional de Caracterización Socioeconómica (Casen), en 1990 un 17% de los hogares arrendaba una vivienda. Esta proporción ha aumentado con el tiempo, llegando en 2022 a un 27% de los hogares a nivel nacional y a un 34% en el caso de la región Metropolitana de Santiago.

Al respecto, el Estado decide apoyar por medio de un subsidio transitorio a los hogares arrendatarios. Este beneficio surge en 2014 y está orientado en apoyar a los hogares pertenecientes hasta el 70% de calificación socioeconómica (Chile Atiende, 2024a; Chile Atiende, 2024b).

Ahora bien, tal como ha sucedido en otras economías del mundo, al haber mayor interés sobre la vivienda en arriendo ha habido mayor presión sobre su valor. En esta línea, el Banco Central (2023) ha identificado que el precio del arriendo se ha incrementado transversalmente en las comunas de Santiago en la última década. Esto ha llevado a que los hogares arrendatarios destinen una proporción importante de sus ingresos en arriendo.

Frente a esta situación, la academia a nivel nacional se ha interesado por estimar los problemas de asequibilidad, a partir de la relación entre el costo de la vivienda en arriendo y los ingresos de los hogares. Así, investigadores como Link et al. (2019), Reyes y Silva (2021) y Simian (2023) han evidenciado la vulnerabilidad de los hogares, debido a las altas cargas financieras que deben enfrentar, especialmente cuando pertenecen a los primeros deciles de ingresos. Asimismo, de manera más incipiente, Déficit Cero en conjunto con el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC (2024a) se han interesado por analizar la problemática considerando el enfoque residual.

En los países desarrollados, en tanto, la discusión sobre los problemas de asequibilidad de la vivienda tiene mayor trayectoria, surgiendo a mediados del siglo XIX, con una evolución de las perspectivas de estimación. Desde mediados del siglo XX este debate se ha enmarcado en la neoliberalización de los sistemas políticos y económicos, como parte de la transición desde un modelo fordista a uno de libre mercado, que privilegia estrategias como la mercantilización de bienes y servicios, así como infraestructura y normativas que favorecen el crecimiento económico (Theodore, Peck y Brenner, 2009),

lo que ha incidido en las formas en las que se provee de vivienda a la población (Czischke y Pittini, 2007; Rolnik, 2013).

En este contexto, las mediciones de asequibilidad se han complejizado. A fines del siglo XX, se centraban en la relación entre ingresos, gastos de vivienda y pobreza, mientras que desde inicios del siglo XXI se incorporan las desigualdades urbanas a la estimación, derivadas de la neoliberalización de las ciudades (Haffner y Hulse, 2021).

Así, se pueden identificar en la literatura diferentes tipos de mediciones de la asequibilidad de la vivienda, que siguen enfoques económicos y/o urbanos. Entre las más utilizadas en la literatura destacan: 1) Costo de la vivienda respecto a los ingresos (Hulchanski, 1995; Thalmann, 1999; Nepal et al., 2010; Chen et al., 2010; Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y ONU-Habitat, 2018,); 2) Ingreso mínimo residual (Kutty, 2005; Stone, 2006b); 3) Costo de la vivienda combinado con transporte (Mattingly y Morrissey, 2014; Acolín y Green, 2017; Luckey, 2018).

Dado el aumento de los hogares arrendatarios en la Región Metropolitana de Santiago y el hecho de que la asequibilidad de la vivienda ha sido estudiada principalmente desde enfoques económicos, resulta de gran relevancia generar nueva información para esta área, incorporando un enfoque urbano del fenómeno. Esto permitirá contar con una estimación más completa y precisa, que sirva como antecedente para analizar la focalización del subsidio de arriendo, lo que a la fecha no ha sido profundizado a nivel nacional.

A continuación, esta investigación se subdivide en cinco apartados. En primer lugar, se profundiza en la discusión sobre la estimación de la asequibilidad de la vivienda, abordando los orígenes de la medición, sus cambios a lo largo del tiempo, las mediciones más frecuentes utilizadas en la literatura y la forma en la que esta problemática ha sido abordada a nivel nacional. En segundo lugar, se delimitan la pregunta, hipótesis y objetivos a desarrollar. Posteriormente, se detalla la metodología bajo la que este trabajo se hace cargo de las estimaciones propuestas. En cuarto lugar, se da cuenta de los resultados obtenidos, y finalmente se presentan las conclusiones.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Orígenes discusión asequibilidad de la vivienda

Los primeros acercamientos a la discusión respecto a la asequibilidad de la vivienda surgen a mediados del siglo XIX e inicios del siglo XX en los países desarrollados (Haffner y Hulse, 2021). Este período se caracteriza por el desarrollo de la producción capitalista, en el contexto de la revolución industrial, y la generación en los países desarrollados de estados liberales, regidos por la autorregulación del mercado y la mercantilización de las relaciones salariales (Polanyi, 1989; Bobbio, 2002). Este modelo de desarrollo trajo consigo una serie de problemas sociales vinculados a precarización e inseguridad de los trabajadores asalariados, generando importantes desigualdades socioeconómicas y urbanas (Marx, 2022; Engel, 2017; Polanyi, 1989).

El despliegue de diversos movimientos obreros y sindicales, que buscaban mejorar las condiciones sociales de los trabajadores, junto con la articulación de distintos actores en los países del norte global (iglesia católica, élites políticas y económicas) dieron lugar a una serie de reformas, que contribuyeron a la creación de sistemas de protección social más robustos, bajo la denominación de Estados de Bienestar, los cuales se consolidan posteriormente a la Segunda Guerra Mundial (Aponte, 2012; Olmos, 2011). Este tipo de estados surgen especialmente en países con modelos de gobernanza keynesianos, que se caracterizan por una concepción de gestión pública gerencialista, orientada a la planificación y el aseguramiento de necesidades básicas por medio de un alto intervencionismo estatal (Harvey, 1989 en De Mattos, 2011).

En este contexto, las mediciones de la asequibilidad de la vivienda buscaron vincular ingresos y gasto de los hogares en vivienda. En Europa destacan los estudios de Engel (1857) y Schwabe (1868), que indagaron en la estructura del gasto en familias belgas y alemanas en medio del proceso de industrialización de siglo XIX (Hulchanski, 1995). Engel (1857), por una parte, identificó que mientras más pobre era una familia, mayor es la proporción del gasto orientado a la provisión de alimentos, en tanto que, a medida que aumenta el ingreso disminuye la proporción de ingresos que se destina a necesidades más urgentes como alimentación (Stigler, 1954 en Hulchanski, 1995). Por otra parte, Schwabe (1868) constató que a menor ingreso de las familias mayor es la proporción de los ingresos que destinan a alquiler (Stigler, 1954 en Hulchanski, 1995).

Sobre la base de este tipo de análisis empíricos surgieron en los países desarrollados una serie de estudios que definían diferentes reglas sobre la proporción del gasto que destinaban los hogares a vivienda. No obstante, a partir de los hallazgos se empezaron a definir algunas generalidades, por ejemplo, en Estados Unidos estaba bastante generalizada a finales del siglo XIX la idea de que una semana de salario correspondía al alquiler de un mes (Hulchanski, 1995). Así, un primer acercamiento a la discusión sobre

la asequibilidad de la vivienda es aquella que busca identificar la proporción “inadecuada” del ingreso que se destina a gastos de vivienda, lo que se ha denominado en la literatura como enfoque ratio (Hulchanski,1995; Stone, 2006b; Haffner y Hulse, 2021).

Entrado el siglo XX, en tanto, surgen los primeros intentos por medir la línea de la pobreza. Destaca el intento de Rowtree (1901), que buscó medir la prevalencia de la pobreza e identificar los tipos de hogares más afectados por ella en York (Rowtree, 1901 en Hunter, 1902). Entre sus hallazgos destaca que los bajos salarios y la falta de alimentos se ven agravados por la insalubridad de las viviendas y las condiciones externas en general de las personas pobres (Hunter, 1902). Bajo este entendido, surge la relación entre pobreza y gastos en vivienda como una forma de estimar los problemas de asequibilidad.

Las discusiones de la asequibilidad de la vivienda que surgen en este período buscan identificar las implicancias que esta problemática ocasiona en la definición de políticas sociales, lo cual se vincula con el bienestar que buscaban procurar los estados frente a necesidades básicas, como lo es la demanda por vivienda (Haffner y Hulse, 2021).

2.2 Discusión asequibilidad de la vivienda en la segunda mitad del XX

Desde mediados del siglo XX se pueden evidenciar importantes cambios en los regímenes políticos y económicos de las democracias industrializadas. Esto a raíz de la transición desde modelos de gobernanza keynesianos a modelos neoliberales, que se identifican con un enfoque empresarial, que privilegia la subsidiaridad estatal y la alianza público-privada como mecanismo para atraer inversión (Harvey, 1989 en De Mattos, 2011).

Al respecto, Jessop (2002 en Brenner y Theodore, 2002) señala que el liberalismo expresado a través del neoliberalismo se caracteriza porque se institucionaliza la propiedad privada, lo cual ha implicado una separación entre economía y Estado, así como entre sociedad civil y Estado. Lo anterior trajo consigo procesos de reestructuración orientados a fortalecer la disciplina del mercado y la competencia, lo que significó una disminución de la inversión estatal en bienes sociales, como una forma de reducir el gasto fiscal.

El propósito de la reestructuración, por tanto, fue disminuir el peso del Estado y otorgarle mayor protagonismo al mercado en la regulación de la vida económica (Theodore, Peck y Brenner, 2009; Mattos, 2011; Rolnik, 2013; Mattos, 2015), lo que tuvo implicancias en los Estados de Bienestar, los cuales se han tenido que rearticular, según sus distintas particularidades. Al respecto, Esping-Andersen (1990) identifica tres tipologías de Estados de Bienestar para un total de 18 países desarrollados: 1) regímenes liberales, en el que la provisión del bienestar se encuentra mercantilizada; 2) regímenes corporativos, en el que el Estado cumple un rol subsidiario, el mercado cumple un rol marginal y existen políticas

orientadas a las familias; 3) regímenes socialdemócratas, en el que existen políticas sociales distributivas, es decir, instituciones públicas poderosas en lo que respecta a la provisión de bienestar (Poblete, 2013).

Estos cambios económicos y políticos tuvieron implicancias en las discusiones sobre asequibilidad de la vivienda. Withehead (1991), al referirse al caso de Inglaterra, señala que en este período se deja de hablar de formas de abordar las necesidades de vivienda desde el ámbito estatal para hacer referencia a la problemática de la asequibilidad habitacional, la cual debía ser resuelta a través del sistema de provisión de vivienda de mercado, mediante el apoyo estatal hacia el sector privado y a los hogares más vulnerables. La discusión sobre la asequibilidad vuelve a problematizarse en esta época porque se identificó que en países como Australia e Inglaterra existía estrés inmobiliario incluso en hogares de altos ingresos (Haffner y Hulse, 2021).

Así, la discusión sobre gastos en vivienda y costos de vida de este período se orientó a generar estimaciones en las que se pueda distinguir entre los hogares cuyos ingresos son demasiado bajos, ocasionando dificultades para costear las necesidades básicas de vivienda con estándares mínimos en un entorno adecuado, y aquellos cuyo consumo de vivienda es demasiado alto respecto a sus preferencias (Lerman y Reeder, 1987).

Uno de los artículos más citados de esta época hace referencia es el de Hancock (1993), quien sostiene que lo esencial del concepto de asequibilidad es entender si los ingresos a los que se renuncia para obtener una vivienda son razonables o excesivos en algún sentido.

Estos nuevos acercamientos a la problemática de la asequibilidad significaron una serie de críticas para la medición de enfoque ratio, en la medida que considerar un porcentaje destinado al gasto en vivienda como adecuado (usualmente entre 25%-30%) no deja entrever si los hogares identificados con problemas de asequibilidad realmente requieren de apoyo estatal (Hancock, 1993; Hulchanski, 1995).

De manera que, si bien el enfoque de ratio sigue presente, se problematiza su estimación, mientras que el enfoque que vincula gasto en vivienda y pobreza (enfoque residual), se ve fortalecido, en especial porque en diversos países desarrollados la estimación de la asequibilidad tenía un correlato con las políticas de vivienda. A este fin el enfoque residual resulta más adecuado, al identificar a los hogares con ingresos bajos que enfrentan graves dificultades económicas a raíz de su consumo de vivienda (Kutty, 2005; Stone, 2006b; Bramley, 2012).

Cabe señalar que los países desarrollados han diseñado distintas estrategias para abordar los problemas de asequibilidad de la vivienda, entre las que destacan aquellas que buscan: disminuir la proporción de viviendas públicas nuevas; privatizar las viviendas públicas existentes a favor de la propiedad de vivienda;

reorientar la financiación pública desde los subsidios del lado de la oferta hacia la demanda; apoyar al sector privado en la dotación de viviendas sociales (Peverini, 2023).

2.3 Discusión asequibilidad de la vivienda en el siglo XXI

Desde fines del siglo XIX se vienen desarrollando una serie de procesos que afectan a la asequibilidad de la vivienda. Por una parte, con la mercantilización de esferas económicas y políticas que promueve el capitalismo, los mercados financieros empezaron a ganar protagonismo, como sugiere Krippner (2005).

A nivel de vivienda, la financiarización se ha evidenciado en la vinculación entre los flujos globales de capital y los mercados inmobiliarios. Theurillat et al. (2015, en Haffner y Hulse, 2021), distinguen dos formas en que se vinculan los mercados inmobiliarios con el capital financiero. Por una parte, se encuentra el capitalismo inmobiliario, en la cual las instituciones financieras, fondos de inversión inmobiliaria y fondos de pensiones (entre otros actores), se interesan por el entorno construido de las ciudades como focos de inversión. En tanto, también es posible identificar al capitalismo financiarizado, que se produce cuando las propiedades de bienes inmuebles, como las viviendas, pasan a manos de instituciones y accionistas, bajo carteras de inversión, a través de la titulación de activos financieros.

Bajo este modelo de financiarización de la vivienda desde el ámbito inmobiliario, y la promoción de la privatización de la vivienda desde el ámbito estatal, es que a inicios del siglo XXI se liberaron los mercados hipotecarios, en especial en los países desarrollados, lo que significó un mayor acceso a créditos hipotecarios en los segmentos de bajos ingresos (Rolnik, 2013). Esto desencadenó un incremento de los precios de las viviendas, generando burbujas de precios inmobiliarios que impactaron la asequibilidad de la vivienda, sentando las bases para la Gran Crisis Financiera de 2008, pues una vez que los precios dejaron de subir, muchos propietarios no pudieron cubrir sus hipotecas, en especial cuando las tasas de interés se incrementaron, lo que resultó en ejecuciones hipotecarias y una importante crisis financiera (Marcuse, 2008 en Rolnik, 2013).

Posterior a la crisis subprime, las condiciones de los créditos hipotecarios se volvieron más estrictas, al mismo tiempo que el precio del suelo y la vivienda se incrementó. Como contracara de esta situación, se ha evidenciado que los ingresos de los hogares se han mantenido estables. Esto ha llevado a una crisis global de asequibilidad de la vivienda, que se acentúa en el caso de ciudades capitales, que cuentan con grandes comodidades y posibilidades de consumo, así como con centros universitarios y de empleo (Wetzstein, 2017).

Adicionalmente a la financiarización de la vivienda, en este período las reestructuraciones urbanas tienen impacto en la asequibilidad de la vivienda. Tal como señalan Brenner y Theodore (2002), las ciudades se transforman en espacios esenciales para el neoliberalismo, en las cuales se pueden desplegar políticas

orientadas al crecimiento económico, consumo de las élites y al control de la población excluida. Para lograr estos objetivos, se promueve el marketing urbano, las zonas libres de impuestos, asociaciones público-privadas, así como otros experimentos de políticas urbanas, las cuales han fomentado el movimiento de los hogares hacia áreas metropolitanas, así como las inversiones especulativas del mercado inmobiliario (Brenner y Theodore, 2002; Rolnik, 2013).

Todo lo anterior ha llevado a que se produzcan inequidades urbanas. Según lo identificado por Haffner y Hulse (2021), en países como Estados Unidos, Inglaterra y Australia se ha evidenciado un desplazamiento de los hogares pobres hacia las periferias urbanas, lejos de los empleos y servicios. Asimismo, estos autores señalan que a los hogares de clase media cada vez les resulta más difícil pagar una vivienda en áreas centrales, bien conectadas y con un entorno atractivo.

Bajo este contexto, la discusión sobre la asequibilidad de la vivienda, por una parte, ha puesto en valor la medición de la asequibilidad residual, dado que permite entender a los hogares que se encuentran en pobreza a raíz de su consumo de vivienda, así como las diferentes repercusiones que ello puede tener dependiendo del tamaño y tipo de hogar (Haffner y Hulse, 2021).

Por otra parte, ha surgido otra discusión que intenta responder a las inequidades urbanas y sus impactos sobre la asequibilidad. Al respecto, se han generado nuevas líneas de investigación, interesadas en profundizar en la pobreza energética, considerando que los costos de combustible y transporte impactan en la asequibilidad de la vivienda (Boardman, 2010; Bouzarovski & Cauvain, 2016; Haffner & Boumeester, 2015). Asimismo, destaca que en la academia ha surgido una serie de investigaciones que hacen referencia a las ciudades inasequibles, promoviendo la intervención estatal desde una mirada holística (Elmedni, 2018; Nijskens et al., 2019; Wetzstein, 2022; Favilukis et al., 2023).

Haffner y Hulse (2021), en esta línea, plantean que la medición de la asequibilidad debe ser multidimensional, incorporando elementos como costos de vivienda y transporte, calidad del barrio y oferta disponible. De acuerdo con estos autores, dado que la explicación y medición de la asequibilidad de la vivienda necesariamente implica definir normas sobre lo que se considera aceptable o no, es esperable que se contemplen aspectos como calidad, seguridad y ubicación de la vivienda con relación a los empleos, transporte, equipamientos y servicios, que permita entender que la asequibilidad de la vivienda tiene un trasfondo político asociado a la distribución de los recursos urbanos (Haffner y Hulse, 2021)

2.4 Mediciones asequibilidad de la vivienda

Tal como se desprende de la revisión previa, a partir de las distintas discusiones de la asequibilidad de la vivienda su medición se ha complejizado, siendo desarrollada principalmente en países del norte global,

tales como Estados Unidos, Inglaterra y Australia, seguida de países asiáticos (Corea del Sur, Taiwán, Singapur, Hong Kong y China) y en mucho menor medida en América Latina (Li, 2015).

Esta discusión ha sido abordada desde distintos ámbitos: costos e ingresos del hogar, pobreza, seguridad, calidad de la vivienda, ubicación en relación con los lugares de trabajo, transporte, instalaciones y servicios (Haffner y Husler, 2021; Stephen y Hoskara, 2019).

A continuación, se da cuenta de los principales tipos de estimaciones que se han realizado en la materia:

1) Enfoque ratio: esta medición establece un estándar normativo (proporción o ratio) debajo del cual la vivienda es asequible. Es decir, la vivienda es asequible cuando la carga del costo de la vivienda es aceptable respecto al total de los ingresos.

Este tipo de estudio ha sido aplicado por diversos investigadores y organizaciones internacionales (Hulchanski, 1995; Thalmann, 1999; Nepal et al., 2010; Chen et al., 2010; Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y ONU-Habitat, 2018, entre otros). En estos estudios se suele considerar como una carga aceptable del costo de la vivienda entre el 25% y el 30% de los ingresos.

Esta medición aplica tanto a viviendas en propiedad como en arriendo, pudiendo identificarse las siguientes mediciones en la literatura: carga del costo de alquiler en ingresos, amortización del préstamo de vivienda, carga de las deudas en ingresos, carga de hipoteca en ingresos (Ezennia y Hoskara, 2019). Otra medición que se puede identificar bajo esta tipología es el indicador Price to Income Ratio (PIR), que mide la relación entre el precio promedio de las viviendas y el ingreso promedio de los hogares en una región. En concreto este indicador refleja cuántos años tendría que destinar un hogar de ingresos mediano el 100% de sus ingresos para poder comprar una vivienda de valor mediano (Ezennia y Hoskara, 2019). Su medición la realizan distintos organismos internacionales, entre los que se encuentra la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, s.f.).

