
METRO PLUSVALIA



Octubre 2014

METRO PLUSVALIA



Octubre 2014

Reporte preparado por:

Transsa Consultores Inmobiliarios

Carlos Antúnez 2123, Providencia, Santiago, Chile

Teléfono: (+56) 2 2499 98 00

Contacto: informacion@transsa.com

Sitio Web: www.transsa.cl

Atisba Estudios y Proyectos Urbanos

Alsacia130, Las Condes Santiago de Chile

Teléfono: (+56) 2 2245 01 04

Contacto: info@atisba.cl

Sitio Web: www.atisba.cl

Imagen portada: Ariel Cruz Pizarro - 05/08/2009

Cómo citar este documento:

"ATISBA & TRANSsa. Reporte Plusvalía potencial por anuncio de líneas 3 y 6 del metro. [en línea]: documenting electronic sources on the Internet. 2014 [fecha de consulta: ____]. Disponible en: <<http://www.atisba.cl>>

ÍNDICE

1	INTRODUCCION Y OBJETIVOS	05
2	METRO Y PLUSVALÍA.....	06
3	METODOLOGÍA.....	06
4	RESULTADOS Y CONCLUSIONES.....	10

01 INTRODUCCION Y OBJETIVO

Actualmente se encuentra en construcción las líneas 3 y 6 del metro de Santiago, que conectan desde Providencia hasta Cerrillos (línea 6) y desde La Reina hasta Huechuraba (Línea 3), ambas pasando por las comunas de Ñuñoa y Santiago.

El anuncio de una mejora en infraestructura, accesibilidad, o transporte, inmediatamente genera una expectativa de plusvalía sobre el valor de los bienes raíces, que se pudieran ver favorecidos por tales inversiones, independiente de que la obra esté o no concluida.

El objetivo de este reporte es calcular este incremento por línea y estación considerando radios de influencia directa de 300 metros y radios de influencia indirecta de 600 metros que estructuran los tramos entre estaciones. La Figura 1.1 muestra el trazado y las estaciones contempladas en el estudio.

Figura 1.1 – Trazado y estaciones Líneas de Metro 3 y 6



Fuente: Elaboración propia

El anuncio de iniciar la construcción de las líneas 3 y 6 del metro de Santiago se considera, para efectos de este estudio, en Julio de 2011, fecha en la cual se encuentran definidas las estaciones de cada una de estas líneas. Por lo tanto, con esta información oficial se ha trabajado para Junto con calcular los incrementos de valor asociados al anuncio, se formulan algunas hipótesis para explicar las diferentes plusvalías de acuerdo al contexto urbano y normativo de los territorios que atraviesan.

02 METRO Y PLUSVALÍA

Bajo la teoría de la renta de suelo urbano, los precios de las propiedades cercanas a Metro suben ya que esta obra reduce los costos de traslado, lo que eleva la demanda por vivir en las inmediaciones de la línea. Con ello, personas o empresas pueden traspasar parte del ahorro que obtienen en tiempos de viaje, al suelo, pagando más por terrenos o bienes inmuebles.

Adicionalmente Metro eleva la plusvalía por el mejoramiento que inducen sus estaciones en el entorno, especialmente cuando se trata de comunas vulnerables o de clase media, donde la principal inversión pública que se ejecuta suele ser esta. En este caso se considera el efecto de las estaciones, las plazas de acceso, mejoramientos de espacios públicos, etc.

Sin embargo, las plusvalías no son iguales en todas las comunas o barrios que atraviesa la estación. Existen de hecho, diferencias importantes como veremos más adelante y cuyas explicaciones formularemos en el capítulo final del reporte a modo de hipótesis finales del estudio.

03 METODOLOGIA

Para calcular la plusvalía asociada al anuncio oficial de la construcción de dos líneas de Metro, se levantaron tasaciones de inmuebles urbanos de todo tipo, ubicadas una distancia igual o menor a los 300 metros de las estaciones, asumiendo que estas constituyen el área de influencia directa. El mismo ejercicio se hizo para las tasaciones localizadas a 600 metros del eje de la línea, bajo el entendido que también experimentan algún tipo de valorización¹.

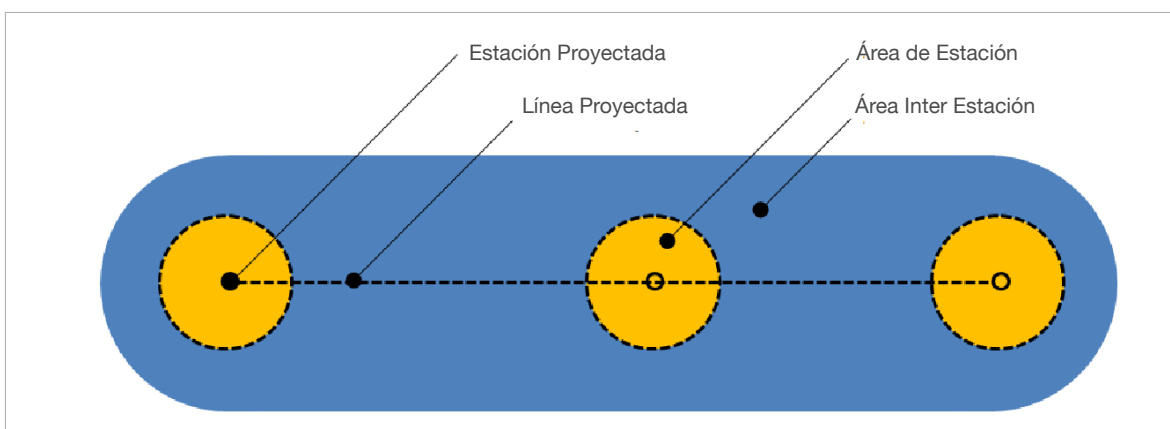
¹ El fundamento para considerar 600 metros dice relación con el lugar de procedencia de los usuarios de Metro. De acuerdo con estudios de la empresa estatal, más de un 90% proviene de un radio de 5 cuadras que equivale a 600 metros aproximadamente.