Esta tipología de medición ha recibido una serie de críticas. Hancock (1993 en Haffner y Husler, 2021) considera que este enfoque no dice nada respecto a los costos de oportunidad aceptables del consumo inmobiliario y no inmobiliario. Stone (2006b), en esta misma línea, plantea que esta perspectiva de medir la asequibilidad de la vivienda supone que a menor ingreso menor es la cantidad que se necesita para cubrir las necesidades no vinculadas a vivienda, sin fijar un mínimo al respecto; y no reconoce que la proporción tiende a disminuir a medida que aumentan los ingresos.

Por otra parte, Ezennia y Hoskara (2019) señalan que este enfoque no considera aspectos de la composición del hogar, como tamaño, edad, niveles de ingresos, ni la calidad de la vivienda o las características de los vecindarios.

2) Ingreso mínimo residual: en este caso la asequibilidad se mide comparando el ingreso residual real luego de pagar la vivienda con el ingreso residual mínimo requerido para tener una vida digna. Uno de los autores más destacados en lo que respecta a esta medición es Stone (2006b), quien considera que el indicador a calcular no es la relación entre ingresos y el costo de la vivienda, sino la diferencia entre ellos (el ingreso que queda luego de pagar la vivienda). Este estándar surge como una escala móvil de la asequibilidad de la vivienda en la que la cantidad máxima a pagar por una vivienda asequible varía según el tamaño, tipo e ingreso de los hogares. Esto dado que, por ejemplo, los hogares de mayor tamaño y con hijos requerirán de mayor ingreso para cubrir las otras necesidades, lo que se ajusta a los ingresos percibidos por estos.

Otras investigaciones realizadas en este ámbito, según lo identificado por Ezennia y Hoskara (2022), incluyen las de Kutty (2005), McConnell (2012), Yang et al. (2014) Li et al. (2017), entre otras. En estas investigaciones, este enfoque se aplica tanto a viviendas en propiedad como a viviendas en alquiler.

3) Costo combinado de vivienda y transporte: este enfoque vincula los costos de la vivienda y de transporte. De esta manera, al costo de la vivienda se le suma el costo del transporte, evitando pasar por alto la distribución espacial de las viviendas. Con este enfoque, por tanto, se introduce la noción de que la pobreza en los desplazamientos debe considerarse como un problema urbano, que puede asociarse a los costos de la vivienda (Haffner y Husler, 2021).

Ezennia y Hoskara (2022) sostienen que, en las investigaciones guiadas por este enfoque, es común considerar que una vivienda es asequible si menos del 45 % de los ingresos del hogar se destinan a los costos combinados de vivienda y transporte. Asimismo, su sistematización revela que este criterio de medición no es el único, ya que se identifican modelos que incluyen el análisis de ingresos residuales, así como el acceso a la vivienda en el mercado inmobiliario. Estos modelos contrastan distintos resultados según la ubicación de las viviendas disponibles en dicho mercado. Entre los trabajos destacados por estos autores se encuentran los de Miller et al. (2004), Mattingly y Morrissey (2014), Deka (2015), Acolin y Green (2017), Coulombel (2018), Kramer (2018) y Luckey (2018).

Un ejemplo de este tipo de medición es el Índice de Asequibilidad de la Ubicación desarrollado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de Estados Unidos, que mide costos de la vivienda y el transporte para determinar la asequibilidad de la ubicación para potenciales inquilinos. A partir de este indicador se han generado herramientas de búsqueda como la desarrollada por Walter y Wang (2016) que ayuda a buscar viviendas en alquiler a los beneficiarios de subsidios de vivienda, considerando la disponibilidad, calidad de la vivienda y el índice de acceso a la ciudad (Haffner y Husler, 2021).

Adicionalmente, en la literatura se distinguen otros tipos de estimaciones que se han aplicado para medir la asequibilidad de la vivienda. Al respecto, destacan las siguientes mediciones:

4) Acceso a vivienda en el mercado inmobiliario: este concepto refiere a la capacidad de los hogares para acceder al mercado inmobiliario. Autores como Neuteboom y Brounen (2010, en Peverini, 2023) señalan al respecto que este enfoque cubre de manera simultánea el análisis de la demanda y la oferta, al comparar la capacidad económica de los hogares con el stock de vivienda disponible y sus respectivos costos. En este caso, se suele utilizar un hogar de referencia y evaluar cuántas viviendas son asequibles para este tipo de hogar en el mercado. Este análisis se ha aplicado tanto para viviendas en propiedad como para viviendas en alquiler (Peverini, 2023).

En línea con esto, Haffner y Husler (2021) destacan que las mediciones tradicionales de la asequibilidad se centran en los consumidores, mientras que trabajos más recientes se han preocupado de medir la oferta de viviendas para diferentes segmentos de la población. Por otra parte, Peverini (2023) reconoce que, a pesar de la dificultad de contar con datos estables sobre el precio de las viviendas, este enfoque es útil para “ubicar” la asequibilidad dentro de un determinado mercado inmobiliario, vinculando oferta y demanda.

5) Costo de la vivienda por debajo del valor de mercado: bajo este tipo de estimación la vivienda es asequible cuando el precio de venta o alquiler se encuentra por debajo del promedio del mercado inmobiliario. Haffner y Hulse (2021) señalan al respecto que el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos desarrolló este enfoque en la década de 1990 para medir la escasez de viviendas asequibles en alquiler, orientadas a los hogares de bajos ingresos, considerando no solo la oferta, sino que también la disponibilidad y el nivel de adecuación de estas. Asimismo, Peverini (2023) menciona que este enfoque es utilizado mayormente en informes de política pública, como se evidencia en el caso de Reino Unido e Italia, en el marco de propuestas o programas asociados a alquiler social.

6) Costo de la vivienda respecto a los costos de producción y mantención de los inmuebles: en este caso la vivienda es asequible cuando el precio de compra o arriendo es una suma del costo de los factores de producción de la vivienda (terreno, construcción, endeudamiento) y su mantenimiento en el tiempo. Con ello se apela a comprender la vivienda como un derecho, necesario para la cohesión social. Este tipo de medición, según Peverini (2023) se aplica a la vivienda social, ya sea a través de promotores estatales o privados, tal como lo ha abordado Kemeny (2001).

7) Estudios subjetivos: Ezennia y Hoskara (2022) reconocen la existencia de trabajos cualitativos en materia de asequibilidad de la vivienda, los cuales suelen profundizar en las percepciones de los hogares con problemas de asequibilidad, así como en las experiencias en la búsqueda de vivienda y en las estrategias para afrontar esta problemática, entre otros aspectos. En esta línea, estos autores destacan los trabajos realizados por Seelig y Phibbs (2006), Tremoulet, Dann y Adkins (2016) y Preston et al. (2017), entre otros.

Ahora bien, cabe señalar que estas tipologías de estimaciones de asequibilidad de la vivienda corresponden a “tipo ideales”, que son aplicados en las investigaciones tanto por sí solos, como de manera combinada. Ezennia y Hoskara (2022) dan cuenta que es común identificar investigaciones que combinan el enfoque asociado a costos de la vivienda e ingresos, el de ingreso residual y el que mide la asequibilidad de la vivienda combinada con el transporte.

2.5 Asequibilidad de la vivienda en Chile

Chile, como país en desarrollo, a nivel económico y político ha seguido algunas tendencias presentes en los países desarrollados. Al respecto, es posible señalar que en la primera mitad del siglo XX se evidencia que las políticas económicas y desarrollistas del Estado chileno lo transformaron en el actor principal de la industrialización y del cambio social, alcanzando su máximo apogeo en los gobiernos previos a la dictadura (1964-1973). En este período se instalaron nociones de solidaridad, asociados a lógicas de planificación económica. Asimismo, se establecieron mecanismos de regulación, se fomentó la organización de la sociedad civil y la colaboración con actores productivos, alcanzando importantes avances en materia de bienes y servicios públicos, tales como educación, sistema de salud, servicios sanitarios y construcción de viviendas. Esto a la par de una gran inflación y descalabros macroeconómicos, que reducían el poder adquisitivo de las clases medias y sectores populares, generando un déficit estructural de la economía chilena (Olmos y Silva, 2006).

Durante la dictadura (1973-1987), surgió un proceso de ajuste y de estabilización económica, característico de los modelos neoliberales, en el que el rol del Estado disminuye y aumenta la actividad privada en distintos ámbitos, como salud, pensiones y vivienda. Así, el rol del Estado pasa a centrarse en focalizar los programas y políticas en la reducción de la pobreza, apoyando solo a quienes no pueden acceder a los beneficios que genera el crecimiento económico por sí mismos.

Posteriormente, con el retorno a la democracia, se gesta una nueva relación entre Estado, mercado y sociedad, que se sustenta en dos ejes: mercado como forma de organización económica y Estado como ente regulador de las imperfecciones del mercado. En estas circunstancias sectores medios y altos resuelven sus problemas en el mercado, y los sectores vulnerables resuelven sus necesidades a través de políticas sociales, que tienen menores estándares de calidad y cobertura que las ofertadas por en el ámbito privado (Olmos y Silva, 2010).

En este contexto, la política habitacional chilena transcurre desde un rol activo del Estado en la construcción de vivienda social a un modelo de mercantilización de las soluciones habitacionales a través de la entrega de subsidios orientados a la compra de viviendas. En el caso de los hogares más vulnerables a través de una vivienda sin deuda y en el caso de los sectores medios vía endeudamiento hipotecario que asegura mejores condiciones habitacionales y de acceso al espacio público (Hidalgo et al., 2021).

Cabe señalar que, bajo el modelo neoliberal, la vivienda – tanto subsidiada como de mercado– se ha empezado a desarrollar en medio de procesos de financiarización, convirtiéndose en un bien que se produce y tranza en la bolsa de comercio, es decir, que tiene impactos económicos que trascienden la economía local (Vergara-Perucich y Aguirre, 2019).

Todo esto, junto a la crisis económica mundial de 2008, ha llevado a que durante la década del 2010 se empiece a percibir, a nivel nacional, una crisis en el acceso a la vivienda en propiedad. Esto dado que luego de la crisis subprime el precio de las viviendas ha aumentado a un ritmo superior que el de los ingresos de los hogares (Simian, 2018; Larraín y Razmilic, 2019; Vergara-Perucich, 2021), a raíz de una serie de situaciones demográficas, económicas, y normativas. A nivel demográfico, se aprecia una disminución del tamaño de los hogares, así como un incremento de los hogares unipersonales, y un aumento de la migración (Larraín y Razmilic, 2019), significando un aumento de la demanda habitacional.

En términos económicos, se ha evidenciado un incremento de la especulación y demanda de vivienda como inversión (Cattaneo, 2011; Vergara-Perucich y Aguirre, 2019), junto con alzas en los costos de la construcción (Simian, 2018; CChC, 2023). Asimismo, a partir del año 2019 se han incrementado las restricciones para acceder a un crédito hipotecario, debido a alzas en las tasas de interés y requisitos de pie (Asociación de Bancos e Instituciones Financieras de Chile / AFIB, 2024). En tanto, a nivel normativo se ha constatado un aumento de las regulaciones de densificación y uso del suelo (Simian, 2018; CChC, 2023).

Debido a ello, se aprecia un incremento de los hogares arrendatarios a nivel nacional (Déficit Cero, 2024b), y una preocupación por parte del estado por apoyar a los hogares que alquilan. Así, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) crea en el año 2014 el subsidio de arriendo, que corresponde a un apoyo monetario para sectores vulnerables y medios (hasta el tramo 70 de calificación socioeconómica del Registro Social de Hogares), que asciende a aproximadamente 170 UF, las cuales se entregan en cuotas mensuales por un plazo de hasta ocho años (Chile Atiene, 2024)¹.

En este contexto, las discusiones acerca de la problemática de la asequibilidad de la vivienda se han abordado mayormente desde la noción del enfoque ratio. Distintas instituciones y autores han realizado estimaciones del PIR, dando cuenta que el acceso a la compra de una vivienda es severamente

¹ A la fecha, las evaluaciones realizadas sobre este subsidio han sido más bien críticas. De acuerdo con la recopilación de Bresciani et al. (2021), a partir de los análisis de Selman (2021) y la Dipres (2019), entre las críticas destacan que hasta 2019 seis de cada diez subsidios asignados no fueron activados. A esto se suma que el subsidio es una alternativa transitoria, que no ofrece certezas al término del beneficio, además de existir un acotado interés de los arrendadores en ser parte del programa.

inalcanzable, ya que supera los 5 años necesarios para poder comprar una vivienda (Dastres y Anderson, 2022; Déficit Cero, 2024b; CChC, 2024).

Asimismo, autores como Link et al. (2019), Reyes y Silva (2021) y Simian (2023) han evidenciado que existe un segmento de hogares vulnerables a raíz de las altas cargas financieras que deben enfrentar a causa del alto costo del alquiler. Esto en especial para el caso de los hogares que pertenecen a los primeros deciles de ingresos.

Por otra parte, se pueden identificar en menor medida análisis que contemplan presupuestos, o mediciones que integren perspectivas urbanas. En el primer caso, como un primer acercamiento se puede destacar el trabajo de Vergara-Perucich (2020) y Vergara-Perucich y Boano (2019), en los que se estiman los costos de vida en distintas regiones del país, evidenciando que los gastos cotidianos (incluida vivienda) afectan fuertemente a las personas de menores ingresos, teniendo dificultades para cubrir sus necesidades mensualmente. Además, Déficit Cero, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC (2024a), estiman los hogares con problemas habitacionales a nivel nacional que quedan en situación de pobreza luego de pagar arriendo.

En el segundo caso, resulta relevante el estudio de Tiznado-Aitken et al. (2022), quienes analizan la asequibilidad de la vivienda en propiedad y el transporte para diferentes tipos de hogares de Santiago, centrándose en aquellos de menores de ingresos. Entre sus hallazgos se encuentra que los problemas de asequibilidad de la vivienda en propiedad se encuentran en los grupos de ingresos bajos, medios y medios bajos. Estos grupos tienen menos posibilidades de elegir donde vivir, dependiendo de la intervención estatal, lo que ha exacerbado su ubicación periférica y su segregación social.

De esta recopilación parece importe relevar que a nivel nacional las investigaciones que analizan la asequibilidad de la vivienda en arriendo han abordado mayormente la problemática desde un ámbito económico (Link et al., 2019; Reyes y Silva, 2021; Simian, 2023; Déficit Cero, 2024b), existiendo un vacío en especial en el ámbito de las estimaciones que incorporan criterios urbanos, tales como el costo combinado de vivienda y transporte.

Asimismo, destaca la ausencia de análisis que indaguen en las brechas de la focalización del subsidio de arriendo, como parte de los instrumentos de la política habitacional chilena, y los hogares identificados con problemas de asequibilidad del arriendo, con lo cual esta investigación espera aportar a la discusión a nivel nacional.

3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN, HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

3.1 Pregunta de investigación

Según datos de la Encuesta Casen, en los últimos años, los hogares que arriendan una vivienda han aumentado del 19 % en 2011 al 27 % en 2022. Sin embargo, el acceso a la vivienda en arriendo no se ha dado en las mismas condiciones para todas las familias. Diversos autores han identificado que los hogares arrendatarios de los quintiles de ingresos más bajos destinan un alto porcentaje de sus ingresos al pago del arriendo (Link et al., 2019; Reyes y Silva, 2021; Simian, 2023). Esta situación puede afectar el gasto en otras áreas de la vida, como alimentación, salud y educación.

En la literatura esta situación es abordada como un problema de asequibilidad, pudiendo medirse desde perspectivas económicas y urbanas. Destacan como principales tipologías de medición de la asequibilidad de la vivienda: 1) Enfoque ratio ; 2) Ingreso mínimo residual; y 3) Costo combinado de vivienda y transporte (Stone, 2006b; Li, 2014; Ezennia y Hoskara, 2019; Haffner y Hulse, 2021; Ezennia y Hoskara, 2021; Peverini, 2023).

Esta problemática supone importantes desafíos para la política habitacional:

- 1) Entender la diversidad en el acceso a la vivienda: es necesario reconocer que el acceso a la vivienda tiene múltiples formas, siendo la meta a largo plazo, en muchos casos, la propiedad. En un contexto de creciente financiarización de la vivienda y condiciones hostiles para su compra (especialmente para los segmentos bajos y medios), el arriendo es una alternativa que probablemente continuará ganando protagonismo.
- 2) Reconocer la complejidad de los hogares arrendatarios: es fundamental considerar las particularidades de los hogares que arriendan, especialmente aquellos más vulnerables. Estos hogares, ante cualquier contingencia económica o social, pueden verse en riesgo de caer en situaciones de vulnerabilidad habitacional, como el allegamiento, el hacinamiento o la residencia en campamentos.
- 3) Proponer soluciones inclusivas: se requiere diseñar una oferta de subsidios que atienda las necesidades de los diferentes perfiles de arrendatarios, prestando especial atención a quienes enfrentan problemas de asequibilidad. El apoyo a estos hogares será crucial para evitar que otras necesidades esenciales, como la alimentación, la salud o la educación, se vean comprometidas.

A partir de lo expuesto, la pregunta de investigación que pretende abordar esta tesis es:

¿Qué implicancias tiene la incorporación de criterios económicos y urbanos en la identificación y caracterización de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en

la Región Metropolitana de Santiago, y qué brechas del subsidio de arriendo se identifican a partir de este análisis??

3.2 Hipótesis

La forma en que se mide la asequibilidad de la vivienda influye directamente en la comprensión del problema, ya que la elección del tipo de estimación impacta tanto en la magnitud de los hogares afectados como en la caracterización de las familias con problemas de asequibilidad. En un contexto de aumento de los hogares arrendatarios, una estimación que considere ingresos, costos de arriendo, pobreza y costos de transporte permite una visión más completa y precisa de la vulnerabilidad de los arrendatarios.

Al adoptar un enfoque que integra perspectivas económicas y urbanas, es esperable evidenciar un incremento de los hogares que enfrentan problemas de asequibilidad del arriendo, en contraste con las estimaciones que solo consideran la relación entre costo del arriendo y el ingreso de los hogares.

Asimismo, asumir esta perspectiva permite entender de mejor manera si la focalización del subsidio de arriendo responde de manera adecuada a la problemática de asequibilidad que enfrentan las familias arrendatarias en la Región Metropolitana de Santiago.

3.3 Objetivo general:

Identificar y caracterizar a los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo de la Región Metropolitana de Santiago (RMS) desde distintas perspectivas, y analizar la focalización del subsidio de arriendo.

3.4 Objetivos específicos:

1. Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según tres perspectivas de estimación: enfoque ratio, ingreso mínimo residual, y costo combinado de vivienda y transporte.
2. Caracterizar en términos geográficos, socioeconómicos y urbano-habitacionales a los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo de la RMS, según cada perspectiva de medición.
3. Analizar la focalización del subsidio de arriendo en la RMS, a partir de las tendencias de los hogares con problemas de asequibilidad de la vivienda.

4. MARCO METODOLÓGICO

4.1 Enfoque metodológico:

En la presente investigación se realizó una estimación de la asequibilidad del arriendo que contempla diferentes tipologías de medición y se analizó su relación con la entrega del subsidio de arriendo. En particular se estimó la asequibilidad desde tres perspectivas: 1) costo de la vivienda respecto a los ingresos, 2) ingreso mínimo residual, y 3) combinación costos de transporte y vivienda. Esto con el fin de tener una comprensión más robusta de la problemática en el área de estudio.

Tal como se pudo evidenciar en el marco teórico, estos enfoques han sido abordados en la literatura mayormente desde una perspectiva cuantitativa. Según los hallazgos de Ezzenia y Hoskara (2022) en este tipo de análisis predominan los análisis de proporciones y modelaciones econométricas de regresión. Así, si bien se reconoce que la elección de la vivienda y postulación a subsidios tiene un componente subjetivo importante, tal como señala Simian (2023), en esta investigación se optó por un enfoque cuantitativo, que permite trabajar con una gran cantidad de datos, para comprender la realidad del fenómeno en la RMS.