Considerando que la decisión de construir las líneas 3 y 6 fue comunicada en Julio de 2011, para estimar la plusvalía del anuncio el registro de tasaciones se dividió en dos períodos: entre 2009 y mediados de 2011 (antes del anuncio), y desde mediados de 2011 hasta 2014 (después del anuncio). En el primer caso se levantaron 3.261 referencias y en el segundo, 3.662 referencias. Así, el estudio contempla una base de datos de 6.923 registros de tasaciones, que incluye distintos tipos de bienes inmuebles (casas, departamentos, oficinas, comercios, etc) lo que permite fundamentar los cálculos y diferenciarlos por tipo de ubicación.

La comparación de valores, se realizó mediante el indicador UF/m² construido (Valor Total UF del bien raíz, dividido por Superficie construida) para los usos de Departamentos, Casas, Oficinas y Comercio. Para Terrenos, Bodegas e Industrias se utiliza el Indicador UF/m² Terreno (Valor Total UF bien raíz, dividido por Superficie de Terreno).

Como indicamos previamente, los cálculos se realizan para dos áreas de influencia. La directa, ubicada en un radio de 300 metros de la estación y donde se asume, en principio, que se producen las principales plusvalías. La segunda área de influencia se ubica entre el radio de 300 metros y un radio de 600 metros desde la línea de Metro y se denomina "Área Inter Estación". El esquema que sigue grafica este concepto:

Figura 3.1 – Áreas de influencia Estación e Inter Estación



Fuente: Elaboración propia

Teniendo en consideración que el impacto del anuncio del metro puede ser diferente de acuerdo a la configuración urbana o normativa de las zonas que atraviesa, el análisis se dividió en 14 tramos que presentan ciertas características homogéneas. Por otro lado, los tramos buscan diferenciar el

impacto de las estaciones de Metro que ya existen y que no deben contabilizarse en el cálculo de la plusvalía por anuncio.

De los 14 tramos definidos, 9 se localizan en la Línea 6 y 5 tramos en la Línea 3. Los cuadros que siguen describen las características urbanas de cada tramo, las estaciones que los conforman, la presencia o no de Metro y las comunas que atraviesa. Luego se presenta un mapa que muestra la delimitación geográfica de cada tramo.

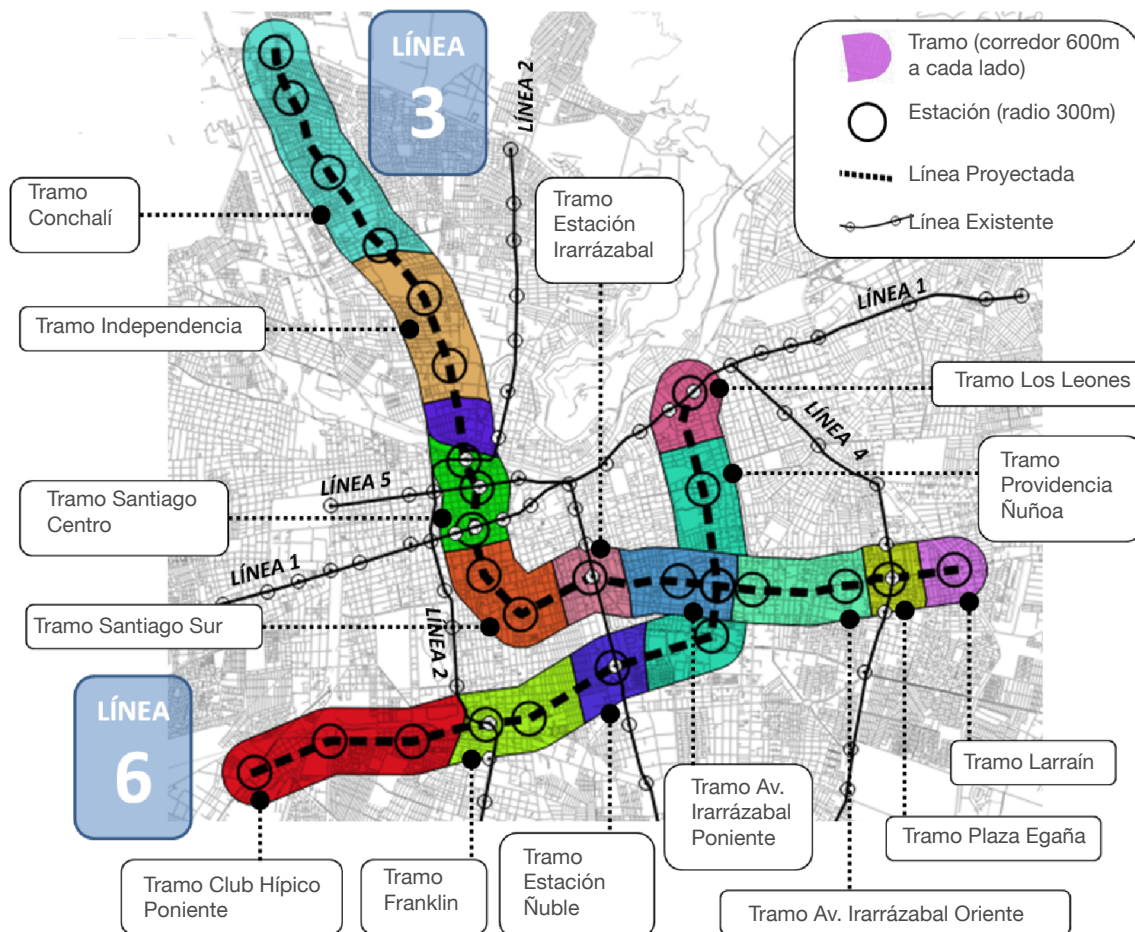
Cuadro3.1 – Características tramos Línea 3