El análisis realizado se sustenta en un enfoque deductivo, con el que se buscó aplicar modelos teóricos de medición de la asequibilidad a la realidad de los hogares arrendatarios de la RMS, es decir, los planteamientos generales se aplicaron a un caso en particular (Babbie y Martínez, 2000). Asimismo, el tipo de estudio es de carácter descriptivo, buscando con los hallazgos identificar cómo se expresa y aborda de manera estatal el problema de asequibilidad del arriendo en la RMS.

4.2 Diseño metodológico:

Para dar cumplimiento a los objetivos propuestos se planteó un diseño metodológico que se sustenta en datos oficiales, de tipo secundario. Se utilizó como fuente principal de información la Encuesta de Caracterización Socioeconómica/Casen 2022 (Ministerio de Desarrollo Social y Familia/MDSF, 2023), e información estatal solicitada por el Portal de Transparencia sobre beneficiarios del subsidio de arriendo.

En relación con la Encuesta Casen 2022, cabe señalar que esta es representativa a escala nacional, regional y por zona (urbano/rural). Este instrumento profundiza en una serie de aspectos claves para medir la asequibilidad del arriendo, ya que contiene preguntas sobre ingresos de los hogares, costo y tipo del arriendo, distancia y métodos de transporte al lugar de empleo, junto con preguntas sobre vivienda (materialidad y calidad de la vivienda, acceso a servicios, número de dormitorios, etc.), y un amplio set de variables de caracterización sociodemográfica de los hogares (sexo, edad, nivel educativo, tipo de hogar, nacionalidad, tipo de empleo). Asimismo, este instrumento contempla la medición de la línea de la pobreza.

Por otro lado, los datos sobre los beneficiarios del subsidio de arriendo corresponden a información oficial que detalla las características de quienes obtienen este beneficio, como género, edad, tamaño del núcleo familiar y tramo de calificación socioeconómica, entre otros aspectos. Estos datos permiten comprender cómo el Estado focaliza sus soluciones habitacionales para apoyar a los hogares que enfrentan dificultades para acceder a una vivienda en arriendo.

La escala de investigación elegida fue la regional. En concreto se escogió como caso de estudio la región Metropolitana de Santiago (RMS), ubicada en el centro del país, en la cual se encuentra Santiago, la capital nacional. Esta región tiene una población de 7.112.808 habitantes según el Censo 2017 y una superficie de 15.403,2 km². Se encuentra conformada por 52 comunas², y 6 provincias (Chacabuco, Cordillera, Maipo, Melipilla, Santiago y Talagante) (Gobierno de Chile, s.f.). Como capital nacional concentra las principales oficinas de los organismos públicos y privados del país.

Esta decisión se debe a que:

- La RMS concentra el 41% de los hogares a nivel nacional (Encuesta Casen 2022), siendo la región que agrupa la mayor cantidad de hogares a nivel nacional.
- Asimismo, la RMS ha experimentado un alza considerable de los hogares arrendatarios en los últimos años: según datos de la Encuesta Casen entre 2011 y 2022 los hogares que alquilan una vivienda aumentaron de un 23% a un 34%.
- Por otra parte, la RMS concentra la mayor presencia de hogares arrendatarios a nivel nacional: el 52% de los hogares arrendatarios a nivel país reside en la RMS, lo que corresponde a 971.137 hogares (Encuesta Casen 2022).
- A lo anterior se suma que el precio del arriendo se ha incrementado transversalmente en las comunas de Santiago en la última década (Banco Central, 2023), lo que repercute en la asequibilidad del alquiler.
- Por último, se contaba con datos representativos de la RMS a través de la Encuesta Casen 2022.

² Comunas RMS: Colina, Lampa, Til Til, Pirque, Puente Alto, San José de Maipo, Buin, Calera de Tango, Paine, San Bernardo, Alhué, Curacaví, María Pinto, Melipilla, San Pedro, Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, El Bosque, Estación Central, Huechuraba, Independencia, La Cisterna, La Granja, La Florida, La Pintana, La Reina, Las Condes, Lo Barnechea, Lo Espejo, Lo Prado, Macul, Maipú, Ñuñoa, Pedro Aguirre Cerda, Peñalolén, Providencia, Pudahuel, Quilicura, Quinta Normal, Recoleta, Renca, San Miguel, San Joaquín, San Ramón, Santiago, Vitacura, El Monte, Isla de Maipo, Padre Hurtado, Peñaflor y Talagante

El detalle de las fuentes, técnicas e instrumentos específicos se puede apreciar en la tabla 1:

Tabla 1. Técnicas, instrumentos y métodos de análisis de información

Objetivo específico	Fuente de datos	Técnica de recolección	Instrumento de análisis	Técnica de análisis
I. Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según distintas tipologías de medición	Fuentes secundarias: -Encuesta Casen 2022 -Encuesta Origen Destino 2012	Encuesta	Software análisis estadístico: R analizado en el entorno R Studio	Estadística descriptiva
II. Caracterizar en términos geográficos, socioeconómicos y urbano-habitacionales a los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo de la RMS, según cada tipología de medición	Fuentes secundarias: -Encuesta Casen 2022	Encuesta	Software análisis estadístico: R analizado en el entorno R Studio	Estadística descriptiva
III. Analizar la focalización del subsidio de arriendo en la RMS, a partir de las tendencias de los hogares con problemas de asequibilidad de la vivienda	Fuentes secundarias: -Encuesta Casen 2022 -Registros estatales sobre beneficiarios del subsidio de arriendo	-Encuesta -Registros estatales	Software análisis estadístico: R analizado en el entorno R Studio	Estadística descriptiva

Fuente: elaboración propia

A continuación, se presenta el detalle de los conceptos analizados en cada objetivo específico y sus mecanismos de estimación.

4.3 Conceptualización estimaciones

4.3.1. Objetivo específico 1:

En este caso se estimó el indicador de asequibilidad del arriendo desde distintas tipologías de medición. Para esto, se plantea la siguiente operacionalización del concepto:

Tabla 2. Operacionalización asequibilidad del arriendo

Objetivo	Variable	Dimensión	Indicadores
Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según distintas tipologías de medición	Asequibilidad del arriendo	Costo de la vivienda respecto a los ingresos	-Hogares arrendatarios -Precio del arriendo -Ingreso monetario del hogar
		Ingreso mínimo residual	-Hogares arrendatarios -Tamaño del hogar -Valor línea de la pobreza sin el componente de vivienda - Ingreso total corregido del hogar
		Costo combinado de la vivienda y transporte	-Hogares arrendatarios -Tiempo de demora en llegar al lugar del trabajo -Medio de transporte utilizado para llegar al lugar de trabajo -Veces a la semana que se realiza el viaje al lugar de trabajo -Costos de traslado medios de transporte -Costos mantención medios de transporte

Fuente: elaboración propia

En lo que sigue se detallan los criterios elegidos para construir cada tipo de medición de la asequibilidad del arriendo.

- **Asequibilidad según costo de la vivienda respecto a los ingresos**

En este caso, la estimación realizada consideró el criterio utilizado por autores como Hulchanski (1995), Green (1996), Bogdon y Can (1997), Link et al. (2019), Reyes y Silva (2021), Simian (2023). Esto significa que se considera como arriendo inasequible el de aquellos hogares que gastan más del 30% de sus ingresos para costear el alquiler. Para ello, se estimó a partir de los datos de la Encuesta Casen 2022 una razón, entre el valor del arriendo y el ingreso monetario del hogar. Adicionalmente, se excluyeron del análisis los hogares que no señalaron información sobre el costo de su arriendo.

- **Asequibilidad ingreso mínimo residual**

Para realizar esta medición se siguió el método utilizado por Kutty (2005), que estima una línea de pobreza sin el componente de vivienda. En este caso, a partir de una revisión de los documentos en los que se formula y discuten los componentes de la línea de la pobreza (Cepal, 2015; Cepal, 2018; Cepal, 2023; Izquierdo y Ugarte, 2024), se identificó que el componente de vivienda de la canasta total de bienes y servicios considerados en la línea de la pobreza de la medición de la Encuesta Casen 2022 correspondía a un 29%. Así, al valor de la línea de la pobreza de las personas equivalentes³ de cada hogar se le restó el componente asociado a vivienda.

Luego, se identificó a los hogares que tendrían dificultades para costear la canasta básica de bienes y servicios luego de pagar su alquiler, siguiendo la metodología de Stone (2006b). Para ello al ingreso de los hogares se le restó el valor del arriendo de la vivienda y luego se identificó si los hogares luego de pagar el arriendo contaban con los recursos para costear la línea de la pobreza sin el componente de vivienda correspondiente al tamaño de cada hogar.

- **Asequibilidad según costo de la vivienda y el transporte**

En este caso, para estimar los costos de transporte se siguió la metodología utilizada por Tiznado-Aitken et al. (2022) y sus referentes: Iglesias et al. (2019) y Cortes et al. (2016), junto a los comentarios recibidos

³ Para la medición de la línea de la pobreza se considera la construcción de una línea base que sea escalable a los distintos tamaños de los hogares, considerando economías de escala, ya que al pasar de 1 a más integrantes en el hogar se asume que el consumo de bienes y servicios no aumenta de manera lineal. Así, el valor de persona equivalente de la medición de la línea de la pobreza en Chile corresponde a: número de personas en el hogar ^{0,7}

por expertos⁴. A partir de estos trabajos y comentarios se decidió utilizar la información proveniente de la Encuesta Casen 2022, pese a sus limitaciones, entre las que destaca que solo se entrega información sobre el tiempo de viaje al trabajo, lo que implica que falta información de ciertas personas del hogar y de otros tipos de viajes. Sin embargo, es la encuesta que contiene información más reciente sobre tiempos y cantidad de viajes en transporte, además de ser aquella sobre la cual se realizaron las otras dos estimaciones.

En base a la revisión bibliográfica y a los comentarios recibidos se llegó a las siguientes consideraciones para estimar los costos asociados a transporte:

a) Transporte privado motorizado

En el caso de los viajes en transporte privado (auto, camioneta, motocicleta, etc.), dado que la Encuesta Casen 2022 solo entrega el tiempo de viaje y no la distancia que es necesaria para estimar los costos de transporte, se imputó la distancia de la Encuesta Origen Destino 2012 (EOD 2012) aplicada en Santiago, según sector de la RMS y tramo de tiempo recorrido. Esta decisión se tomó dado que el autorreporte de tiempo de viaje de la Encuesta Casen 2022 podía tener problemas de captura de información, además de no entregar luces sobre los posibles comportamientos de distancia a nivel territorial.

Con respecto a la agrupación de comunas en distintos sectores, se utilizó como referencia la agrupación realizada por la EOD 2012. Las comunas que estaban presentes en la Encuesta Casen 2022 y no en la EOD 2012, se asignaron a los sectores definidos por la EOD 2012 que estuvieran más próximos en términos geográficos. Así, el detalle de las comunas consideradas en cada sector es el siguiente:

Tabla 3. Distribución comunas según Sector

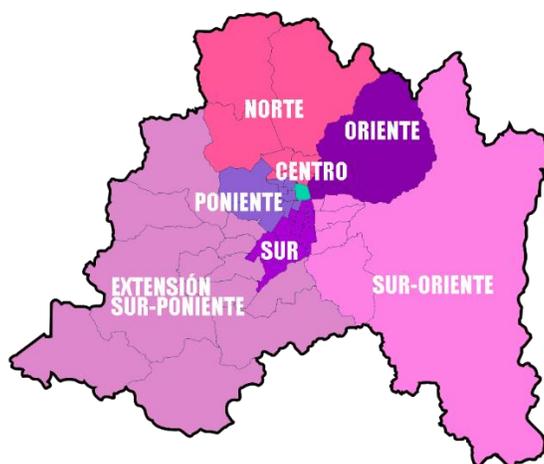
Sector	Comunas
Centro	Santiago
Norte	Tiltil, Colina, Lampa, Quilicura, Huechuraba, Conchalí, Independencia, Recoleta, Renca
Sur	El Bosque, La Cisterna, La Granja, La Pintana, Lo Espejo, San Bernardo, San Joaquín, Calera de Tango, San Miguel, San Ramón
Sur-Oriente	La Florida, Macul, Peñalolén, Puente Alto, Pirque, San José de Maipo
Oriente	Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, La Reina, Providencia, Ñuñoa
Poniente	Estación Central, Quinta Normal, Cerro Navia, Lo Prado, Pudahuel, Maipú, Cerrillos, Pedro Aguirre Cerda
Extensión Sur-Poniente	El Monte, Isla De Maipo, Melipilla, Padre Hurtado, Buin, Peñaflor, Talagante, Alhué, Curacaví, María Pinto, Paine, San Pedro

Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD 2012 y Encuesta Casen 2022

⁴ Se recibió comentarios de Ricardo Hurtubia (profesor asociado del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística, y de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile) y Oscar Figueroa (profesor asociado del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Universidad Católica de Chile)

En tanto, la distribución espacial de los distintos sectores identificados en la RMS es la siguiente:

Figura 1. Distribución espacial sectores RMS



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD 2012 y Encuesta Casen 2022

Respecto a los tramos de tiempo, se consideraron rangos de 15 minutos hasta los 90, y luego se creó una categoría que agrupaba desde los 90 minutos en adelante. Estas categorías se construyeron tomando en cuenta que cada tramo de tiempo tenía suficientes encuestas para hacer inferencia estadística⁵.

Una vez determinada la distancia de estos vehículos motorizados, se utilizó la metodología considerada por Tiznado-Aitken et al. (2022) y sus referentes: Iglesias et al. (2019) y Cortés et al. (2016) para estimar los costos de transporte. Iglesias et. al (2019) en su metodología eligen como referente para realizar su estimación el auto más vendido del año de estudio, para el cual estima su rendimiento, el precio del combustible del año analizado, gastos de seguros, licencia de conducir, montos mensuales de mantención y de depreciación siguiendo la metodología de Cortés et al. (2016) (ver detalle en Anexo 1).

b) Transporte público motorizado

En el caso del transporte público solo se contaba con la información del medio de transporte principal. Se asignó en cada caso el valor en horario punta de cada tipo de transporte señalado, para cada tipo de usuario (estudiantes, adultos, adultos mayores) (ver detalle en Anexo 1).

c) Otros transportes motorizados

⁵ En el caso de los viajes en auto, se buscó que todas las categorías generadas en la EOD 2012 tuvieran al menos 40 encuestas. Cuando esto no era posible, se asignó la distancia mediana por tramo de tiempo, es decir, sin segmentar por sector. En el caso de la motocicleta, hubo categorías que tenían menos de 20 encuestas, sin embargo las distancias estimadas se condecían con los tiempos de viaje, por lo que se consideraron adecuadas para realizar la estimación.

Entre otros medios de transportes motorizados, los encuestados hicieron referencia a scooter eléctrico y triciclos motorizados, para lo cual se estimó el costo aplicando la metodología de Iglesias et al. (2019) y Cortés et al. (2016) (ver detalle en Anexo 1).

d) Transporte no motorizado

Entre los transportes no motorizados que se mencionan en la Encuesta Casen 2022 se encuentra la bicicleta. En este caso se aplicaron gastos de mantención de acuerdo con la Guía para ciclistas de Chile (Comisión Nacional de Seguridad y Tránsito/CONASET, 2024) e información de mercado.

e) Personas sin información

En el caso de las personas que no tenían información se asumieron una serie de supuestos, tales como:

- Estudiantes pagarían tarifa escolar si cumplían con los requisitos para obtener una TNE (2), de lo contrario pagarían tarifa adulta, por el total de días hábiles de la semana.
- Si las personas no trabajaban ni estudiaban se consideró que realizarían tres viajes a la semana en transporte público.
- Si trabajaban y no tenían transporte privado, se le asignó una tarifa en transporte público en horario punta por el total de días hábiles de la semana (media de días que se asiste a trabajar según Encuesta Casen 2022).

Cabe señalar que la estimación realizada solo contempla viajes en semana laboral. Se tomó esta decisión debido a la falta de información sobre los viajes realizados en días de fines de semana y a que el propósito último de las estimaciones realizadas es identificar a los hogares que antes los gastos esenciales tendrían problemas en el acceso a la vivienda y transporte.

Para identificar los problemas de asequibilidad de vivienda y transporte de manera conjunta se decidió utilizar el criterio utilizado por autores como Acolin y Green (2017), Luckey (2018), y que señalan Ezzenia y Hoskara (2022) es uno de los más utilizados en la literatura. Este criterio consiste en asumir que un hogar enfrenta problemas de asequibilidad cuando gasta 45% o más de sus ingresos en gastos de vivienda y transporte.

4.3.2. Objetivo específico 2:

De acuerdo con la literatura el costo de la vivienda y las dificultades para acceder a ella varían según ciertas características demográficas. Por ejemplo, existe evidencia que da cuenta que las mujeres suelen estar más expuestas a problemas de asequibilidad (Stone, 2006a; Ghaedrahmati y SHahsavari, 2019; Women's Budget Group, 2022). En tanto, autores como Withers (1997) y Murdie (2003) constatan que

las personas inmigrantes sufren más problemas de asequibilidad de la vivienda en Estados Unidos y Canadá, que aquellas no inmigrantes.

Asimismo, también hay autores que han identificado que la edad juega un rol importante en el acceso a la vivienda. Withers (1997) identificó que hay una importante proporción de inquilinos de edad avanzada que tienen problemas de asequibilidad, mientras que Wood y Ong (2011) evidencian que los problemas de asequibilidad se acentúan en las parejas jóvenes con hijos. Luckey (2018), por su parte, señala que los problemas de asequibilidad de la vivienda se acentúan en hogares con niños/niñas que requieren de servicios de guardería.

Por otra parte, Withers (1997) rescata que los problemas de asequibilidad también se han visto impulsados demográficamente a raíz del crecimiento de los hogares unifamiliares y a la mayor diversidad étnica derivada de la inmigración, la migración interna y las diferentes tasas de fertilidad.

Wood y Ong (2011), además dan cuenta de que las personas que no reciben ingresos, que no participan de la vida activa o que se encuentran sin empleo son más propensos a tener problemas de asequibilidad de la vivienda

Asimismo, Li (2015) señala que entre los factores que ayudan a entender la inasequibilidad de la vivienda se encuentran el empleo informal, la desigualdad de los ingresos, y las condiciones de vida (calidad de las viviendas, normativas de construcción, superación del hacinamiento, entre otros aspectos) en la medida que mejores condiciones de vida pueden suponer costos de vida más inasequibles.

En línea con la discusión sobre las condiciones de vida, se ha rescatado en la literatura que los hogares que enfrentan problemas de asequibilidad de la vivienda pueden verse en la necesidad de ajustar su forma de consumo de otros bienes y servicios. Los hogares pueden optar por gastar una gran parte de sus ingresos en vivienda y comprometer sus necesidades en otros ámbitos o ajustar su elección de vivienda para lograr un equilibrio entre la satisfacción de las necesidades de vivienda y aquellas que refieren a otros ámbitos, accediendo a viviendas más alejadas de las oportunidades laborales y servicios básicos, o que presentan problemas de habitabilidad, así como a inmuebles informales (Cai y Lu, 2015). En este sentido, ha surgido una preocupación por acompañar la medición de la asequibilidad de la vivienda con criterios asociados a vivienda adecuada y entorno óptimo (Lerman y Reeder, 1987; Stone, 2006a en Haffner y Hulse, 2021).

Dado lo anterior y la información disponible, para dar respuesta a este objetivo se determinó que las dimensiones y variables de análisis serían las siguientes:

Tabla 4. Operacionalización caracterización hogares con problemas de asequibilidad del arriendo

Dimensión	Variable	Atributos	Definición/observación	
Geográfica	Sectores de la RMS	Centro, Norte, Sur, Sur-Oriente, Oriente, Poniente, Extensión Sur-Poniente	Distribución de comunas sigue los criterios de la tabla 1	
Demográfica	Sexo	Hombre, Mujer	Sexo biológico de la persona, según lo reportado por informante idóneo(a)	
	Edad	1-99 años		
	Nacionalidad	Chilena, Extranjera		
	Presencia de niñas, niño y adolescentes (NNA)	Sí, No	Presencia de menores de 18 años en el hogar	
	Presencia de adultos mayores	Sí, No	Presencia de mayores de 60 años en el hogar	
	Tipo de hogar	Unipersonal		Hogares cuyo integrante es solo la jefatura del hogar.
		Monoparental		Núcleo con presencia solo de padre o madre, en que existe una relación entre este(a) e hijo/ hija, y además puede incluir otro(s) pariente(s)
Biparental			Núcleo conyugal con presencia o no de hijos, que además puede incluir otro(s) pariente(s)	
Censal			Hogares conformados por una o más personas, vinculadas o no por lazos de parentesco.	
Económica	Pobreza	Pobreza extrema, Pobreza no extrema, No pobreza	Atributos creados en Encuesta Casen 2022	
	Deciles de ingreso autónomo regional	Rango 1-10	Atributos creados en Encuesta Casen 2022. Este indicador clasifica a los hogares de cada región en diez grupos de idéntico tamaño (décima parte o 10% del total) ordenados en forma ascendente de acuerdo con el ingreso autónomo per cápita del hogar.	
	Condición de actividad jefe de hogar	Ocupado		Persona de 15 años o más que cuentan con un empleo remunerado
		Desocupado		Personas de 15 años o más que se encuentran cesantes o buscan trabajo por primera vez
		Inactivo		Personas de 15 años o más que no se encuentran ocupadas ni desocupadas
Contrato de trabajo	Sí / No	Aplica de personas ocupadas		
Urbano-habitacional	Hogar carente en estado de la vivienda*	Carente, No carente	La vivienda es carente cuando tiene muros, techos o suelos en mal estado de conservación o si la vivienda es de tipo precario, incluyendo a mediaguas o mejoras, y viviendas precarias de materiales reutilizados	
	Hogar con hacinamiento*	Carente, No carente	El hogar se encuentra con hacinamiento si el número de personas por dormitorio de uso exclusivo es mayor o igual a 2,5	
	Hogar carente en servicios básicos*	Carente, No carente	El hogar es carente cuando una vivienda no tiene acceso a agua potable procedente de red pública en el caso de áreas urbanas; o, que no tiene acceso a agua procedente de red o sistema de distribución proveniente de fuentes subterráneas o superficiales en áreas rurales; o, en área urbana o rural, tiene llave fuera de la vivienda y/o no tiene servicio de eliminación de excretas adecuado	
	Hogar carente en equipamiento*	Carente, No carente	Los hogares son carentes cuando no disponen de alguno de estos equipamientos básicos a una distancia cercana desde su vivienda:	

			i. Servicio de transporte público (8 cuadras o 1 km); ii. Centros educacionales (20 cuadra o 2,5 km) iii. Centros de salud (20 cuadra o 2,5 km)
	Hogar carente en tiempo de traslado*	Carente No carente	Los hogares son carentes cuando uno o más integrantes ocupados demoran diariamente 1 hora o más en promedio en llegar a su lugar de trabajo principal (usando transporte público o transporte no motorizado)
	Tenencia informal de la vivienda	Tenencia formal Tenencia informal	
	Proyección compra de vivienda	Postulando/ó a subsidio habitacional Participa en comité de vivienda Ahorra para la vivienda Solicitando/ó crédito compra vivienda No está realizando ninguna acción	

*Criterios utilizados en la medición de la pobreza multidimensional

Fuente: elaboración propia a partir de PNUD (2023) y MDSF (2024)

4.3.3. Objetivo específico 3:

En último lugar, se analizó la focalización del subsidio de arriendo en la RMS. Para ello se utilizó la información solicitada a la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo a través del Portal de Transparencia respecto a los beneficiarios de los distintos llamados del subsidio de arriendo entre 2019 y 2023 (solicitud en Anexo 2), la cual se detalla en la tabla 5:

Tabla 5. Operacionalización caracterización de beneficiarios el subsidio de arriendo

Dimensión	Variables disponibles para identificar brechas	Atributos / comentarios
Geográfica	Comuna de residencia para generar los sectores de la RMS	Comunas RMS
Demográfica	Sexo	Femenino / Masculino
	Edad	19-96 años
	Nacionalidad	
	Presencia de niños, niñas y adolescentes	Sí / No
	Presencia de adultos mayores	Sí / No
	Tamaño del núcleo familiar	1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 personas
	Presencia de hogares monoparentales	Sí / No
	Estado civil	Con las variables estado civil y tamaño del hogar fue posible identificar a los hogares unipersonales y biparentales
Económica	Tramo de calificación socioeconómica Registro Social de Hogare (RSH)	40 / 50 / 60 / 70 / 80 / 90 / 100

Fuente: elaboración propia a partir de registros administrativos

Para poder responder a este objetivo se compararon los datos de los beneficiarios del subsidio de arriendo y la información de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo. En vista de ello, en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo se decidió considerar solo a aquellos hogares

pertenecientes a los deciles 1-7 de ingreso autónomo. Esto ya que la asignación del beneficio de alquiler tiene como requisito pertenecer hasta el tramo 70 del RSH, por lo que se consideró a los deciles de ingreso autónomo como una variable proxy de los tramos de calificación socioeconómica de RSH. Pareció óptimo realizar esta homologación, dada la alta relación que existe en el país entre condiciones de vida y nivel de ingresos (PNUD, 2017).

Cabe señalar que la información disponible a través del Portal de Transparencia es mucho más limitada que la que ofrece la Encuesta Casen, por lo que los aspectos a contrastar son restringidos. Con todo, este análisis permite tener luces sobre los énfasis que pone la política habitacional al disponer de beneficios para los hogares arrendatarios.

4.4 Limitaciones de la investigación:

Para la construcción de cada indicador se utilizó la información disponible, la cual permitió realizar las estimaciones, pese a que existían otros indicadores que hubieran sido más idóneos. Esto es parte del proceso del utilizar datos secundarios.

En particular, en el caso de la medición de la asequibilidad de vivienda y transporte, el indicador se construyó a partir de una serie de supuestos, que se condicen con patrones de comportamiento y con metodologías utilizadas en otros trabajos académicos, pero que se podrían haber evitado en el caso de contar con más información. Asimismo, no se incluyó un gasto por pórticos o TAG asociado al uso de carreteras, ya que se desconocía si los usuarios de medios de transporte motorizado utilizaban carreteras concesionadas y el lugar al cual se dirigían.

5. RESULTADOS

5.1 Resultados estimación asequibilidad del arriendo

5.1.1. Resultados generales

Como una primera aproximación a los hogares arrendatarios y su consumo de vivienda, canasta básica y transporte, se presentan los resultados de la tabla 6. Estos resultados dejan entrever que en la RMS el valor medio del arriendo asciende a \$350.000, con un gran rango de valores. Mientras el mínimo asciende a \$18.000, el máximo puede alcanzar los \$3.000.00. Estos resultados reflejan las diferencias socioeconómicas que prevalecen en la región analizada. De hecho, de acuerdo con las estimaciones realizadas, mientras en las comunas del sector oriente (Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, La Reina, Providencia, Ñuñoa) la media de arriendo asciende a \$621.040, en los demás sectores de la RMS la media de arriendo se encuentra en torno a los \$350.000.

En lo que refiere al gasto en bienes y servicios básicos (canasta básica) sin considerar el ítem de vivienda, se aprecia una mediana de gasto de \$333.885 y un máximo de \$881.128. Estas variaciones dependen del tamaño de los hogares, dado que la canasta básica se fija para el hogar de una persona, con gastos decrecientes a medida que aumenta el tamaño de los hogares.

Asimismo, destaca que los costos de transporte en la RMS tienen una alta variación, obteniéndose una mediana de gasto de \$52.800 y una media de \$85.926. Esto se explica por el tipo de transporte utilizado, constatándose un menor traslado en transporte motorizado, lo que se ve reflejado en la media y mediana de gasto, pero con cifras que pueden llegar como máximo a los \$685.311 cuando se trata de viajes en vehículos privados. Según estimaciones realizadas, si se descarta el viaje en medios de transporte privado ofrecido por las empresas, la media de gasto en transporte privado corresponde a \$206.365.

Al indagar en los gastos combinados de vivienda y transporte para la región analizada, se evidencia que la mediana de los hogares destinaba \$429.200 a costear los gastos de vivienda y transporte. Esta cifra es levemente superior al valor del salario mínimo alcanzado en 2022 (año principal de aplicación de la Encuesta Casen utilizada en esta investigación), que ascendía a \$410.000 (Prensa Presidencial, 2024). No obstante, destaca que los hogares de mayores ingresos pueden llegar a gastar hasta cerca de 3 millones y medio en consumo de vivienda y transporte.

Al profundizar en los ingresos de los hogares arrendatarios, destaca que la mediana de ingreso corresponde a \$1.200.00, siendo levemente mayor a la mediana de ingresos del total de hogares de la RMS (\$1.087.500). No obstante, también se evidencia que el rango entre el ingreso de menor valor alcanzado por los hogares arrendatarios de la RMS y el mayor ingreso es alto (más de 21 millones de pesos), es decir, la dispersión de ingresos es considerable. Esto se encuentra en línea con los planteado

por Link et al. (2019), quienes identifican distintos perfiles de arrendatarios, de diferentes segmentos de ingresos.

La dispersión de los ingresos se ve reflejada en las distintas mediciones de ratios, con las que se buscó medir la relación entre los ingresos de los hogares y el costo del arriendo, canasta básica y transporte. En este sentido, se observa que la media de los hogares de la RMS que arrienda destina cerca de un 37% de sus ingresos en el pago de la vivienda, mientras que la mediana de los hogares destina un 28% de sus ingresos al pago de alquiler.

En tanto, se evidencia que los gastos de transporte representan en promedio cerca de un 8% de los ingresos, proporción inferior al parámetro de gasto asequible del transporte (15%). No obstante, vale recordar que la medición realizada solo considera gastos mínimos en transporte, asociado a viajes por motivo de empleo, escolares u viajes mínimos en transporte público. Asimismo, destaca que el costo del viaje en transporte público a nivel de la Red Metropolitana de Movilidad tiene una tarifa plana (a diferencia de otros países).

El gasto de vivienda y canasta básica, por su parte, representa en promedio un 73% de los ingresos de los hogares arrendatarios de la RMS, y una mediana de un 53%. El promedio se aleja de la mediana en este caso debido a los hogares que gastan mucho más de los ingresos que reciben. Esto da cuenta del endeudamiento que viven algunos hogares arrendatarios. Cabe mencionar que estimaciones de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) dan cuenta de incrementos de los niveles de deuda de los hogares y de la carga que ello representa en sus ingresos (CMF, 2023).

Por último, el gasto en vivienda y transporte de los hogares arrendatarios de la RMS representa en promedio el 45% de los ingresos, lo que refleja un gasto con una alta carga económica de vivienda y transporte, de acuerdo con lo establecido en la literatura (Saberri et al., 2017; Acolin y Green, 2017). No obstante, la mediana de los hogares tiene una carga aceptable según el criterio utilizado por dichos autores (34%).

Tabla 6. Tendencias hogares arrendatarios

Estimaciones	Media	Mediana	Mínimo	Máximo
Gasto en arriendo vivienda	\$388.433	\$350.000	\$18.000	\$3.000.000
Gasto en canasta básica (sin vivienda)	\$304.133	\$333.885	\$154.743	\$881.128
Gasto en transporte	\$85.926	\$52.800	\$0	\$686.789
Gasto vivienda + transporte	\$474.359	\$429.200	\$42.800	\$3.493.203
Ingreso hogares	\$1.736.466	\$1.200.000	\$0	\$21.040.000
Ratio costo arriendo vivienda	37%	28%	1%	2920%
Ratio costo transporte	8%	5%	0%	538%
Ratio vivienda + canasta básica	71%	53%	3%	5820%
Ratio vivienda + transporte	45%	34%	3%	3050%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

5.1.2. Estimaciones asequibilidad de la vivienda según diferentes enfoques

A continuación, se presentan los resultados de la asequibilidad del arriendo, según cada tipo de estimación. Cabe recordar que las mediciones consideradas en la presente investigación son las siguientes:

- Costo de la vivienda respecto a los ingresos (ratio): según este criterio una vivienda es inasequible cuando se gasta más de un 30% de los ingresos en el pago del alquiler (Hulchanski, 1995; Green, 1996; Bogdon y Can, 1997; Link et al., 2019; Simian, 2023).
- Ingreso mínimo residual (residual): en este caso el arriendo es inasequible cuando los ingresos, luego de restar el alquiler, no son suficientes para costear la canasta básica de bienes y servicios (Kutty, 2005 y Stone, 2006b).
- Costo combinado de vivienda y transporte: con este enfoque los hogares tienen problemas de asequibilidad de la vivienda cuando el gasto combinado de la vivienda y el transporte es igual o superior al 45% de los ingresos (Acolin y Green, 2017; Luckey, 2018).

De la tabla 7 se desprende que la cantidad de hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad varía según el tipo de medición utilizada. Así, aplicando la medición basada en el enfoque ratio se identifican 422.290 hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad, lo que representa el 43% del total de hogares arrendatarios de la RMS. En contraste, al usar la medición del ingreso residual, el número de hogares afectados disminuye a cerca de 148.000. Por otro lado, el enfoque que combina el costo de la vivienda y el transporte permite identificar aproximadamente 301.000 hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad, lo que equivale a casi un tercio del total de hogares arrendatarios de la RMS.

En última instancia, se identifican aquellos hogares que enfrentan problemas de asequibilidad del arriendo, al menos según uno de los métodos de medición considerados. De aquí se desprende que 442.374 hogares en la RMS presentan algún problema de asequibilidad del arriendo. Con esto se evidencia que considerar más de un tipo de estimación de la asequibilidad entrega una mejor comprensión de la problemática.

Tabla 7. Problemas asequibilidad del arriendo en la RMS según distintos tipos de medición

Tipo de medición asequibilidad de la vivienda	Total de hogares arrendatarios RMS con problemas de asequibilidad	% hogares de arrendatarios RMS con problemas de asequibilidad
Costo de la vivienda respecto a los ingresos (ratio)	422.290	43%
Ingreso mínimo residual (residual)	147.801	15%
Costo de la vivienda + transporte (Vivienda + Transporte)	300.965	31%
Total de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo	442.374	46%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

Al contrastar con la literatura se aprecian algunas similitudes. Ho y Chiu (2002), en el caso de Hong Kong, identificaron que la estimación basada en el enfoque ratio arroja una mayor cantidad de hogares con problemas de asequibilidad en comparación con la medición que utiliza el enfoque del ingreso mínimo residual. De manera similar, Kutty (2005) evidenció esta tendencia en el caso de Estados Unidos, mientras que Napoli (2017) obtuvo resultados consistentes para Sicilia, Italia.

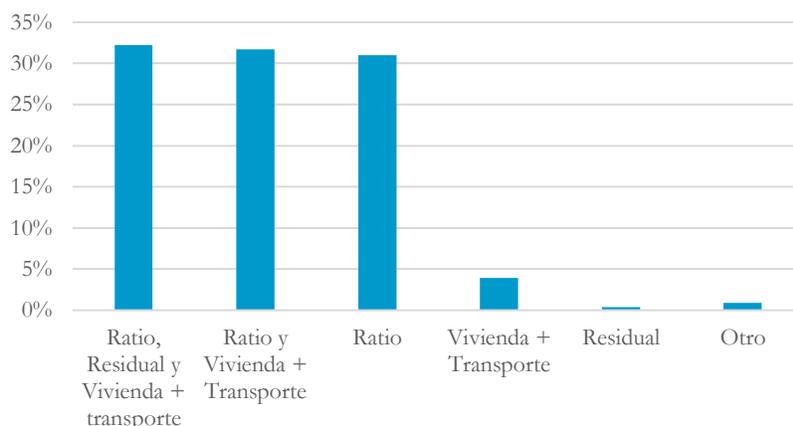
Según la literatura, esta diferencia podría explicarse porque la estimación de tipo ratio no discrimina ni por nivel de ingreso ni por el tamaño de los hogares (Kutty, 2005; Stone, 2006b). En este sentido, la medición del ingreso mínimo residual identifica exclusivamente a los hogares que caerían en situación de pobreza tras cubrir los costos de la vivienda, es decir, aquellos más críticos. Por otro lado, el enfoque ratio también incluye a hogares que destinan una proporción alta de sus ingresos a la vivienda, pero que no necesariamente ven comprometido su acceso a bienes y servicios básicos.

En cuanto a los resultados obtenidos al medir los costos combinados de vivienda y transporte, se observan diferencias con los hallazgos de otros estudios. Acolin y Green (2017) y Vidyattama et al. (2013) encontraron una mayor cantidad de hogares con problemas de asequibilidad cuando se utiliza una medición que combina costos de vivienda y transporte, en comparación con los resultados obtenidos mediante el enfoque ratio.

En la figura 2 se muestran distintas combinaciones de las tres mediciones de asequibilidad del arriendo realizadas. De ella se desprende que, en un tercio de los casos los tres tipos de medición aplicados en este estudio coinciden en la identificación de hogares con problemas de asequibilidad. Por otra parte, existe un 30% de coincidencia únicamente entre la medición de tipo ratio y aquel que combina costo de la vivienda y transporte para identificar hogares con problemas de asequibilidad de la vivienda. En tanto, un 30% de los hogares estimados bajo el enfoque ratio no tiene coincidencia con los otros tipos de medición.

En última instancia, la figura 2 muestra que el enfoque que combina los gastos en vivienda y transporte, por sí solo, concentra el 4 % de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo. Esto evidencia que, en algunos casos, el transporte puede agravar la situación de los hogares arrendatarios. Aunque estos hogares destinan menos del 30 % de sus ingresos al pago del alquiler, al sumar el costo del transporte superan el umbral de gasto aceptable para la combinación de vivienda y transporte.

Figura 2. Combinaciones tipos de enfoques de problemas de asequibilidad de los hogares arrendatarios de la RMS



Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

5.2 Caracterización hogares con problemas de asequibilidad del arriendo

A continuación, se presentan los resultados de la caracterización de los hogares con problemas de asequibilidad según distintas dimensiones: geográfica, demográfica, económica y urbana.

5.2.1. Geográfica

Al analizar las particularidades de los hogares con problemas de asequibilidad respecto a la distribución geográfica, se evidencia en la tabla 8 que los hogares con algún problema de asequibilidad tienen una leve mayor presencia en el sector sur si se compara con la tendencia del total de los arrendatarios de la RMS y aquellos sin problemas de asequibilidad del arriendo (18%, 15% y 13% respectivamente).

Tabla 8.

Tabla 8. Distribución geográfica de los hogares según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

Sector	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problema de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Centro	18%	17%	17%	18%	17%	17%
Norte	15%	16%	15%	15%	12%	13%
Sur	18%	18%	19%	18%	13%	15%
Sur-Oriente	13%	15%	15%	13%	11%	12%
Oriente	15%	10%	11%	14%	27%	21%
Poniente	17%	18%	18%	17%	15%	16%
Extensión Sur-Poniente	4%	6%	5%	4%	4%	4%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

Por otra parte, en el sector oriente es menor la presencia de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo, en especial en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual (10% v/s 27% de los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo).

Con todo, no se evidencia una concentración predominante y distintiva de hogares con problemas de asequibilidad en un sector en particular. Asimismo, tampoco se evidencian diferencias significativas entre los distintos criterios de estimación de la asequibilidad de la vivienda, lo que contrasta con lo señalado en la literatura. Según estudios previos, sería esperable que la medición que combina los costos de vivienda y transporte reflejara una mayor concentración de hogares con problemas de asequibilidad en sectores más alejados del centro (Miller et al., 2004; Mattingly y Morrissey, 2014; Isalou et al., 2014; Saberi et al., 2017).

En el caso de la Región Metropolitana de Santiago (RMS), este fenómeno podría haberse manifestado en el sector extensión sur-poniente, compuesto por comunas que se ubican fuera del anillo de Américo Vespucio (El Monte, Isla de Maipo, Melipilla y Padre Hurtado, entre otras). Sin embargo, esto no parece ser el caso, probablemente debido a que este sector sigue siendo menos atractivo para los arrendatarios de la RMS, representando solo el 4% de los hogares arrendatarios de la región.