Línea	Tramo	Estaciones	Carácter	Presencia de Metro
3	Conchalí	Huechuraba Cardenal Caro Vivaceta Conchalí	Residencial unifamiliar y colectivo	Sin Metro
	Independencia	Plaza Chacabuco Hospitales	Residencial colectivo (principal) y unifamiliar (secundario)	Sin Metro
	Santiago Centro	Cal y Canto Plaza de Armas Universidad de Chile	Residencial colectivo (principal), oficinas (secundario) y comercial (menor)	Con Metro
	Santiago Sur	Parque Almagro Matta	Residencial colectivo (principal), Terrenos, Bodegas, Industrias y Oficinas	Sin Metro
	Estación Irarrázabal	Irarrázabal	Residencial colectivo	Con Metro
	Av. Irarrázabal Poniente	Monseñor Eyzaguirre Ñuñoa	Residencial colectivo (principal), unifamiliar (secundario) y comercial (menor)	Sin Metro
	Av. Irarrázabal Oriente	Chile España Diagonal Oriente	Residencial colectivo (principal), unifamiliar (secundario) y comercial (menor)	Sin Metro
	Plaza Egaña	Plaza Egaña	Residencial colectivo	Con Metro
	Larraín	Larraín	Residencial unifamiliar	Sin Metro

Cuadro 3.2- Características tramos Línea 6

Línea	Tramo	Estaciones	Carácter	Presencia de Metro
6	Los Leones	Los Leones	Residencial colectivo (principal), oficinas (secundario) y comercial (tercero).	Con Metro
	Providencia - Ñuñoa	Inés de Suárez Ñuñoa Estadio Nacional	Residencial colectivo (principal), unifamiliar (secundario) y Comercial (menor).	Sin Metro
	Ñuble	Ñuble	Residencial colectivo.	Con Metro
	Franklin	Bío-Bío Franklin	Residencial colectivo, Comercial, Bodegas e Industrial	Con Metro
	Club Hípico Poniente	Club Hípico Lo Valledor Cerrillos	Residencial, Comercial, Bodegas, Industrial y terreno	Sin Metro

Figura 3.2 – Delimitación de tramos



Fuente: Elaboración propia

En colores se muestra el corredor de 600 m. hacia cada lado de las líneas proyectadas, dentro del cual se levantan las referencias de valor. En trazo negro se muestra el radio de 300 m. en torno a cada estación dentro del cual se obtienen las referencias con influencia directa de las estaciones.

Al interior de cada tramo se realiza un reconocimiento de los tipos de bienes raíces predominantes en los tramos, clasificando en los siguientes tipos:

- Residencial: vivienda Colectiva (departamentos).
- Residencial: vivienda unifamiliar (casas).
- Equipamiento de Comercio.
- Equipamiento de Oficinas.
- Actividades productivas: Industrias y Bodegas.
- Terrenos.

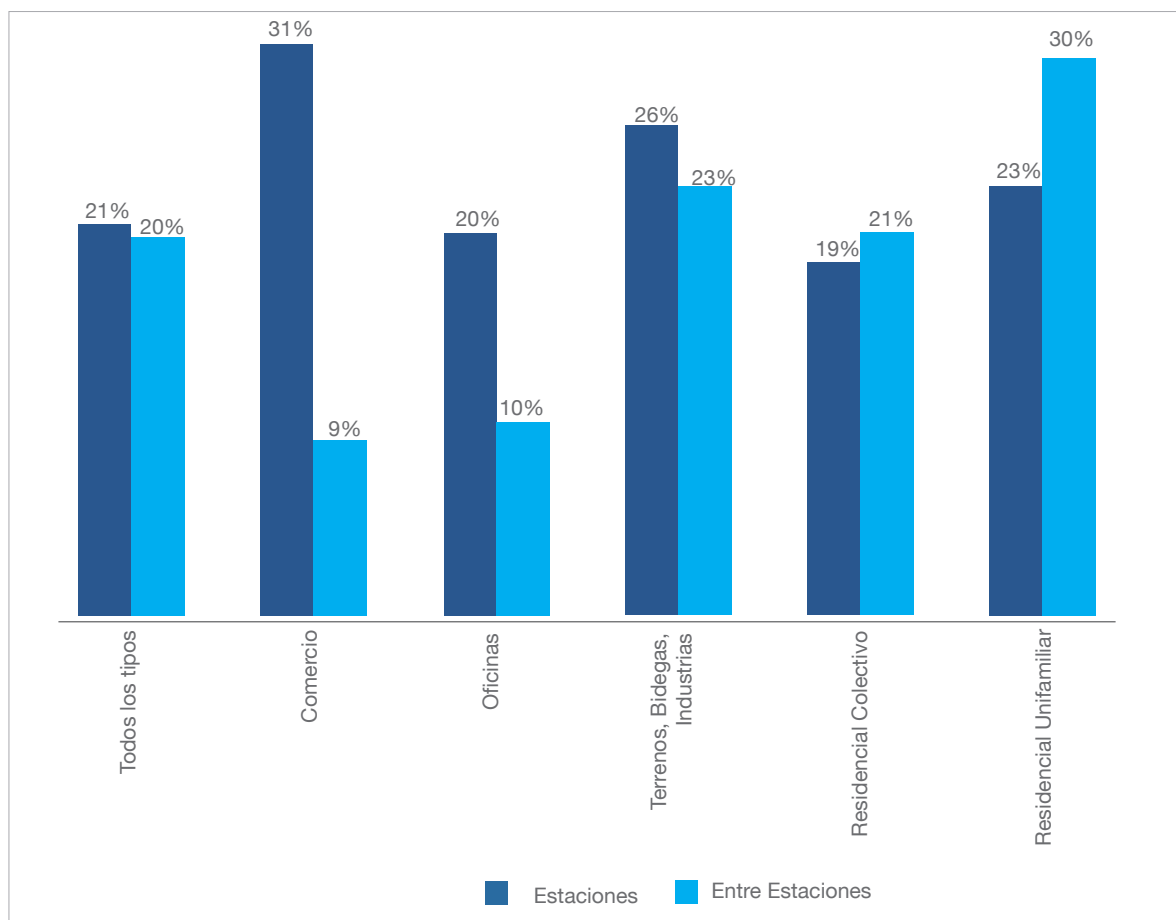
Luego se agrupan las tasaciones que presentan el mismo uso (comercio, vivienda unifamiliar, vivienda colectiva); para así tener comparaciones entre bienes asimilables, y finalmente se calculan los resultados por comuna y por línea, estimando la plusvalía por anuncio como se presenta a continuación.