5.2.2. Situación demográfica

A nivel de las características demográficas de los hogares, fue posible realizar una serie de análisis. En primer lugar, se presentan en la tabla 9 algunos aspectos vinculados a género, edad y nacionalidad de los jefes de hogar, junto con presencia de niños, niñas y adolescentes (NNA) y adultos mayores. En estos aspectos destaca que:

Los hogares con algún problema de asequibilidad tienen una leve mayor presencia de jefas de hogar que los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad (47% v/s 44%), lo que se acentúa en los hogares con problemas de ingreso mínimo residual, que presentan un 11% más de mujeres jefas de hogar que los hogares sin problemas de asequibilidad. Estos resultados se encuentran en línea con las tendencias internacionales, que dan cuenta de las mayores dificultades de las mujeres para acceder a una vivienda adecuada (Stone, 2006a; Ghaedrahmati y SHahsavari, 2019; Women's Budget Group, 2022).

En lo que refiere a la edad promedio de los jefes de hogar, no se evidencian grandes diferencias entre la tendencia de los jefes de hogar arrendatarios con y sin problemas de asequibilidad de la vivienda (40 años promedio v/s 42 respectivamente). Al analizar los datos según tramo de edad, se evidencia que tanto los jefes que lideran hogares sin problemas de asequibilidad de la vivienda, como aquellos con algún problema de asequibilidad se concentran entre los 30 y 39 años (39% v/s 34% respectivamente).

Con respecto a la jefatura migrante, se identifican leves diferencias entre los hogares sin problemas de asequibilidad y aquellos con algún problema de asequibilidad del arriendo (34% y 39% respectivamente). De todas formas, destaca que 4 de cada 10 hogares con problemas de asequibilidad del alquiler sean liderados por migrantes. Esto da cuenta de las dificultades que enfrentan los hogares extranjeros al momento de alquilar, en línea con lo señalado por Withers (1997) y Murdie (2003).

Luego, se aprecia que hay una leve mayor presencia de niños niñas y adolescentes (NNA) y de adultos mayores en los hogares con algún problema de asequibilidad de la vivienda que en aquellos hogares sin este tipo de problema. Estas diferencias se acentúan en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual y concuerdan con lo identificado por otros estudios (Withers, 1997; Wood y Ong, 2011; Luckey, 2018).

Tabla 9. Distribuciones variables demográficas según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

Variables demográficas	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problema de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Jefatura femenina	48%	52%	49%	47%	41%	44%
Edad promedio jefe de hogar	41,6	43,0	42,1	41,7	40,3	41,0
Jefatura migrante	40%	40%	39%	39%	34%	37%
Presencia de NNA	45%	55%	46%	45%	40%	42%
Presencia de adultos mayores	16%	21%	17%	16%	14%	15%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

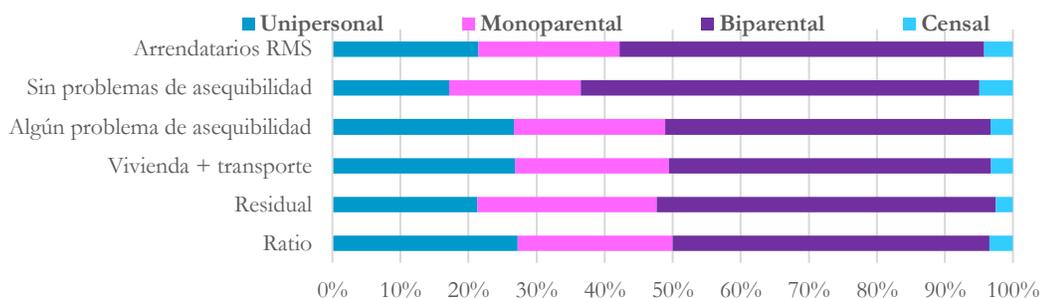
En la figura 3 se presenta la distribución de los hogares según su tipología. Los datos revelan que los hogares con algún problema de asequibilidad incluyen una proporción significativamente mayor de hogares unipersonales en comparación los hogares sin problemas de asequibilidad (27% v/s 17% respectivamente).

Esta tendencia resulta más marcada en aquellos hogares afectados por una alta carga del arriendo o por los elevados costos combinados de vivienda y transporte; coincidiendo con lo señalado por Withers (1997), quien da cuenta que los problemas de asequibilidad se han visto impulsados por el crecimiento de los hogares unifamiliares.

Como contracara de esta situación, se aprecia una menor presencia de hogares biparentales que tienen algún problema de asequibilidad del arriendo, en especial si se comparan con los hogares sin problemas de asequibilidad (48% v/s 59% respectivamente).

Luego, también es posible distinguir que los hogares con problemas de asequibilidad residual tienen mayor presencia de hogares monoparentales que los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad (26% v/s 19%).

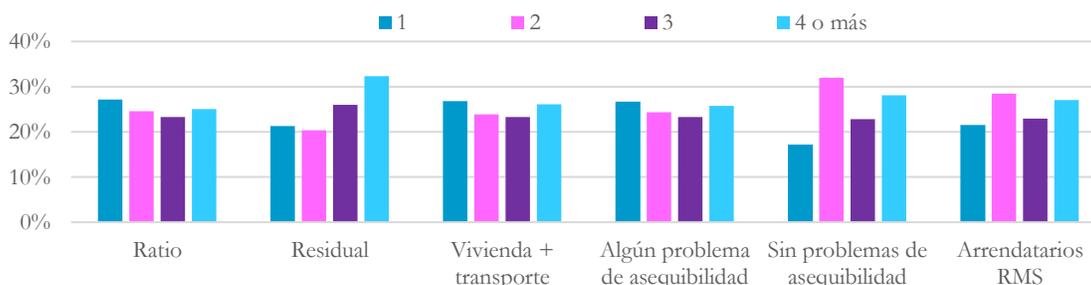
Figura 3. Distribución tipo de hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS



Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

En la figura 4, en tanto, se da cuenta de la relación entre tamaño del hogar y asequibilidad del arriendo. Al respecto, destaca de manera significativa que los hogares con problemas residuales del arriendo suelen tener mayor tamaño, es decir, están constituidos en mayor proporción por 4 o más personas que la tendencia general de los hogares arrendatarios de la RMS (32% v/s 27%). Por otra parte, en concordancia con la figura 3, los hogares con algún tipo de problema de asequibilidad están conformados en mayor medida por una persona que los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo (27% v/s 17%).

Figura 4. Distribución tamaño del hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS



Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

5.2.3. Situación económica

Para dar cuenta de la situación económica de los hogares con problemas de asequibilidad de la vivienda se profundizará en tres aspectos: pobreza por ingresos, deciles de ingreso autónomo de los hogares y condición de actividad de los jefes de hogar.

De la tabla 10 se desprende que los hogares con problemas de asequibilidad residual son los que enfrentan mayores problemas de pobreza; resultados que eran esperables dada la construcción de este indicador.

Así, un 19% de este tipo de hogar se encuentra en pobreza extrema y un 28% se encuentra en pobreza no extrema.

Por otra parte, las otras dos estimaciones de la asequibilidad de la vivienda también presentan mayores tasas de pobreza en comparación con la tendencia regional de hogares arrendatarios. En el caso del enfoque que combina vivienda y transporte se identifica que los hogares pobres son más del triple que la tendencia regional (22% v/s 7%). En tanto, en el caso la medición con enfoque ratio, se constata que los hogares pobres son más del doble que la tendencia regional (16% v/s 7%).

Por último, se evidencia que el 100% de los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo no son pobres.

Tabla 10. Distribución pobreza por ingresos según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

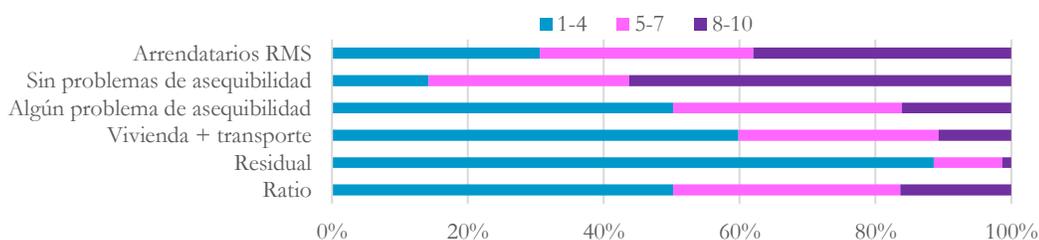
Pobreza por Ingresos	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problemas de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Pobreza extrema	7%	19%	9%	6%	0%	3%
Pobreza no extrema	9%	28%	13%	9%	0%	4%
No pobreza	84%	53%	78%	84%	100%	93%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

De la figura 5 destaca que los hogares con problemas de asequibilidad se concentran en mayor medida en los deciles de ingreso autónomo 1 al 4, es decir, los hogares más vulnerables. Así, del total de hogares con algún problema de asequibilidad, un 50% se encuentra en el tramo de deciles 1-4. Esta situación se acentúa en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual del arriendo, en que un 89% pertenece a los deciles 1-4 de ingreso autónomo.

En tanto, se puede entrever que los hogares de mayor ingreso (deciles 8-10) también enfrentan problemas de asequibilidad del arriendo, aunque en menor medida (16%). Estos casos se presentan mayormente en el caso de la medición que sigue el enfoque ratio.

Figura 5. Distribución deciles de ingreso autónomo según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS



Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

Con respecto al nivel de ocupación, en la tabla 11 se evidencia que los jefes de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo se encuentran en menor medida ocupados (80%) y más inactivos (14%) que el total de los jefes de hogar arrendatarios sin problemas de asequibilidad (93% y 5% respectivamente). Estas tendencias se acentúan en el caso de los jefes de hogares con problemas de asequibilidad residual: solo un 65% de los jefes de hogar se encuentra ocupado, mientras que un 25% se encuentra inactivo.

Además, se puede mencionar que, al estimar la formalidad laboral de los jefes de hogar ocupados, se evidencia que aquellos con problemas de asequibilidad residual del arriendo tienen en menor medida contrato formal (77%) que el total de jefes de hogar arrendatarios de la RMS (90%). En términos generales del total de jefes de hogar ocupados y con problemas de asequibilidad, un 88% cuenta con un contrato, siendo una cifra bastante similar a la tendencia regional.

Tabla 11. Distribución actividad jefe de hogar según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

Condición de actividad jefe de hogar	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problemas de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Ocupado	80%	65%	77%	80%	93%	87%
Desocupado	6%	10%	7%	6%	2%	4%
Inactivos	14%	25%	16%	14%	5%	9%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

Los resultados de este apartado dejan entrever que los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo tienen menores capacidades económicas que los hogares que no tienen problemas de asequibilidad. Esto dado que enfrentan en mayor medida pobreza, además de recibir ingresos inferiores, como se desprende de la distribución de los deciles de ingreso autónomo, y al calcular la mediana de ingresos: mientras la mediana de ingresos de los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad es de \$1.860.000 en el caso de los hogares arrendatarios con algún tipo de problema de asequibilidad es de \$750.000. A esto se suma que los jefes de hogar con problemas de asequibilidad tienen menor nivel de ocupación que los jefes de hogar sin problemas de asequibilidad.

De modo que los resultados se condicen con señalado por Li (2015), quien menciona que entre los elementos que ayudan a entender la inasequibilidad de la vivienda se encuentran los ingresos de los hogares y el empleo informal. A esto elementos, sin embargo, cabe añadir el nivel de ocupación de los jefes de hogar.

5.2.4. Urbano-habitacional

A continuación, se profundiza en la situación-urbano habitacional y en las proyecciones habitacionales futuras de los hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad de la vivienda.

Con respecto a las carencias urbano-habitacionales, en la tabla 12 se aprecia que, en términos generales, no hay grandes diferencias entre los hogares con algún tipo de problema de asequibilidad del arriendo y aquellos sin este tipo de problema.

Dicho esto, las carencias con mayor presencia en los hogares arrendatarios son de tiempos de traslados, que alcanza a casi un tercio de los hogares, seguido por los problemas de tenencia informal de la vivienda, que representan a cerca de un quinto de los hogares arrendatarios. Posteriormente se encuentran las carencias que representan cerca del 10% de los hogares arrendatarios: problemas de hacinamiento, carencias en el estado de la vivienda (muro, techos o pisos de la vivienda con mala conservación o estado precario o tipo de vivienda precaria), y en el acceso a equipamiento (transporte, centros educativos o de salud). En mucha menor medida es posible distinguir problema de servicios básicos (mal acceso a agua y en los sistemas de eliminación de excretas) que alcanza a un 2% de los hogares arrendatarios.

Por otra parte, en la tabla 12 destacan las diferencias que existen entre los hogares con problemas de asequibilidad residual del arriendo y aquellos sin este tipo de problema. Una mayor proporción de hogares con problemas de asequibilidad residual acceden a arriendos informales (33% v/s 21%), tienen mayores problemas de hacinamiento (17% v/s 10%) y de carencias en el estado de la vivienda (13% v/s 7%). En este caso sería posible constatar lo señalado por Cai y Lu (2015), quienes mencionan que los hogares que enfrentan dificultades para acceder a una vivienda asequible en algunos casos realizan compensaciones, eligiendo viviendas informales o de peor calidad, con tal de no ver afectada la satisfacción de otras necesidades básicas.

En último término, se aprecia que los hogares que tienen problemas asociados al alto gasto en transporte y vivienda tienen menores carencias en tiempos de traslado que los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo (25% v/s 31%). Al respecto, es posible señalar que el indicador que mide carencias en tiempos de traslado solo considera viajes en transporte público y en medios no motorizados, lo que puede significar mayores tiempos de viaje que el viaje en transporte privado.

Tabla 12. Distribución carencias de vivienda y entorno urbano, según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

Carencias vivienda	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problemas de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Hogar carente en estado de la vivienda	9%	13%	11%	9%	7%	8%
Hogar con hacinamiento	11%	17%	12%	11%	10%	11%
Hogar carente en servicios básicos	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Hogar carente en equipamiento	8%	9%	9%	8%	7%	8%
Hogar carente en tiempo de traslado	29%	24%	25%	29%	31%	30%

Tenencia informal de la vivienda	22%	33%	26%	23%	21%	22%
----------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

En relación con las proyecciones habitacionales de los hogares arrendatarios (tabla 13), se aprecia que la mayoría de los hogares con algún tipo de problema de asequibilidad del arriendo no se encuentra realizando ninguna acción para conseguir una vivienda propia (82%), siguiendo la tendencia del total de hogares arrendatarios de la RMS (78%).

En el caso de los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo, aunque se mantiene la tendencia, es menor la proporción de hogares que no están llevando a cabo ninguna acción para acceder a una vivienda propia (75%). En este contexto, se observa que una mayor proporción de hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad realiza algún tipo de ahorro para fines habitacionales, en comparación con aquellos hogares con problemas de asequibilidad (17% frente al 11%). Además, entre los hogares sin problemas de asequibilidad, se identifica un pequeño porcentaje que ha intentado por sus propios medios dejar de ser arrendatarios (2% ha solicitado un crédito hipotecario), mientras que entre los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo no se observan acciones similares.

Luego, se distingue que la búsqueda por adquirir una vivienda en propiedad con apoyo del Estado (postular a un subsidio / pertenecer a un comité de vivienda) es bastante baja, ya sea entre los hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo y los que no poseen este tipo de problema (10% y 7% respectivamente).

Tabla 13. Distribución proyecciones habitacionales, según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS

Proyección compra de vivienda	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problemas de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Postulando/ó a subsidio habitacional	7%	9%	8%	7%	5%	6%
Participa en comité de vivienda	2%	3%	2%	2%	2%	2%
Ahorra para la vivienda	11%	12%	11%	11%	17%	15%
Solicitando/ó crédito compra vivienda	0%	0%	0%	0%	2%	1%
No está realizando ninguna acción	82%	79%	81%	82%	75%	78%

Fuente: elaboración propia a partir de Encuesta Casen 2022

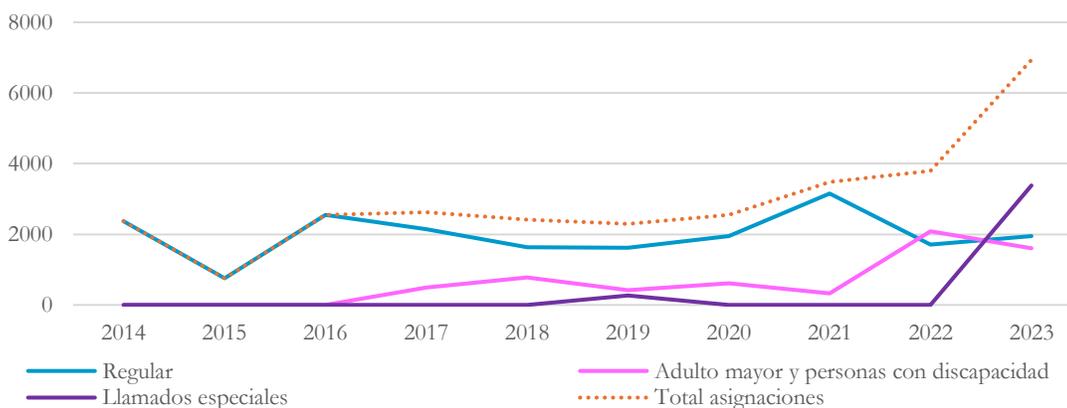
Lo resultados anteriores deja entrever que, debido a su situación, los hogares con algún problema de asequibilidad del alquiler se proyectan como hogares arrendatarios. En este sentido, el apoyo estatal que mejor se podría adaptar a sus necesidades es el subsidio de arriendo (D.S. 52). En el siguiente apartado se profundiza en esta materia.

5.3 Subsidio de arriendo

El subsidio de arriendo, también conocido como D.S.52, fue creado en 2014 a partir del Decreto Supremo N° 52, que establece su reglamento y operatoria. Este subsidio está destinado a dar una solución habitacional transitoria a familias pertenecientes hasta el 70% más vulnerable de la población. Inicialmente, estuvo orientado a hogares más bien jóvenes y allegados (bajo la denominación “Chao Suegra”), sin embargo, a lo largo de los años se ha diversificado su focalización. Actualmente, se realizan distintas convocatorias durante el año, distinguiéndose principalmente dos orientaciones: llamado regular, enfocado en la totalidad de los hogares que cumplen con los requisitos y necesitan apoyo para arrendar una vivienda, y llamados orientados a adultos mayores (60 años o más) y con discapacidad⁶ (Red por la Vivienda y la Ciudad, 2024).

En la figura 6 se presenta la evolución de la entrega de este beneficio en la RMS. De esta figura destaca que las mayores asignaciones del subsidio han sido ente los 2023 y 2021. En concreto, en 2023 se entregaron 6.936 subsidios de arriendo, mientras que en 2022 se asignaron 3.795 y en 2021 se benefició a 3.477 hogares.

Figura 6. Evolución hogares beneficiarios subsidio de arriendo RMS



Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales

Asimismo, de esta figura destaca que en general es mayor la asignación de subsidios regulares, que la de subsidios orientados a adultos mayores y personas con discapacidad. La única excepción a esta tendencia

⁶ Cabe señalar que el objetivo de este apartado es evaluar la focalización del subsidio, contrastando tendencias de beneficiarios con características de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo. Por este motivo no se profundiza en la operatoria ni el diseño institucional del subsidio. Para mayor detalle sobre este tipo de información es posible revisar: ChileAtiende (2024a), ChileAtiende (2024b), Decreto 52 (2013).

es el año 2022, en que se entregaron más subsidios a hogares adultos mayores que al llamado regular (2.084 v/s 1.711).

Por último, se evidencia que solo en dos años se han realizado llamados especiales adicionales al llamado regular y de adultos mayor: 2019 y 2023. En estos casos el subsidio tuvo foco en sectores medios y prioritarios.