04 RESULTADOS Y CONCLUSIONES

En términos generales, y considerando todas las líneas y tipos de bienes inmuebles, el anuncio genera una plusvalía del 21% en las áreas de influencia de estaciones y de un 20% en las áreas entre estaciones. Esta diferencia es menor a la que se esperaba originalmente, y la explicación se encuentra en el impacto que produciría Metro de acuerdo al tipo de bien.

En el caso del comercio la plusvalía de la estación es mucho más notoria, ya que estos usos pagan más por el suelo y tienden a privilegiar la proximidad con la estación para capturar el flujo de población flotante, que es clave en la venta del retail. Por ello el impacto de una línea es mucho más relevante en el precio.

Gráfico 4.1 – Resumen de Resultados Plusvalía por Anuncio (Líneas 3 y 6). Área Estaciones y entre Estaciones



Fuente: Elaboración propia

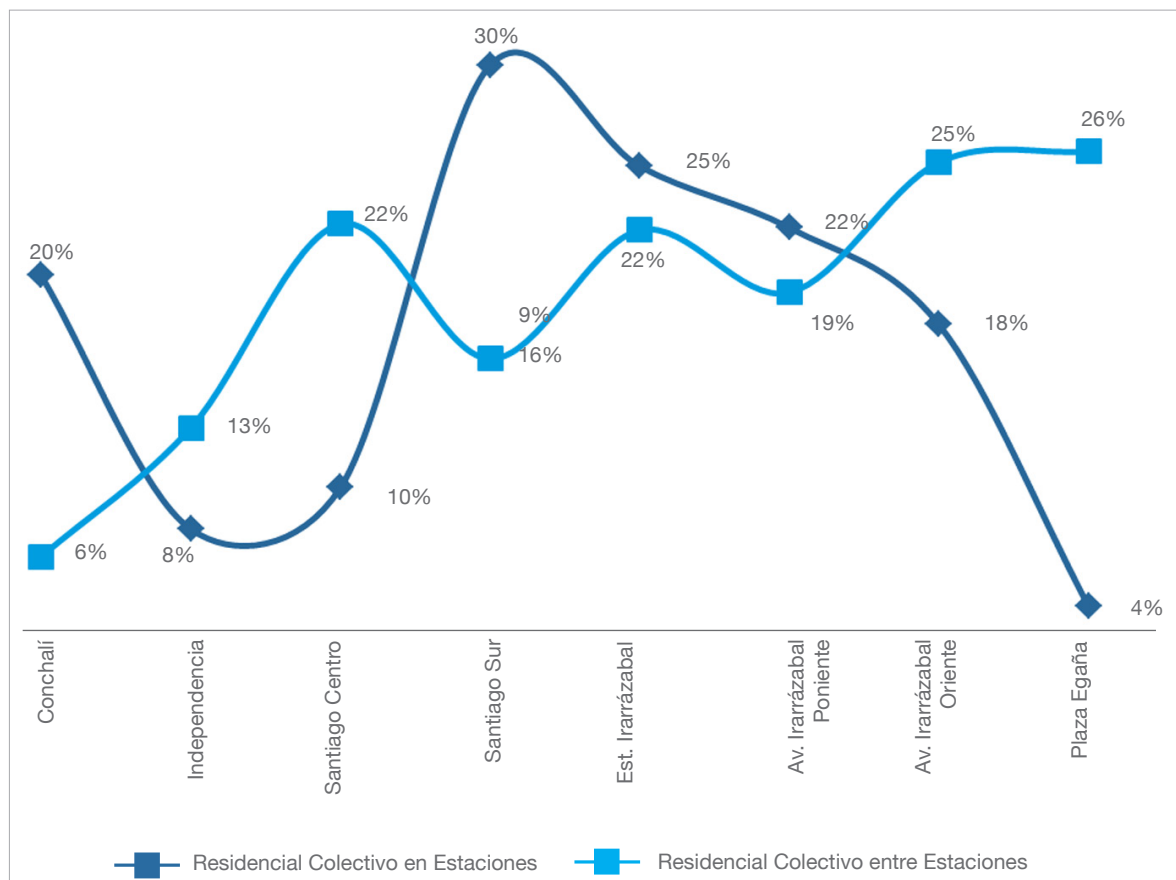
Algo similar ocurre con las oficinas, que también pueden pagar los precios más altos del suelo donde la proximidad a la estación es muy relevante. Menos importante es en las bodegas, terrenos y talleres, que no dependen de flujo flotante y pueden distanciarse de la estación y percibir plusvalías, lo que ocurre con mayor intensidad el uso residencial.

En esta categoría las casas son más beneficiadas en radios alejados, simplemente porqué existen muy pocas en las avenidas donde corre el Metro, ya que la mayoría se ubica a cuatro cuadras a la redonda. En estos casos se observan plusvalías muy importantes en los tramos Providencia-Ñuñoa con un 49% de incremento en el valor de las casas o Irrazabal Oriente con una plusvalía de 34%. En el Anexo 1 se puede consultar estos datos.

Los departamentos, rotulados como “vivienda colectiva” presentan una plusvalía por anuncio levemente mayor en los tramos interestación como se puede ver en los gráficos que siguen.

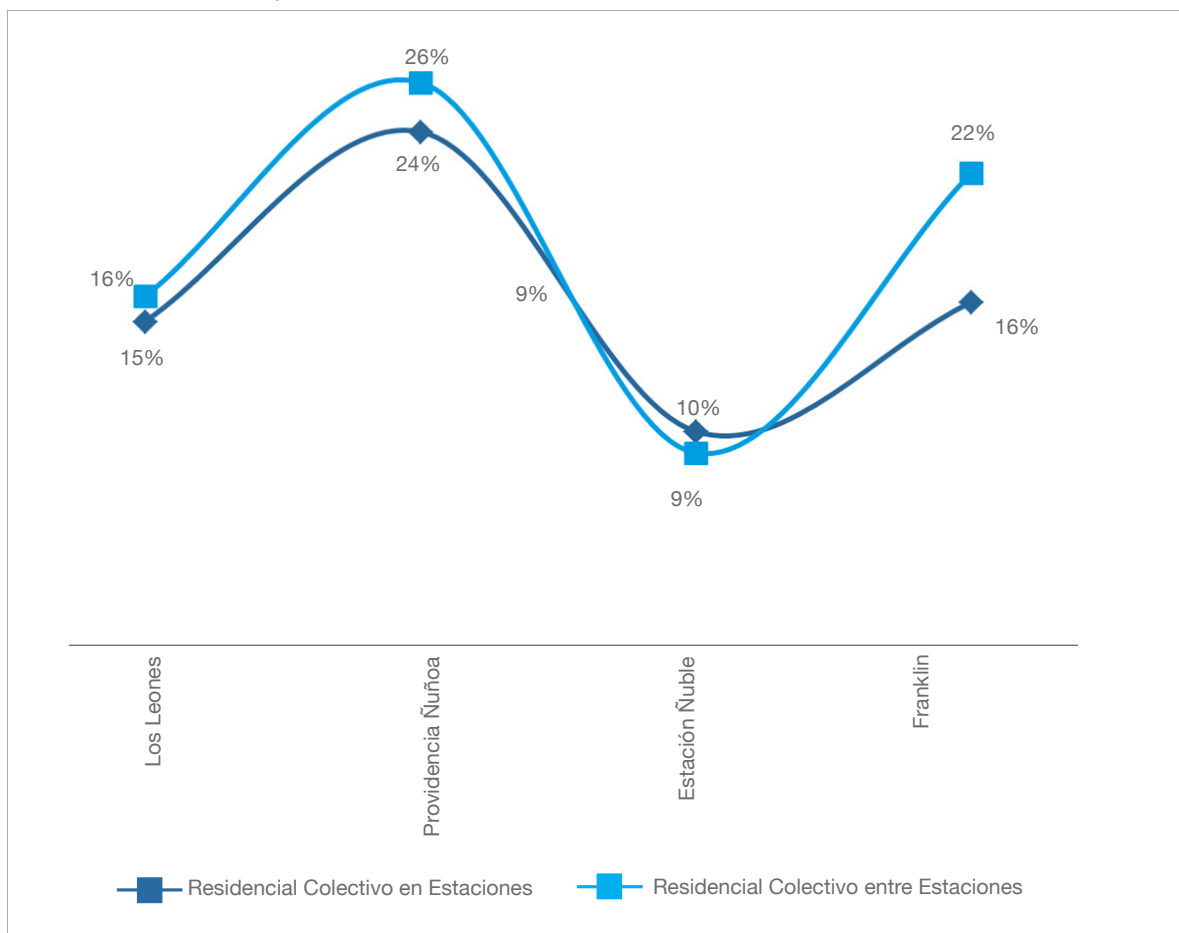
Gráfico 4.2 – Detalle de plusvalía por anuncio en vivienda colectiva Línea 3.