5.3.1. Análisis beneficiarios subsidios de arriendo

Con la información entregada por la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo de los hogares beneficiarios del subsidio de arriendo fue posible realizar comparaciones con los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en términos geográficos, demográficos y económicos. Cabe señalar que para realizar las comparaciones se consideraron los hogares con problema de asequibilidad correspondientes a los deciles de ingreso autónomo 1-7, como una forma de homologar los tramos de calificación socioeconómica hacia los cuales está orientado el subsidio D.S.52.

En términos de distribución geográfica, se aprecia en la tabla 14, el subsidio de arriendo en los últimos cinco años (2019-2023) se ha entregado mayormente a usuarios del sector poniente (22%) y sur (21%) de la RMS. Con respecto a la distribución de los hogares con algún tipo de problema de asequibilidad del arriendo, se aprecia que las tendencias de asignación del subsidio D.S.52 son bastante similares. Las principales excepciones se evidencian en el sector centro, en que la concentración de hogares con problemas de asequibilidad es mayor a la distribución de subsidios. Por otra parte, destaca que en el sector exterior sur-poniente es levemente mayor la entrega de subsidios que la proporción de hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad (9% v/s 5%).

Así, se aprecia que el subsidio D.S.52, en términos geográficos refleja una focalización adecuada, salvo las excepciones señaladas en las cuales se podría reforzar la entrega de subsidios.

Tabla 14. Distribución geográfica subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo

Sector	Beneficiarios subsidio D.S.52 (2019-2023)	Hogares con algún problema de asequibilidad	Diferencias entre beneficiario D.S.52 y hogares con problemas de asequibilidad
Centro	9%	17%	-7%
Norte	17%	17%	+1%
Sur	21%	19%	+1%
Sur-Oriente	18%	14%	+3%
Oriente	4%	9%	-4%
Poniente	22%	19%	+3%
Extensión Sur-Poniente	9%	5%	+4%

Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y Encuesta Casen 2022

En lo que respecta a las características sociodemográficas de los beneficiarios del subsidio de arriendo, fue posible replicar una serie de análisis. En primer lugar, en la tabla 15 se presentan aspectos vinculados a jefatura femenina y migrante, junto con presencia de NNA y de adultos mayores, y tipo de hogar (unipersonal, monoparental y biparental).

De estos resultados destaca que el subsidio beneficia en mucho mayor medida a mujeres jefas de hogar, hogares con presencia de NNA y de adultos mayores, y hogares monoparentales que la tendencia de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo. Con respecto a los jefes de hogar migrantes, la tabla 15 deja entrever que las tendencias entre los hogares beneficiarios del subsidio D.S.52 y los hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo son similares.

A nivel de hogares unipersonales, aunque las diferencias entre los hogares beneficiarios del D.S. 52 y aquellos con problemas de asequibilidad no son muy significativas (6%), se observan variaciones importantes al contrastar tendencias según tramos de edad. Por una parte, el 88% de los hogares unipersonales beneficiarios del subsidio de arriendo pertenecen al tramo de 60 años o más, lo que se explica porque el llamado dirigido a adultos mayores permite que postulen hogares sin núcleo familiar, a diferencia del llamado regular, que no permite que postulen hogares unipersonales (Chile Atiende, 2024a). En tanto, los hogares unipersonales con problemas de asequibilidad del arriendo se concentran principalmente en el tramo de 30 a 39 años (35%), seguido por los tramos de 40 a 49 años (19%) y 18 a 29 años (18%).

Luego, se aprecia que los hogares biparentales que se adjudican el subsidio son menos, en términos proporcionales, que la tendencia de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo (29% v/s 55%). Esto se debe principalmente a la mayor adjudicación del subsidio por parte de los hogares monoparentales.

En este sentido, el diseño del subsidio está dejando fuera a un importante segmento de hogares unipersonales y biparentales. Al respecto, la evaluación de este subsidio plantea que se deberían contemplar grupos específicos de población beneficiaria de manera permanente, y no a través de llamados especiales (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2019), como sucede en este caso con el llamado especial de 2023.

Tabla 15. Distribución características demográficas beneficiarios subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo

Variables demográficas	Beneficiarios subsidio D.S.52 (2019-2023)	Hogares con algún problema de asequibilidad	Diferencias entre beneficiario D.S.52 y hogares con problemas de asequibilidad
Jefatura femenina	76%	49%	+27%
Jefatura migrante*	20%	23%	-3%

Presencia de NNA	70%	52%	+18%
Presencia de adultos mayores	35%	18%	+17%
Hogar unipersonal	23%	17%	+6%
Hogar monoparental	44%	25%	+25%
Hogar biparental	29%	55%	-26%

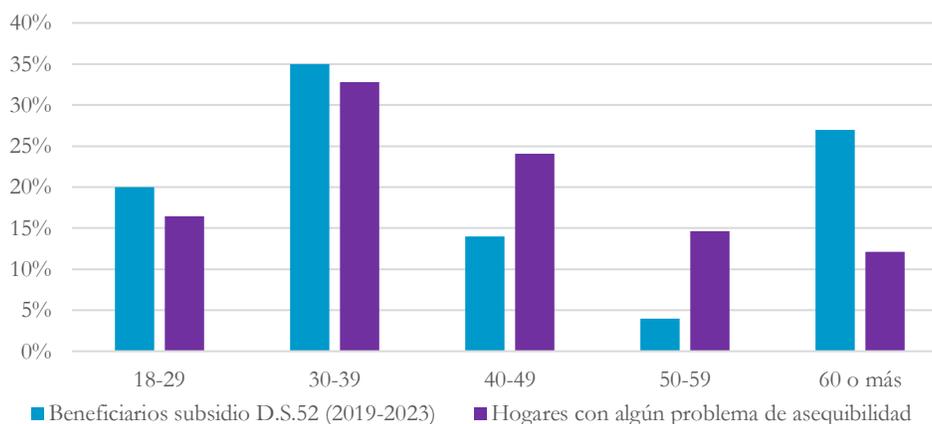
*En el caso de los hogares con algún problema de asequibilidad, se consideraron aquellos con 5 o más años de residencia en el país

Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y Encuesta Casen 2022

En cuanto a la edad de los beneficiarios del subsidio de arriendo, se estimó que el promedio es de 45 años, mientras que para los jefes de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo es de 42 años. Esto sugiere que, en términos generales, las distribuciones son bastante similares entre los beneficiarios del D.S. 52 y los hogares con problemas de asequibilidad. Sin embargo, al analizar en detalle las distribuciones por tramo de edad (ver figura 7), se observa que la asignación del subsidio se concentra en postulantes de 30 a 39 años (35%) y de 60 años o más (27%). Por su parte, los hogares con problemas de asequibilidad se concentran en los tramos de 30 a 39 años (33%) y 40 a 49 años (24%).

Esto evidencia que, al priorizar el apoyo hacia los hogares liderados por adultos mayores, el subsidio no beneficia a jefes de hogar más jóvenes que también necesitan respaldo para abordar sus problemas de asequibilidad, como es el caso de los jefes de hogar de entre 40 y 49 años.

Figura 7. Tramos de edad beneficiarios subsidio D.S.52 y hogares con problemas de asequibilidad del arriendo



Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y Encuesta Casen 2022

Por último, fue posible contrastar la situación económica de los beneficiarios del subsidio D.S.52 y los hogares con algún problema de asequibilidad de la vivienda (tabla 16). De este análisis se desprende que la asignación del subsidio está orientada mayormente a la población vulnerable, perteneciente al tramo 0-40 (90%), mientras que los hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo se concentran en menor medida en este nivel de ingresos (50%).

Cabe señalar que la distribución de los beneficiarios del subsidio D.S.52 a nivel de ingresos presenta similitudes con los hogares que tienen problemas de asequibilidad residual, dado que un 89% de los hogares que presentan esta problemática se concentran en los tramos de calificación socioeconómica 0-40, lo que se debe a la forma de construcción de este indicador (la asequibilidad residual distingue a los hogares que a raíz de su gasto en vivienda tienen dificultades para realizar gastos en otros bienes o servicios básicos).

Este análisis evidencia la necesidad de incorporar a los segmentos medios en la focalización del subsidio, considerando sus necesidades de apoyo y el contexto generalizado de inasequibilidad de la vivienda en propiedad que se observa a nivel nacional (ABIF, 2024; Déficit Cero, 2024b; CChC, 2024).

Tabla 16:

Tabla 16. Características económicas beneficiarios subsidio D.S. 52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo

Tramos de calificación socioeconómica	Beneficiarios subsidio D.S.52 (2019-2023)	Hogares con algún problema de asequibilidad	Hogares con algún problema de asequibilidad
0-40*	90%	50%	+40%
50-70**	9%	34%	-25%

*Se consideraron los deciles de ingreso autónomo regional 1-4

** Se consideraron los deciles de ingreso autónomo regional 5-7

Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y Encuesta Casen 2022

6. CONCLUSIONES

La presente investigación se enfocó en indagar las implicancias de la incorporación de criterios económicos y urbanos en la estimación de la asequibilidad de la vivienda en arriendo en la RMS desde distintas mediciones. Esto para identificar cómo la perspectiva económica (tanto de carga económica del arriendo en los ingresos, como de dificultades en el consumo de bienes y servicios esenciales a raíz del costo del arriendo) confluye con una perspectiva urbana (combinación costos de vivienda y transporte), dando lugar a una estimación del problema que fuera más robusta y permitiera entender aquellos elementos característicos de los hogares que viven la problemática en la RMS, así como identificar las brechas entre estos elementos característicos y la focalización del subsidio de arriendo.

Con esto, se espera aportar en un campo que en Chile aún se encuentra en exploración, dado que por una parte, la discusión de la asequibilidad del arriendo se ha centrado principalmente en la carga económica del arriendo en los ingresos (Link et al., 2019, Reyes y Silva, 2021 y Simian, 2023) y de manera más incipiente en el enfoque de ingreso mínimo residual (Vergara-Perucich, 2020; Déficit Cero, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC, 2024a) sin abordar el aspecto urbano. Asimismo, no se ha hecho confluír los resultados de la estimación de la asequibilidad con la focalización del subsidio de arriendo.

Del análisis realizado, se concluye, en primer lugar, que combinar distintos enfoques de estimación permite identificar a una mayor cantidad de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo. Si se constató que incorporar el transporte en la estimación de la asequibilidad del arriendo no resulta en una mayor cuantificación de los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo por sí solo, si se contrasta con los resultados del enfoque ratio, se evidenció que incorporar el enfoque que combina vivienda y transporte permite captar a un 4% de hogares que el enfoque ratio no detecta, es decir, hogares cuyos problemas de asequibilidad están asociados al costo del transporte, lo que lleva a que el total de hogares con algún problema de asequibilidad en arriendo en la RMS sea mayor (422.290 según la medición de tipo ratio v/s 442.374 cuando se considera algún tipo de problema de asequibilidad del arriendo).

Al respecto, resulta un desafío indagar si esta situación se podría acrecentar al incorporar el gasto de los hogares en carreteras en el caso del costo del transporte privado. Asimismo, resulta relevante destacar la subvención al transporte público que existe en la RMS asociado a la Red Metropolitana de Movilidad, para contener el precio del transporte público. Actualmente el transporte público cuesta \$870, pero sin subvención podría ser cercano a los \$1.700 según reportaje de Badal (4 de mayo 2024), lo cual lleva a reflexionar sobre las implicancias de esta subvención en la asequibilidad de la vivienda en arriendo, dado que los problemas de asequibilidad se podrían incrementar si este aporte no existiera.

Vinculado a lo anterior, se constató que el arrendar más lejos del centro de la RMS no implica necesariamente mayores problemas de asequibilidad de la vivienda, como se evidencia en la literatura (Miller et al., 2004; Mattingly y Morrissey, 2014; Isalou et al., 2014; Saberi et al., 2017), lo cual se puede asociar a la tarifa plana en toda la RMS del transporte público de la Red Metropolitana de Movilidad y a la baja presencia de arrendatarios en las afueras del anillo de Américo Vespucio.

Respecto al análisis de las características socioeconómicas, destaca que los hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo presentan menores condiciones económicas que los hogares sin problemas de asequibilidad, debido a que enfrentan mayor pobreza y perciben menores ingresos, lo que se condice con lo señalado por Li (2015), al afirmar que los problemas de asequibilidad de la vivienda están asociados a la distribución de los ingresos de los hogares.

En el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual, se observa una situación más crítica en diversos aspectos, dado que presentan una mayor proporción de mujeres jefas de hogar (52%) y jefes de hogar migrante (40%), así como una mayor presencia de NNA (55%) y adultos mayores (21%) que los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad, lo cual es consistente con los hallazgos de Stone (2006a), Withers (1997), Wood y Ong (2011), y Luckey (2018) a raíz de la naturaleza de esta medición. Además, estos hogares tienden a ser hogares más grandes, con una alta incidencia de pobreza (47% de estos hogares son pobres). Sus jefes de hogar enfrentan menores niveles de ocupación en comparación con la tendencia general de hogares arrendatarios en la RMS (65%) y registran mayores niveles de informalidad laboral (23%).

En cuanto a vivienda y entorno, los hogares con problemas de asequibilidad residual enfrentan mayores carencias habitacionales en comparación con aquellos sin problemas de asequibilidad. Destacan por residir mayormente en viviendas informales (33%), enfrentar con mayor frecuencia situaciones de hacinamiento (17%) y habitar en un mayor porcentaje viviendas en mal estado (13%).

Los hogares con problemas de asequibilidad según el enfoque ratio y el que combina costos de vivienda y transporte presentan como particularidad una mayor proporción de hogares unipersonales en comparación con aquellos que no enfrentan problemas de asequibilidad (27% v/s 17%), en línea con lo señalado por Withers (1997). Además, cerca de un tercio de estos hogares pertenecen a los deciles 5 a 7 de ingreso autónomo regional, es decir, a sectores medios.

Por otra parte, respecto a las proyecciones de futuro, se aprecia que la mayoría de los hogares arrendatarios no se encuentra realizando acciones para comprar una vivienda (78%). Esto se acentúa en los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo (82%) y puede estar inspirado en el difícil escenario nacional para comprar una vivienda (ABIF, 2024; Dastres y Anderson, 2022; Déficit Cero,

2024b; CChC, 2024), y en las dificultades para acceder a una vivienda vía subsidio habitacional (Déficit Cero, 2024c).

Además, en este ámbito destaca que una menor proporción de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo ahorra para la compra de una vivienda, si se compara con los hogares sin problemas de asequibilidad (11% v/s 17%), lo que puede estar asociado al gasto que representa para ellos alquilar. En este contexto, el apoyo del Estado en materia de arriendo es muy relevante.

Al analizar cómo se aborda el problema de la asequibilidad del arriendo desde el ámbito estatal, a partir de las asignaciones del subsidio de arriendo en la RMS, destaca que el volumen de beneficiarios anuales muy difícilmente puede hacer frente al total de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo (casi 400.000 pertenecientes a los deciles de ingreso 1-7 v/s el máximo de casi 7.000 soluciones entregadas en 2023). En este sentido, parece necesario aumentar el presupuesto destinado a este subsidio, así como diseñar un modelo más eficiente que permita apoyar a un mayor número de hogares con los recursos disponibles.

Con respecto a la focalización del beneficio, destaca que este es bastante coherente con la distribución geográfica de los hogares con algún problema de asequibilidad, pese a que se podría reforzar la entrega de subsidios en el sector centro de la RMS (sector con mayores diferencias en términos de distribución geográfica del beneficio).

En términos demográficos y de ingresos, en tanto, se hallaron importantes diferencias con los hogares con algún problema de asequibilidad. Así, se identifica que entre los beneficiarios del subsidio D.S.52 es mayor la presencia de mujeres jefas de hogar, de hogares monoparentales, de presencia de NNA y de adultos mayores. Además, los beneficiarios del subsidio de arriendo se encuentran principalmente en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica (pertenencia al tramo 0-40 de calificación socioeconómica).

Al respecto, es posible señalar que, si bien se entiende que exista una priorización de hogares vulnerables (de menores ingresos, monoparentales, con presencia de NNA o adultos mayores), se evidencian otros tipos de hogares que, pese a enfrentar problemas de asequibilidad del arriendo, no reciben apoyo por parte del Estado, tal como es el caso de los hogares unipersonales, con jefaturas de hogar entre 40 y 49 años, y de sectores medios.

De modo que a partir del análisis realizado sobresale la ausencia de una política de arriendo integral, que llegue a todos los tipos de hogares que viven la problemática de asequibilidad del arriendo. Para ello es necesario que se diseñen distintos niveles de apoyo a los hogares, con subvenciones más altas en el caso de los hogares vulnerables, y con menor nivel de apoyo para hogares unipersonales, sectores medios u

otros perfiles que cuentan con mayor capacidad de pago, de manera que los aportes destinados a los sectores no considerados en los llamados convencionales del subsidio de arriendo sean más permanentes, como propone Minvu (2019). En este sentido, los hallazgos de esta investigación dan cuenta de algunos aspectos para partir generando categorías de apoyo, las cuales se pueden complejizar a través de otras técnicas de recolección de información, tales como entrevistas en profundidad o focus group.

Así, se espera que los hallazgos de esta investigación den pie para que se siga profundizando en esta materia. Dada las limitaciones metodológicas del estudio, existe un espacio para perfeccionar la estimación, así como para desarrollar este tipo de análisis en otras regiones del país. En esta línea, parece relevante incorporar nuevos elementos a la estimación del costo del transporte, tales como cobro por uso de carreteras, y contrastar los resultados obtenidos con el mercado de vivienda en arriendo de la RMS, para entender la disponibilidad de viviendas asequibles en la región. Asimismo, se podría replicar este tipo de análisis para otras regiones, tales como Tarapacá, Antofagasta y Magallanes, a raíz de su concentración de hogares arrendatarios.