Plusvalía pr Anuncio Vivienda Colectiva - Línea 3



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 4.3 – Detalle de plusvalía por anuncio en vivienda colectiva Línea 6
 Plusvalía por Anuncio - Vivienda Colectiva Línea 6

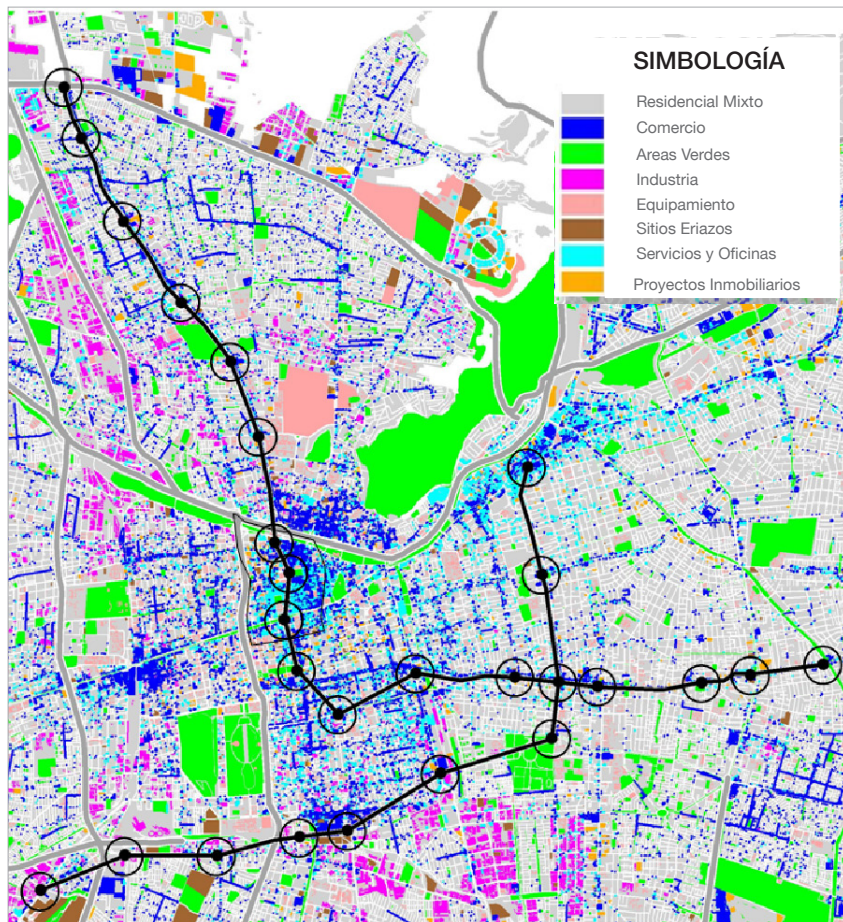


Fuente: Elaboración propia

Esto tiene dos explicaciones. La primera es que en muchos casos, el entorno inmediato a cada estación ya está ocupado por comercio y no existen edificios que aprovechen este beneficio, como ocurre, por ejemplo, en la Línea 3 que atraviesa calles comerciales y de oficinas como Independencia, Bandera y San Diego, lo que también ocurre en Plaza Egaña tal como se aprecia en la Figura 4.1 que muestra los usos de suelo preferentes, destacando en azul el comercio y en celeste los servicios y oficinas.

En este caso los departamentos se emplazan en radios alejados del eje vial, y capturan igualmente el beneficio al estar inscritos en el área de 6 cuadras a la redonda. Es el caso del tramo Santiago Centro, Independencia, Irrazabal Oriente y Plaza Egaña que aparecen en el gráfico precedente. Lo mismo ocurre en el barrio Franklin de la Línea 6, donde la consolidación comercial hace que existan muy pocos edificios, que si aparecen en radios más alejados, lo que explica que el incremento sea mayor en estas zonas.

Figura 4.1 – Usos de suelo preferentes en áreas de influencia de estaciones

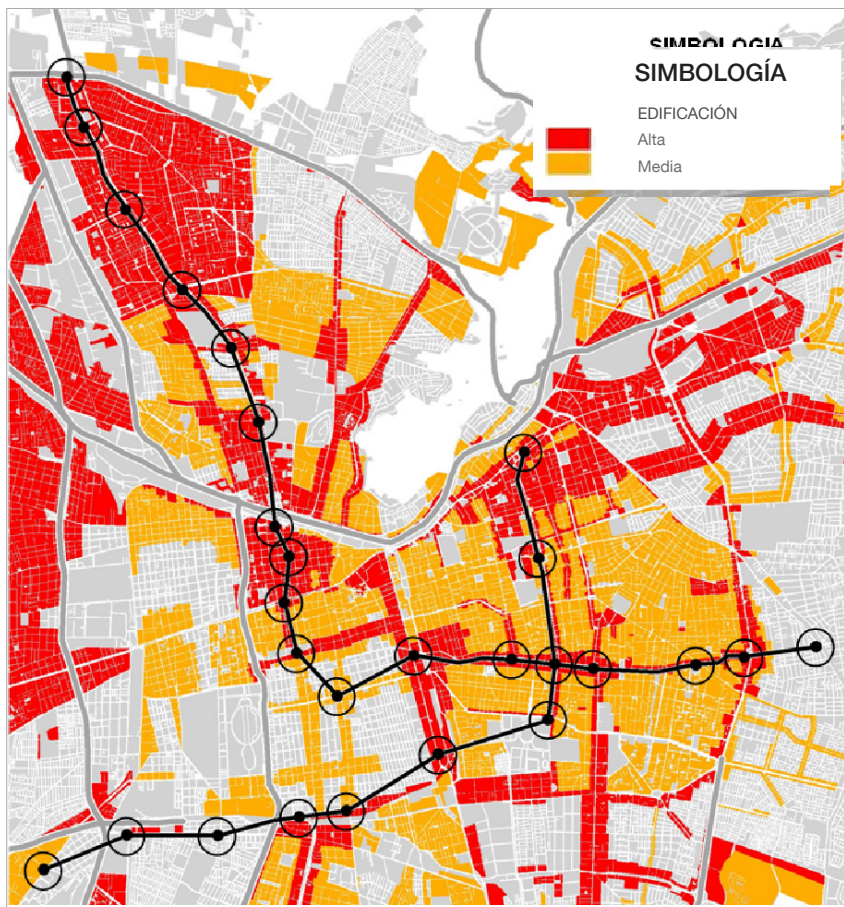


Fuente: Elaboración propia

La segunda razón es el efecto de la normativa. Existen zonas como Independencia o Irarrázabal Oriente donde la altura de edificación permitida por los planes reguladores ya produjo un efecto relevante de plusvalía (previo a Metro), lo que mitiga el incremento del anuncio en el radio de 300 metros, beneficiando zonas más alejadas que no cuentan con este beneficio normativo y que además no perciben las externalidades negativas asociadas a la construcción en altura.

Sería el caso de Irarrázabal Poniente con la Línea 3 o Los Leones o y Providencia Ñuñoa con la Línea 6. La Figura 4.2 muestra la correlación entre ambas variables, destacando en color rojo las zonas que permiten edificios de más de 9 pisos y en naranja las que permiten edificios entre 5 y 8 pisos.

Figura 4.2 – Normativas de edificación en altura de planes reguladores



Fuente: Elaboración propia

Uno de los casos más interesantes es Conchalí, una comuna de clase media donde las plusvalías del área de estación son muy superiores al área interestación, pese a contar con una normativa que permite edificación en altura en gran parte de la comuna.

La explicación para ello, es que en el radio de 600 metros no existen edificios de departamentos y el entorno urbano presenta síntomas de deterioro que no alcanzaría al ser revertidos por el anuncio, lo que podría cambiar cuando la línea se construya. En todo caso, si se suman todos los usos, la plusvalía por anuncio de Conchalí es relevante y podría inducir procesos de revitalización urbana positivos para esta comuna.

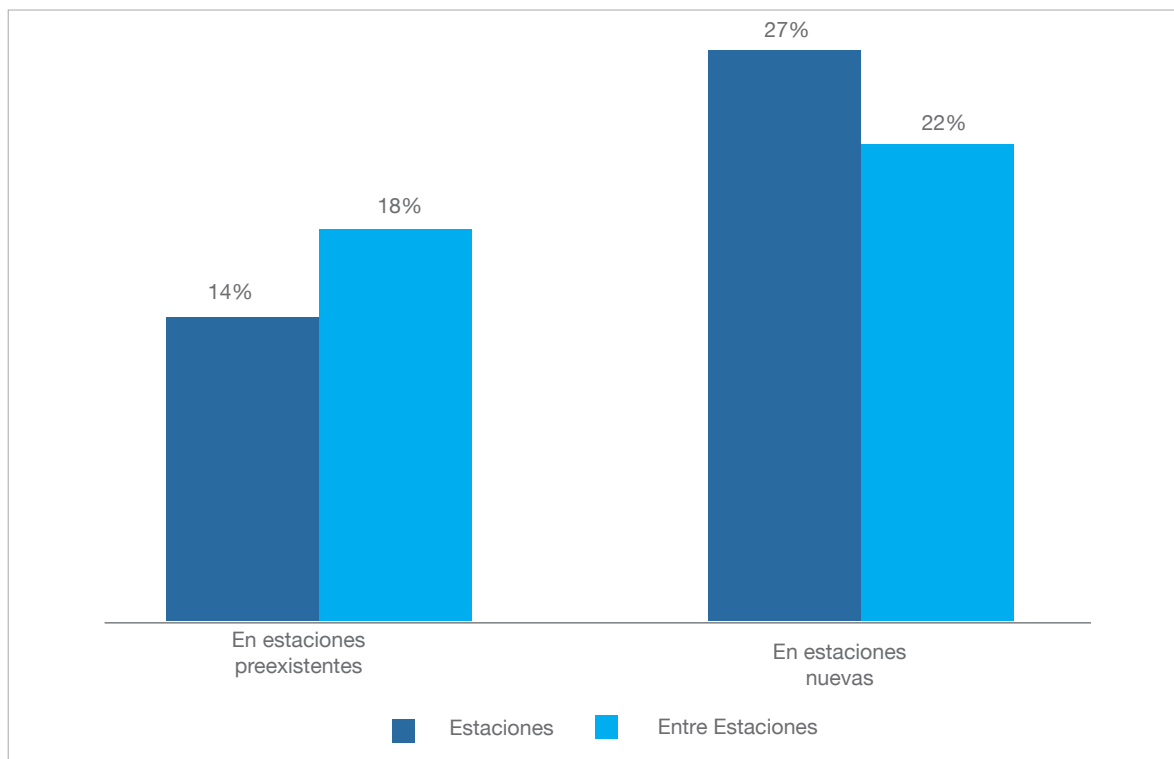
Otro aspecto sorprendente es el poco efecto que produce el anuncio en la comuna de Pedro Aguirre Cerda (Tramo Club Hípico) en usos residenciales colectivos y unifamiliares prácticamente no presentan variaciones y la plusvalía se traspasa completamente a los usos comerciales, de talleres y bodegaje con incrementos muy significativos (31% y 30%).