Estas líneas de investigación permitirán comprender la problemática de la asequibilidad del arriendo en Chile desde distintas aristas, así como brindar nuevas orientaciones para la elaboración de políticas públicas.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Aalbers, M. B. (2017). The Variegated Financialization of Housing. *International Journal of Urban and Regional Research*, 41(4), 542-554. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12522>
- ABIF. (2024). *Coyuntura actual del crédito hipotecario*. https://www.abif.cl/wp-content/uploads/2024/05/ABIF_hipotecario_209_V2.pdf
- Acolin, A., & Green, R. K. (2017). Measuring housing affordability in São Paulo metropolitan region: Incorporating location. *Cities*, 62, 41-49. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.12.003>
- ANAC. (2022). *Informe del Mercado Automotor Diciembre 2022*. <https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2023/01/12-ANAC-Mercado-Automotor-Diciembre-2022dmb.pdf>
- ANIM. (2022). *Informe de Ventas de Socios de la ANIM 2, 3 y 4 Ruedas*. https://www.anim.cl/files/ugd/713935_fc52c52526ad47de8bed990be8a00bdd.pdf
- Aponte, C. (2012). ¿Estado Social o Estado de Bienestar en América Latina? *Revista Venezolana De Análisis De Coyuntura*, 18(1), 11-40.
- Aprueba Reglamento del Programa de Subsidio de Arriendo de Vivienda, Decreto 52 (2013). <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1056499>
- Asset Chile. (s. f.). *Tabla de mantenciones valorizadas*. Recuperado 29 de octubre de 2024, de <https://assets.ctfassets.net/6rgkmnd309z8/48lc53xRjFCPe11yo3A0FW/ca83b1c6f83e0235c51432a558765c8e/18-MITSUBISHI.pdf>
- Autocosmos. (s. f.-a). *Chevrolet Sail*. Recuperado 31 de octubre de 2024, de <https://www.autocosmos.cl/auto/usado/chevrolet/sail/15-lt/aff2ee927a6d4696845bb9c878275e9b>
- Autocosmos. (s. f.-b). *Mitsubishi L-200*. Recuperado 31 de octubre de 2024, de <https://www.autocosmos.cl/auto/usado/mitsubishi/l-200/24l-work-cr-4x2-plus/ebe97cb01c95427fbbea3319543a0fed>
- Babbie, E., & Martínez, J. F. J. (2000). *Fundamentos de la investigación social*. International Thomson.
- Badal, I. (2024, mayo 4). Juicio a las cifras de RED, ad portas de una ley que lo subsidia hasta 2032. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/pulso/noticia/juicio-a-las-cifras-de-red-ad-portas-de-una-ley-que-lo-subsidia-hasta-2032/5IQ5OY4WFBAYTANGNG2YDIR3VY/>

- Banco Central. (2023). *Precios y Holgura en el Mercado de Arriendo: Análisis de Avisos Listados*.
<https://www.bcentral.cl/contenido/-/detalle/documento-de-trabajo-n-988>
- Barra, A. (2023). Baja el precio del viaje en taxi: Conoce los nuevos valores de la tarifa. *La Tercera*.
<https://www.latercera.com/servicios/noticia/baja-el-precio-del-viaje-en-taxi-conoce-los-nuevos-valores-de-la-tarifa/KPQO2WYKO5CABPXKQRDYONREB4/>
- Barrera Service. (s. f.). *Neumático delantero off-road para Honda Navi*. https://www.barreraservices.cl/neumatico-delantero-off-road-para-honda-navi?srsId=AfmBOorQ4NDwnILl4An9addHT4V_7LDQqS3wUti9H_8skXwsWyhpY8vK
- Bicicletería Cuq. (2024, octubre 30). *Mantenimiento completa de bicicletas*. <https://cuq.cl/producto/mantenimiento-completa-de-bicicletas/?srsId=AfmBOooh7nqHflcd6rvra4GrclZQx18nFauvYijMVtPT0foeIvozbT4c>
- Blanco, A., Fretes, V., & Muñoz, A. (2014). *Se busca vivienda en alquiler. Opciones de política en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Boardman, B. (2013). *Fixing Fuel Poverty* (0 ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849774482>
- Bogdon, A. S., & Can, A. (1997). Indicators of Local Housing Affordability: Comparative and Spatial Approaches. *Real Estate Economics*, 25(1), 43-80. <https://doi.org/10.1111/1540-6229.00707>
- Bouzarovski, S., & Cauvain, J. (2016). Spaces of exception: Governing fuel poverty in England's multiple occupancy housing sector. *Space and Polity*, 20(3), 310-329.
<https://doi.org/10.1080/13562576.2016.1228194>
- Bramley, G. (2012). Affordability, poverty and housing need: Triangulating measures and standards. *Journal of Housing and the Built Environment*, 27(2), 133-151. <https://doi.org/10.1007/s10901-011-9255-4>
- Brenner, N., & Theodore, N. (Eds.). (2002). *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe* (1.ª ed.). Wiley. <https://doi.org/10.1002/9781444397499>
- Bresciani, L. E., Gil, D., Link, F., Rasse, A., & Ruiz-Tagle, J. (2021). *Arriendo asequible en Chile: Propuestas para implementar un sistema de vivienda basado en el bienestar social*. Centro de Políticas Públicas UC.
- Bustos Gallardo, B., Lukas, M., Stamm, C., & Torre, A. (2019). Neoliberalismo y gobernanza territorial: Propuestas y reflexiones a partir del caso de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 73, 161-183.
<https://doi.org/10.4067/S0718-34022019000200161>
- Cai, W., & Lu, X. (2015). Housing affordability: Beyond the income and price terms, using China as a case study. *Habitat International*, 47, 169-175. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2015.01.021>

- Castañeda Rodríguez, V. M., & Díaz Bautista, O. (2017). El Consenso de Washington: Algunas implicaciones para América Latina. *Apuntes del Cenes*, 36(63), 15-41.
<https://doi.org/10.19053/01203053.v36.n63.2017.4425>
- Cattaneo Pineda, R. A. (2011). Los fondos de inversión inmobiliaria y la producción privada de vivienda en Santiago de Chile: ¿Un nuevo paso hacia la financiarización de la ciudad? *EURE (Santiago)*, 37(112), 5-22. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612011000300001>
- CChC. (2023). *Informe Inmobiliario Gran Santiago*. <https://cchc.cl/uploads/archivos/archivos/Informe-45-2023-3%28Actividad-del-Sector-Inmobiliario-del-Gran-Santiago%29.pdf>
- CChC. (2024). *Acceso a la vivienda en Chile: PIR*.
<https://cchc.cl/documents/431409/539255/12112024+PPT+PIR.pdf/572412fd-603c-38d2-81fd-a6f0378200ef>
- Cepal. (2015). *Informe sobre la aplicación de la nueva metodología de medición de la pobreza en Chile 2006-2013*.
https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2013/Cepal_Informe_Aplicacion_Nueva_Metodologia_Medicion_Pobreza_Chile_2006-2013.pdf
- Cepal. (2018). *Medición de los ingresos y de la pobreza en Chile, Encuesta Casen 2017*.
https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2017/Medicion_de_la_pobreza_en_Chile_2017_17082018.pdf
- Cepal. (2023). *Medición de los ingresos y la pobreza en Chile, Encuesta Casen 2022*.
https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Medicion_de_la_pobreza_en_Chile_2022_v20oct23.pdf
- Chen, J., Hao, Q., & Stephens, M. (2010). Assessing Housing Affordability in Post-reform China: A Case Study of Shanghai. *Housing Studies*, 25(6), 877-901. <https://doi.org/10.1080/02673037.2010.511153>
- Chevrolet. (s. f.-a). *Kits instalados Chevrolet*. <https://www.chevrolet.cl/kits-mantenimiento>
- Chevrolet. (s. f.-b). *Mantenciones preventivas*. <https://www.chevrolet.cl/mantenciones/costo-mantenimiento>
- Chicureo Hoy. (2022). *Colina: Buses Damir anuncia alza en sus tarifas de transporte público hacia Santiago—Chicureohoy.cl—Portal de noticias*. <https://www.chicureohoy.cl/actualidad/colina-buses-damir-anuncia-alza-en-sus-tarifas-de-transporte-publico-hacia-santiago/>
- Chile Atiene. (2024a, junio 29). *Subsidio de Arriendo de Vivienda*.
<https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/29888-subsidio-de-arriendo-de-vivienda>

- Chile Atiene. (2024b, noviembre 27). *Subsidio de Arriendo de Vivienda, llamado especial para personas mayores y personas con discapacidad*. <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/53223-subsidio-de-arriendo-de-vivienda-llamado-especial-para-personas-mayores-y-personas-con-discapacidad>
- CMF. (2022). *Informe Endeudamiento 2022*. https://www.cmfchile.cl/portal/estadisticas/617/articulos-60457_doc_pdf.pdf
- CNE. (2024). *Precios observados a público: Promedios nominales en regiones y región metropolitana de combustibles líquidos*.
- Colina Informando. (2023). *Buses Batuco Lampa, anuncio alza en sus tarifas*. https://colinainformado.cl/?p=1223#google_vignette
- Comparaonline. (s. f.-a). *Seguro Automotriz*. <https://www.comparaonline.cl/seguro-automotriz>
- Comparaonline. (s. f.-b). *SOAP 2024*. <https://www.comparaonline.cl/seguro-obligatorio-soap>
- CONASET. (s. f.). *Documentación requerida*. <https://www.conaset.cl/documentacion-requerida/>
- CONASET. (2024). *Guía para ciclistas en Chile. Para contribuir a la movilidad segura y sostenible en bicicleta y otros ciclos*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2024/09/Guia-para-ciclistas-en-Chile_CONASET_13-09-2024-1-1.pdf
- Cortés Salinas, A., Figueroa MMonsalve, O., & Moreno Alba, D. (2016). Los costos del uso del automóvil y su elasticidad. El caso de Santiago de Chile. *Estudios Socioterritoriales*, 20, 27-39.
- Czischke, D., & Pittini, A. (2007). *Housing Europe 2007: Review of social, co-operative and public housing in the 27 EU member states*. CECODHAS European Social Housing Observatory. <https://world-habitat.org/wp-content/uploads/2007/12/CECODHAS-Housing-Europe-2007.pdf>
- Dastres, P., & Anderson, R. (2022). *El creciente problema de la asequibilidad a la vivienda en Chile*. En laCES. https://ceschile.org/wp-content/uploads/2022/02/06_EnlaCES-1.pdf
- Dattwyler, R. H. (1999). La Vivienda Social en Chile: La acción del Estado en un siglo de planes y programas. *Scripta Nova Revista Electronica de Geografay Ciencias Sociales*, 45(1).
- Dattwyler, R. H. (2004). La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: Actores relevantes y tendencias espaciales. En C. D. Mattos, M. E. Ducci, A. Ridríguez, & G. Yáñez (Eds.), *Santiago en la Globalización ¿una nueva ciudad?* (Ediciones SUR, pp. 219-241).
- De Mattos, C. (2011). Santiago, competitividad en la red mundial de ciudades. Elementos para un análisis crítico. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, 120, 113-132.

- De Mattos, C., Fuentes, L., & Link, F. (2014). Tendencias recientes del crecimiento metropolitano en Santiago de Chile: ¿Hacia una nueva geografía urbana? *Revista INVI*, 29(81), 193-219.
<https://doi.org/10.4067/S0718-83582014000200006>
- Déficit Cero, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC. (2024a). *Demanda social por vivienda en Chile: Una propuesta para estimar nuestro desafío habitacional*.
https://deficitcero.cl/uploads/estudios/ESTUDIO_D0_nuevo_url.pdf
- Déficit Cero. (2024b). *Trayectoria de la vivienda en Chile. Cronología de la oferta, demanda y acceso habitacional*.
<https://trayectoriavivienda.deficitcero.cl>
- Déficit Cero. (2024c). *Propuestas para reducir tiempos de acceso a la vivienda*.
https://deficitcero.cl/uploads/estudios/Propuestas_para_acortar_los_tiempos_de_entrega_de_viviendas.pdf
- Díaz, F. (2021, junio 4). Honda Navi, el nuevo concepto de motocicleta urbana que aterriza en Chile: ¿Lo mejor? Su precio. *Biobio*. <https://www.biobiochile.cl/noticias/economia/mercado-automotriz/2021/06/04/honda-navi-el-nuevo-concepto-de-motocicleta-urbana-que-aterriza-en-chile-lo-mejor-su-precio.shtml>
- Diema. (s. f.). *Kit cambio de aceite Mitsubishi L200*. Recuperado 1 de noviembre de 2024, de
<https://www.diema.cl/product/kit-cambio-de-aceite-mitsubishi-l200>
- El Capital: Crítica de la economía política* (2ª reimpresión, 2022) (with Marx, K., Engels, F., Mames, L., & Scaron, P.). (2022). Siglo XXI Editores.
- Electyum. (2024a). *Cuánto consume un patinete eléctrico en energía y coste*. <https://electyum.com/cuanto-consume-un-patinete-electrico/#:~:text=En%20promedio%2C%20un%20patinete%20eléctrico,kWh%20por%20cada%20kilómetro%20recorrido.>
- Electyum. (2024b). *Descubre la velocidad de un patinete eléctrico*. <https://electyum.com/cuanto-corre-un-patinete-electrico/#:~:text=Generalmente%2C%20los%20patinetes%20están%20diseñados,h%20o%20más%20bajo%20condiciones%20ideale.>
- Elmedni, B. (2018). The Mirage of Housing Affordability: An Analysis of Affordable Housing Plans in New York City. *Sage Open*, 8(4), 2158244018809218. <https://doi.org/10.1177/2158244018809218>
- En Cancha. (2022a). *Tren Nos Estación Central: ¿Cuáles son sus tarifas y en qué estaciones puedes hacer combinación?*
<https://www.encancha.cl/enlahora/servicios/2022/11/23/tren-nos-estacion-central-cuales-son-sus-tarifas-en-que-estaciones-puedes-hacer-combinacion-190038/>

- En Cancha. (2022b). *Tren Santiago-San Fernando: Revisa el precio de los pasajes y en qué estaciones se detiene*.
<https://www.encancha.cl/enahora/servicios/2022/4/26/tren-santiago-san-fernando-revisa-el-precio-de-los-pasajes-en-que-estaciones-se-detiene-155856/>
- Enel Chile. (2022). *Tarifa suministro eléctrico destinadas a usuarios residenciales*.
https://www.enel.cl/content/dam/enel-cl/es/personas/informacion-de-utilidad/tarifas-y-reglamentos/tarifas/tarifas-históricas/tarifas-de-suministros-clientes-regulados/Tarifas%20Suministros%20Retroactivas%209T_Clientes%20Regulados%20-%20Junio%202022.pdf
- Engelen, E., Froud, J., Johal, S., Salento, A., & Williams, K. (2017). The grounded city: From competitiveness to the foundational economy. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(3), 407-423.
<https://doi.org/10.1093/cjres/rsx016>
- Engels, F. (2017). *El Origen de la Familia, la Propiedad y el Estado* (1st ed). Edicionesakal México.
- Esping-Andersen, G. (1990). *The three worlds of welfare capitalism*. Princeton University Press.
- Ezennia, I. S., & Hoskara, S. O. (2022). Applications of Housing Affordability Measurement Approaches Used in Planning Affordable Housing: A Systematic Review. *Journal of Building Construction and Planning Research*, 10(01), 1-36. <https://doi.org/10.4236/jbcpr.2022.101001>
- Ezennia, S., & Hoskara, S. O. (2019). Methodological weaknesses in the measurement approaches and concept of housing affordability used in housing research: A qualitative study. *PLOS ONE*, 14(8), e0221246. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0221246>
- Farhen. (s. f.). *Mantención scooter completa*. <https://fahren.cl/servicios/2623-mantencion-scooter-completa.html>
- Favilukis, J., Mabile, P., & Van Nieuwerburgh, S. (2023). Affordable Housing and City Welfare. *The Review of Economic Studies*, 90(1), 293-330. <https://doi.org/10.1093/restud/rdac024>
- Flota Talagante. (s. f.). *Horarios y tarifas*. <https://flotalagante.cl/horarios/>
- Forrest, R., & Williams, P. (1984). Commodification and Housing: Emerging Issues and Contradictions. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 16(9), 1163-1180. <https://doi.org/10.1068/a161163>
- Full Neumaticos. (s. f.). *Neumáticos 185/60 R15*. https://www.fullneumaticos.cl/neumaticos-185-60r15-orden-NOMBRE_DESC-pos-0
- Garage Online. (s. f.). *Honda Navi*. <https://www.garageonline.cl/1408-honda-navi-110-2021-2024>

- García, A. (2005). Vivienda, familia, identidad. La casa como prolongación de las relaciones humanas. *Trayectorias*, VII(17), 43-56.
- Ghaedrahmati, S., & SHahsavari, F. (2019). Women housing right, affordable housing for female-headed households, case study: City of Tehran. *International Journal of Housing Markets and Analysis*, 12(5), 952-965. <https://doi.org/10.1108/IJHMA-05-2019-0055>
- Gobierno de Chile. (s. f.). *Región Metropolitana*. <https://www.gob.cl/regiones/region-metropolitana/>
- Haffner, M., & Boumeester, H. (2015). Housing affordability in the Netherlands: The impact of rent and energy costs. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 293-312. <https://doi.org/10.1007/s10901-014-9409-2>
- Haffner, M. E. A., & Hulse, K. (2021). A fresh look at contemporary perspectives on urban housing affordability. *International Journal of Urban Sciences*, 25(sup1), 59-79. <https://doi.org/10.1080/12265934.2019.1687320>
- Hancock, K. E. (1993). «Can Pay? Won't Pay?» or Economic Principles of «Affordability». *Urban Studies*, 30(1), 127-145. <https://doi.org/10.1080/00420989320080081>
- Hidalgo Dattwyler, R., Vergara Constela, C. D., Gutiérrez Aguilera, D., Capetillo Constela, C., & Alvarado Petterson, V. (2022). Su casa, su deuda. La política de vivienda chilena entre la financiarización, la subsidiariedad y la integración social. *Revista INVI*, 37(105). <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63809>
- High Quality Motors. (s. f.). *Pastilla de frenos Honda*. <https://hqmotors.cl/4024-u009.html>
- Ho, M., & Chiu, R. (2002). Impact of accessibility on housing expenditure and affordability in Hong Kong's private rental sector. *Journal of Housing and the Built Environment*, 17(4), 363-383.
- Hoekstra, J. (2013). *Housing and the welfare state: Changing perspectives and a research agenda*. ENHR 2013, Tarragona.
- Honda. (2024). *Listado de Precios Servicio de Mantenimientos Programados*. https://motos.honda.cl/wp-content/uploads/2024/04/valores_mantenimiento_2w.pdf
- Hulchanski, J. D. (1995). The concept of housing affordability: Six contemporary uses of the housing expenditure-to-income ratio. *Housing Studies*, 10(4), 471-491. <https://doi.org/10.1080/02673039508720833>
- Hunter, Robert. (1902). [Review of Poverty: A Study of Town Life, by B. S. Rowntree]. *Journal of Political Economy*, 11(1), 158-165.

- Iglesias, V., Giraldez, F., Tiznado-Aitken, I., & Muñoz, J. C. (2019). How Uneven is the Urban Mobility Playing Field? Inequalities among Socioeconomic Groups in Santiago De Chile. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2673(11), 59-70.
<https://doi.org/10.1177/0361198119849588>
- Isalou, A. A., Litman, T., & Shahmoradi, B. (2014). Testing the housing and transportation affordability index in a developing world context: A sustainability comparison of central and suburban districts in Qom, Iran. *Transport Policy*, 33, 33-39. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.006>
- Izquierdo, S., & Ugarte, G. (2024). Medición de la pobreza en Chile: El rol del alquiler imputado. *Estudios Públicos*, 1-39. <https://doi.org/10.38178/07183089/0001240312>
- Krippner, G. R. (2005a). The financialization of the American economy. *Socio-Economic Review*, 3(2), 173-208.
<https://doi.org/10.1093/SER/mwi008>
- Krippner, G. R. (2005b). The financialization of the American economy. *Socio-Economic Review*, 3(2), 173-208.
<https://doi.org/10.1093/SER/mwi008>
- Kutty, N. K. (2005). A new measure of housing affordability: Estimates and analytical results. *Housing Policy Debate*, 16(1), 113-142. <https://doi.org/10.1080/10511482.2005.9521536>
- Larraín, Clemente, R., Slaven. (2019). *Precios de vivienda: ¿quién tiene la razón?* 518, 1-15.
- Lerman, D. L., & Reeder, W. J. (1987). The Affordability of Adequate Housing. *Real Estate Economics*, 15(4), 389-404. <https://doi.org/10.1111/1540-6229.00439>
- Li, J. V. (2015). Recent Trends on Housing Affordability Research: Where Are We Up To? *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2555439>
- Link, F., Marín Toro, A., & Valenzuela, F. (2019). Geografías del arriendo en Santiago de Chile. De la vulnerabilidad residencial a la seguridad de tenencia. *Economía Sociedad y Territorio*, 507-542.
<https://doi.org/10.22136/est20191355>
- López Morales, E., & Herrera Castillo, N. (2018). Arriendos por las nubes: Efecto de la creciente concentración de la propiedad. *CIPER*, Columnas de opinión.
- Lubricentro Generaciones Agüero. (s. f.). *Mano de obra*. Recuperado 1 de noviembre de 2024, de <https://www.generaciones.cl/article/mano-de-obra>
- Luckey, K. S. (2018). Affordable for whom? Introducing an improved measure for assessing impacts of transportation decisions on housing affordability for households with limited means. *Research in Transportation Business & Management*, 29, 37-49. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.04.003>

- Mattingly, K., & Morrissey, J. (2014). Housing and transport expenditure: Socio-spatial indicators of affordability in Auckland. *Cities*, 38, 69-83. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.01.004>
- MDSF. (2023). *Encuesta Casen 2022* [Software].
- MDSF. (2024). *Manual para la Investigación. Guía práctica para el uso y análisis de información Encuesta de Casen 2022*. [https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Manual_para_la_investigacion_Casen_2022\(18marzo2024\).pdf](https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Manual_para_la_investigacion_Casen_2022(18marzo2024).pdf)
- Mergevosovich, A. A., Yurievich, B. V., & Razmikovna, P. G. (2024). Analysis of Registration and Processing of Seismological Data in the Republic of Armenia from 1991 to 1998. *OALib*, 11(04), 1-11. <https://doi.org/10.4236/oalib.1111409>
- Miller, E. J., Roorda, M. J., Haider, M., & Mohammadian, A. (2004). Empirical Analysis of Travel and Housing Expenditures in the Greater Toronto, Canada, Area. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1898(1), 191-201. <https://doi.org/10.3141/1898-23>
- Morandé Lavín, F. (2016). A casi tres décadas del Consenso de Washington ¿Cuál es su legado en América Latina? *Estudios Internacionales*, 48(185), 31-58. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.2016.44553>
- MIT. (s. f.). *Encuesta Origen Destino 2012* [Software].
- MIT. (2023). *Tarifas taxis colectivos urbanos. Región Metropolitana de Santiago*. <https://biblioteca.mtt.gob.cl/documento/a22abf77-db2c-4682-ad41-abc121a2ea31>
- Murdie, R. A. (2003). Housing affordability and Toronto's rental market: Perspectives from the housing careers of Jamaican, Polish and Somali Newcomers. *Housing, Theory and Society*, 20(4), 183-196. <https://doi.org/10.1080/14036090310018923>
- Napoli, G. (2017). Housing Affordability in Metropolitan Areas. The Application of a Combination of the Ratio Income and Residual Income Approaches to Two Case Studies in Sicily, Italy. *Buildings*, 7(4), 95. <https://doi.org/10.3390/buildings7040095>
- Nepal, B., Tanton, R., & Harding, A. (2010). Measuring Housing Stress: How Much do Definitions Matter? *Urban Policy and Research*, 28(2), 211-224. <https://doi.org/10.1080/08111141003797454>
- Newenergy Chile. (s. f.). *Servicio Técnico Especializado*. <https://www.newenergychile.cl/servicio-teacutecnico.html>
- Nijskens, R., Lohuis, M., Hilbers, P., & Heeringa, W. (Eds.). (2019). *Hot Property: The Housing Market in Major Cities*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-11674-3>

- OECD. (s. f.). Housing prices. *Price to income ratio*. Recuperado 3 de diciembre de 2024, de https://www.oecd.org/en/data/indicators/housing-prices.html?oeecdcontrol-a81da07b0e-var6=HPI_YDH
- Olmos, C., & Silva, R. (2010). El Rol del Estado Chileno en el Desarrollo de las Políticas de Bienestar. *Revista Némesis*, 8, 89-101.
- Peverini, M. (2023). *Promoting Rental Housing Affordability in European Cities: Learning from the Cases of Milan and Vienna*. Springer Nature Switzerland. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-43692-5>
- PNUD. (2017). *Desiguales. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile*.
- PNUD. (2023). *Medición de la Pobreza Multidimensional en Chile, Encuesta Casen 2022*. <https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Informe%20IPM%20-%20PNUD%20-%20CASEN%202022.pdf>
- Polanyi, K. (1989). *La gran transformación. Crítica del liberalismo económico*. Ediciones de La Piqueta.
- Prensa Presidencial. (2024, julio 1). *Presidente Gabriel Boric Font por alza del salario mínimo: "Con este espíritu vamos a avanzar en más herramientas que mejoren la calidad de vida de los chilenos y chilenas"*. <https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=286788#:~:text=Previamente%2C%20en%202022%20el%20Gobierno,1%20de%20septiembre%20de%202023>
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos & ONU-Habitat. (2018). *Vivienda y ODS en México*.
- R85 Motos. (s. f.). *Cambio de pastillas para moto*. <https://r85motos.cl/r85/tienda/precios-y-servicios/servicio-cambio-de-pastillas-de-frenos-por-caliper-delantero-o-trasero/>
- Rasse Figueroa, A., Robles, M. S., Sabatini Downey, F., Cáceres Quiero, G., & Trebilcock, M. P. (2021). Desde la segregación a la exclusión residencial ¿Dónde están los nuevos hogares pobres (2000- 2017) de la ciudad de Santiago, Chile? *Revista de Urbanismo*, 44, 39. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2021.55948>
- Red por la Vivienda y la Ciudad. (2024, mayo 9). *Subsidio de Arriendo D.S.52: Llamado regular y llamado especial para personas mayores y/o en situación de discapacidad*. <https://redviviendayciudad.cl/informacion-clave/subsidio-de-arriendo-d.s.52-llamado-regular-y-llamado-especial-para-personas-mayores-y-o-en-situacion-de-discapacidad#:~:text=Llamado%20regular%20abierto%20desde%20el,30%20de%20agosto%20de%202024.>

- Reyes, M., & Silva, I. (2021). Asequibilidad de la vivienda y formas de tenencia. *Centro de Estudios Socioterritoriales TECHO-FV*, 01. <https://ceschile.org/wp-content/uploads/2021/01/EnlaCES-primer-edicion.pdf>
- Rolnik, R. (2013). Late Neoliberalism: The Financialization of Homeownership and Housing Rights. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 1058-1066. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12062>
- Saberi, M., Wu, H., Amoh-Gyimah, R., Smith, J., & Arunachalam, D. (2017). Measuring housing and transportation affordability: A case study of Melbourne, Australia. *Journal of Transport Geography*, 65, 134-146. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.007>
- Safelemon. (s. f.). *Seguros Moto*. <https://www.safelemon.com/seguro-moto>
- SGS. (s. f.). *Tarifas Revisión Técnica*. Recuperado 29 de octubre de 2024, de <https://www.revisionestecnicas.cl/Tarifas>
- SII. (2022). *Tasación de vehículos 2022*. <https://www4.sii.cl/vehiculospubui/#/searchtasacion>
- Simian, J. M. (2023). Caída en la tasa de propiedad y asequibilidad de la vivienda. *Estudios Públicos*, 1-40. <https://doi.org/10.38178/07183089/1137220925>
- Simian, José Miguel. (2018). *El crecimiento del mercado de arriendo en Chile. 1*.
- Stone, M. E. (2006a). A Housing Affordability Standard for the UK. *Housing Studies*, 21(4), 453-476. <https://doi.org/10.1080/02673030600708886>
- Stone, M. E. (2006b). What is housing affordability? The case for the residual income approach. *Housing Policy Debate*, 17(1), 151-184. <https://doi.org/10.1080/10511482.2006.9521564>
- Thalmann, P. (1999). Identifying Households which Need Housing Assistance. *Urban Studies*, 36(11), 1933-1947. <https://doi.org/10.1080/0042098992683>
- Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: La ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales. SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación*, 66(1-11).
- Trenes Chile. (s. f.). *Metrotren Nos precio*. Recuperado 28 de octubre de 2024, de <https://treneschile.cl/metrotren-nos-precio/>
- Ubasart-González, G., & Minteguiaga, A. (2017). Esping-Andersen en América Latina: El estudio de los regímenes de bienestar. *Política y gobierno*, 24(1), 213-236.

- Vergara-Perucich, J. F. (2021). Precios y financierización: Evidencia empírica en mercado de la vivienda del Gran Santiago. *Revista INVI*, 36(103), 137-166. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000300137>
- Vergara-Perucich, J.-F., & Aguirre Nuñez, C. (2019). Inversionistificación en América Latina: Problematicación del mercado de arriendo para el caso chileno. *Hábitat y Sociedad*, 12, 11-28. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2019.i12.02>
- Vergara-Perucich, J. F., & Boano, C. (2019). Vida urbana neoliberal: Estudio de factores de jerarquización y fragmentación contra el derecho a la ciudad en Chile. *Revista de Direito da Cidade*, 11(3). <https://doi.org/10.12957/rdc.2019.38541>
- Vergara-Perucich, J. F. (2020). *¿Qué tan caro es vivir en las capitales regionales? La necesidad de descentralizar las mediciones sobre costo de vida en Chile*. https://www.researchgate.net/publication/331287506_Que_tan_caro_es_vivir_en_las_capitales_regionales_La_necesidad_de_descentralizar_las_mediciones_sobre_costo_de_vida_en_Chile
- Wetzstein, S. (2017). The global urban housing affordability crisis. *Urban Studies*, 54(14), 3159-3177. <https://doi.org/10.1177/0042098017711649>
- Wetzstein, S. (2022). Toward Affordable Cities? Critically Exploring the Market-Based Housing Supply Policy Proposition. *Housing Policy Debate*, 32(3), 506-532. <https://doi.org/10.1080/10511482.2021.1871932>
- Wikipedia. (2024). *Anexo:Tarifas del transporte público en Santiago de Chile*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Tarifas del transporte público en Santiago de Chile](https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Tarifas_del_transporte_p%C3%BAblico_en_Santiago_de_Chile)
- Withers, S. D. (1997). Demographic polarization of housing affordability in six major United States metropolitan areas. *Urban Geography*, 18(4), 296-323. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.18.4.296>
- Women's Budget Group. (2022). *Housing and gender*. <https://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2022/03/Housing-and-gender-PBB-Spring-2022.pdf>
- Wood, G., & Ong, R. (2011). Factors Shaping the Dynamics of Housing Affordability in Australia 2001–06. *Housing Studies*, 26(7-8), 1105-1127. <https://doi.org/10.1080/02673037.2011.615156>
- W&W. (2022). *Scooter eléctricos en Chile: Lo que debes saber sobre vialidad*. <https://www.wyw.cl/blogs/noticias/scooter-electricos-en-chile-lo-que-debes-saber-sobre-vialidad?srsId=AfmBOorAgMK6rUvhpB0HrlmhXItdbcRuJo3WIOsgd2rmiSttindTlt>
- ZS Motor. (s. f.). *Frenos—Cambio pastillas Mitsubishi L200*. <https://www.zsmotor.cl/frenos-cambio-pastillas-mitsubishi-l200-4x4-katana-24-cc-2014-delanteras-past-sangsin-rl200katcpd01/p>

8. ANEXOS

8.1 Anexo 1: Detalle estimación combinada costos de vivienda y transporte

- Transporte privado motorizado

Cabe señalar que fue posible imputar desde la Encuesta EOD 2012 hacia la Encuesta Casen 2022 la distancia Manhattan mediana de los automóviles y motocicletas. En el caso de los vehículos motorizados identificados en Encuesta Casen 2022 como auto, camionetas u otro auto particular se utilizó la distancia modal de la EOD 2012 de los viajes en auto (chofer y acompañante) en día de semana laboral y temporada normal (no estival), según sector de la RMS y tramo de tiempo.

En el caso de las motocicletas, dado que era más limitado el número de encuestas, la asignación de la distancia solo se basó en los tramos de tiempo de los viajes en motocicleta (chofer y acompañante) en día de semana laboral y temporada normal, para tener un total de encuestas que fuera significativo para la estimación.

En este estudio para el caso de los autos y camionetas se consideraron como referente los resultados del Informe del Mercado Automotor de diciembre de 2022 realizado por la Asociación Nacional Automotriz (ANAC, 2022). Este informe señala que el auto más vendido en 2022 fue un Chevrolet Sail (2021) y la camioneta fue una Mitsubishi L-200 (2020).

Una vez determinada la distancia de estos vehículos motorizados, se utilizó la metodología considerada por Tiznado-Aitken et al. (2022) y sus referentes: Iglesias et al. (2019) y Cortés et al. (2016) para estimar los costos de transporte. Iglesias et. al (2019) en su metodología eligen como referente para realizar su estimación el auto más vendido del año de estudio, para el cual estima su rendimiento, el precio del combustible del año analizado, gastos de seguros, licencia de conducir, montos mensuales de mantención y de depreciación siguiendo la metodología de Cortés et al. (2016).

En el caso de las motocicletas se consideraron los resultados del Informe de Ventas de Socios de la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas de diciembre de 2022 (ANIM, 2022). Así, se definió como modelo de motocicleta a la Honda Navi (2021).

Posteriormente, se definió el consumo medio del vehículo más vendido en 2022 a partir de la información disponible de cada uno para el caso de Chile (Autocosmos, s.f. y Díaz, 2021). Además, se descargó del Servicio de Impuestos Internos (SII) la Tasación de Vehículos 2022 y el valor del permiso de circulación

(SII, 2022). Respecto al valor del combustible en 2022 de cada tipo de vehículo, se utilizó la información de la Comisión Nacional de Energía sobre el precio nominal de los combustibles líquidos (CNE, 2024).

Luego, se buscó un valor estándar del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) y el seguro privado (Comparonline, s.f. y Safelemon, s.f.), cuyo valor se llevaron a valor 2022. Asimismo, se calcularon precios de revisión técnica (SGS, s.f.), la mantención 20.000 kilómetros. (Chevrolet, s.f.; Asset Chile, s.f.; Honda, 2024), cambio de pastillas de freno (ZS Motor, s.f.; High Quality Motors, s.f., R85 Motos, s.f.), cambio de aceite (Chevrolet, s.f.; Diema, s.f.; Lubricentro Generaciones Agüero, s.f.; Garage Online, s.f.) y de neumáticos (Full Neumaticos, s.f.; Barrera Service, s.f.) siguiendo la propuesta de Cortés et al. (2016) los que se llevaron a valor de 2022. En el caso de la depreciación, se consideró el 1% del valor de la tasación anual de cada vehículo de 2022, siguiendo la metodología desarrollada por Aguirre (2014) que es utilizada por Cortés et al. (2016). El detalle del gasto mensual en mantención se presenta en la tabla 17:

Tabla 17. Gasto mensual en mantención por tipo de transporte privado motorizado

Marca	Modelo	Versión	Permiso 2022	SOAP	Seguro Privado	Depreciación	Costo revisión técnica	Mantención 20000 km	Cambio de pastillas de freno	Cambio de aceite
Chevrolet	Sail	Smart	12.449	462	27.750	76.275	3.068	25.438	4.532	5.241
Mitsubishi	L200	Work CR	25.260	639	98.001	123.676	3.068	30.403	6.918	6.922
Honda	Navi	Standar	2.268	2.928	23.125	9.398	1.272	7.580	2.621	3.125

Fuente: elaboración propia

Por último, se tuvo en cuenta la cantidad de vehículos con los que contaba el hogar, según lo señalado en la Encuesta Casen 2022. Esto, dado que, si en un hogar más de una persona utilizaba un medio de transporte para dirigirse a su lugar de empleo y se contaba con solo un auto en el hogar, se imputó el mayor gasto al hogar. Cuando había más de un medio de transporte en el hogar, se realizaron las asignaciones según el total de personas que utilizaban medios de transporte privado para dirigirse al trabajo, tipo y total de medios de transporte.

- Transporte público motorizado

Para el valor del transporte de la Red Metropolitana de Movilidad se utilizó como valor de referencia valor 2022 (Wikipedia, s.f.). Vale destacar que en la RMS el viaje en microbuses o metro asociado a la Red Metropolitana de Movilidad considera una tarifa plana, según horario de viaje.

Respecto a los buses interurbano se utilizaron los valores publicados en los portales de este tipo de medio de transporte: Colina Informando (2023), Flota Talagante (s.f.), Chicureo Hoy (2022). A partir de estos valores de referencia se consideró un valor promedio para los buses interurbanos.

Para los casos de usuarios de metrotren, se consideró el valor en hora punta, según la comuna de origen y el tiempo de viaje para el año 2022 (En Cancha, 2022a; En Cancha, 2022b; Trenes Chile, s.f.).

En el caso de los taxis colectivos, se consideraron los valores publicados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2023). Dado que existen diferentes tarifas de este medio de transporte a nivel comunal, se decidió que en el caso de los viajes de menor distancia (10 minutos o menos) se consideraría el valor de la tarifa mínima, mientras que si era un viaje de 60 minutos o menos se tomó en cuenta el valor promedio de este medio de transporte. En tanto, si el viaje duraba más de 60 minutos se decidió usar el valor máximo del taxi colectivo.

Por otra parte, en el caso de los taxis se utilizó la tarifa informada en la noticia de Barra (2023), publicada en La Tercera.

- Otros transportes motorizados

Entre otros medios de transportes motorizados, los encuestados hicieron referencia a scooter eléctrico y triciclos motorizados. En el primer caso, se consideró el consumo de energía de un scooter tipo (Enel, 2022; W&W, 2022; Electyum, 2024) y el costo de mantención (Farhen, s.f.), que se llevó a valor presente. En el segundo caso, se consideró el pago de permiso de circulación (SII, 2022), SOAP (Comparonline, s.f.), costo de revisión técnica (SGS, s.f.) según lo señalado por (CONASET, s.f.) y costos de mantención (Newenergy Chile, s.f.). El detalle se presenta en la tabla 18:

Tabla 18. Gasto mensual en mantención triciclo motorizado

Marca y Modelo	Tasación 2022	Permiso 2022	SOAP	Costo revisión técnica	Mantención
Torito XL	456.379	27.221	37.990	16.500	41.650

Fuente: elaboración propia

- Transporte no motorizado

Entre los transportes no motorizados que se mencionan en la Encuesta Casen 2022 se encuentra la bicicleta. En este caso se aplicaron gastos de mantención de acuerdo a la Guía para ciclistas de Chile (Comisión Nacional de Seguridad y Tránsito/CONASET, 2024) e información de mercado.

consideró la información de la Guía para ciclistas de Chile (Comisión Nacional de Seguridad y Tránsito/CONASET, 2024) que señala que se debe hacer mantención de la bicicleta entre 1 y 2 veces al año según la intensidad del uso. Dado esto, se estableció que utilizaba 2 veces a la semana este medio de transporte se realizaría 1 mantención, mientras que si utilizaba 3 o más veces a la semana se le harían 2 mantenciones al año. La tarifa considerada es de mercado, tomando como referente un valor económico como el de Biceletería Cuc (s.f.).

- Transporte no motorizado

Entre los transportes no motorizados que se mencionan en la Encuesta Casen 2022 se encuentra la bicicleta. En este caso se consideró la información de la Guía para ciclistas de Chile (Comisión Nacional de Seguridad y Tránsito/CONASET, 2024) que señala que se debe hacer mantención de la bicicleta entre 1 y 2 veces al año según la intensidad del uso. Dado esto, se estableció que utilizaba 2 veces a la semana este medio de transporte se realizaría 1 mantención, mientras que si utilizaba 3 o más veces a la semana se le harían 2 mantenciones al año. La tarifa considerada es de mercado, tomando como referente un valor económico como el de Bicecletería Cuc (s.f.).

8.2 Anexo 2: Solicitud de información beneficiarios subsidio de arriendo

Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo (MINVU)

ACUSE DE RECIBO DE SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN LEY DE TRANSPARENCIA

AP001T0004825

Fecha: 17/01/2024 Hora: 10:59:55



1. Contenido de la Solicitud

Nombre	Marioly
Primer Apellido	Torres
Segundo Apellido	López
Teléfono de contacto	996114267
Tipo de persona	Natural
Dirección postal y/o correo electrónico	matorre3@uc.cl
Correo electrónico notificaciones	matorre3@uc.cl
Nombre de Representante	
Primer Apellido Representante	
Segundo Apellido Representante	
Solicitud realizada	*Se solicita información inominada sobre la adjudicación y postulación de los usuarios del subsidio D.S.52 desde el origen del programa (2014), lo mas detallado posible. En ese sentido, se solicitan las siguientes variables: -N° de llamado -Fecha postulación -Tipo de llamado (regular / adulto mayor) -Estado subsidio (Vigente, Cancelado, Caducado, Eliminado, Renunciado, NA, etc.) -Estado civil postulante -Género postulante -Nacionalidad postulante -Edad postulante -Región postulación -Comuna postulación -Tamaño núcleo familiar -Tipo de hogar (monoparental, unipersonal, biparental, etc.) -Número de niños 0-5 años en el hogar -Número de niños 6-18 años en el hogar -Número de adultos mayores en el hogar -Número de postulaciones anteriores -Tramo RSH del hogar -Tipo de postulación -Máscara
Observaciones	Información desde el llamado del DS52 desde 2014 al último llamado realizado en 2023.
Archivos adjuntos	
Medio de envío o retiro de la información	Correo electrónico
Dirección de envío de la información	...
Formato de entrega de la información	Electrónico/Excel
Sesión iniciada en Portal	NO

Sereno 15, Santiago

Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo (MINVU)

Via de ingreso en el organismo	Via electrónica
--------------------------------	-----------------