Esto se puede explicar tanto por la ausencia de normativas que permitan levantar edificios, como por la consolidación comercial e industrial de Carlos Valdovinos, que donde pasa la Línea 6 y por la distancia entre las estaciones, además de procesos de deterioro en barrios residenciales. En cualquier caso, las plusvalías comerciales permiten suponer que Metro podría consolidar en esta comuna un potente centro de servicios, lo que sería muy favorable para su desarrollo urbano.

En el gráfico siguiente se observa que para las estaciones nuevas (que no pasan por ninguna estación existente), el aumento de valor es de 27 y 22%, en cambio para las estaciones proyectadas que pasan por algunas estación ya existente (como el caso del centro de Santiago, Irrazábal, Ñuble, Plaza Egaña y Franklin), el aumento es mucho menor, de un 14 y 18%, lo que tiene toda lógica, ya que en este caso, el impacto del Metro ya ha sido internalizado en el mercado inmobiliario lo que atenúa la plusvalía por la nueva obra.

También se invierte el patrón, siendo mayor el crecimiento en el área directa a la estación para las estaciones nuevas, y mayor en el área entre estaciones para las estaciones pre existentes.

Gráfico 4.4 – Diferencia Plusvalía por Anuncio en Zonas con Metro (estaciones preexistentes)



Fuente: Elaboración propia

ANEXO 1: RESULTADOS POR TRAMO Y BIEN INMUEBLE

L I N E A 3

Tramo: Conchalí - Línea 3 (Estaciones Huechuraba, Cardenal Caro, Vivaceta y Conchalí)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Unifamiliar	En Estación proyect.	15,5	20,48	32%	21 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	15,61	15,87	2%	81 tasaciones
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	20,17	24,35	20%	35 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	19,22	20,45	6%	73 tasaciones

Tramo: Independencia - Línea 3 (Estac. Plaza Chacabuco, Hospitales)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Unifamiliar	En Estación proyect.	16,2	19,41	20%	4 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	15,76	19,63	25%	44 tasaciones
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	26,92	29	8%	31 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	26,14	29,44	13%	104 tasaciones

Tramo: Santiago Centro - Línea 3 (Estac. Cal y Canto, Plaza de Armas, U. de Chile)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	30,82	33,82	10%	105 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	30,86	37,8	22%	504 tasaciones
Oficinas	En Estación proyect.	37,05	39,38	6%	63 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	38,81	40,53	4%	114 tasaciones
Comercial	En Estación proyect.	85,05	110,8	30%	65 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	83,44	84,05	1%	104 tasaciones

Tramo: Santiago Sur - Línea 3 (Estaciones Parque Almagro, Matta)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	30,4	39,57	30%	129 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	32,63	37,84	16%	513 tasaciones
Oficinas	En Estación proyect.	20,3	34,25	69%	23 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	22,32	25,79	16%	16 tasaciones
Terrenos, Bodegas e Industrias	En Estación proyect.	14,86	20,5	38%	9 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	15,05	18,62	24%	36 tasaciones
* Se utiliza para este caso Índice de Terreno					

Tramo: Estación Irrazabal - Línea 3 (Estación Irrazabal)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	31,76	39,79	25%	88 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	32,22	39,37	22%	264 tasaciones

Tramo: Av. Irrazabal Poniente - Línea 3 (Estaciones M. Eyzaguirre y Ñuñoa)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	33,71	41,23	22%	62 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	34,16	40,71	19%	210 tasaciones
Residencial unifamiliar	En Estación proyect.	27,86	35,25	27%	2 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	25,93	35,23	36%	35 tasaciones
Comercial	En Estación proyect.	32,93	50,52	53%	4 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	31,17	40,44	30%	11 tasaciones

Tramo: Av. Irarrázaval Oriente - Línea 3 (Estac. Chile-España y Diag. Oriente)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	34,72	40,84	18%	62 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	33,21	41,67	25%	340 tasaciones
Residencial unifamiliar	En Estación proyect.	33,96	39,92	18%	9 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	29,66	39,83	34%	108 tasaciones
Comercial	En Estación proyect.	39,89	52,11	31%	14 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	51,4	62,07	21%	11 tasaciones

Tramo: Plaza Egaña - Línea 3 (Estación Plaza Egaña)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	40,33	42,06	4%	16 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	34,80	44,06	26%	52 tasaciones

Tramo: Larraín - Línea 3 (Estación Larraín)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Unifamiliar	En Estación proyect.	33,51	37,45	12%	23 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	30,39	40,48	33%	65 tasaciones

L I N E A 6

Tramo: Los Leones - Línea 6 (Estación Los Leones)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	42,27	48,66	15%	74 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	40,32	46,89	16%	252 tasaciones
Oficinas	En Estación proyect.	45,08	52,84	17%	64 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	48,55	56,14	15%	129 tasaciones
Comercial	En Estación proyect.	74,42	89,26	20%	36 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	58,72	65,16	11%	25 tasaciones

Tramo: Providencia-Ñuñoa - Línea 6 (Estac. I. de Suárez, Ñuñoa, E. Nacional)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	32,96	40,85	24%	46 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	34,47	43,51	26%	541 tasaciones
Residencial Uni- familiar	En Estación proyect.	29,31	37,81	29%	21 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	26,73	39,89	49%	81 tasaciones
Comercial	En Estación proyect.	35,09	59,30	69%	10 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	36,86	52,90	43%	15 tasaciones

Tramo: Estación Nuble - Línea 6 (Estación Nuble)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	30,32	33,56	10%	63 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	27,84	30,42	9%	69 tasaciones

Tramo: Franklin - Línea 6 (Estaciones Bio-Bio y Franklin)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial Colectivo	En Estación proyect.	23,39	27,19	16%	22 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	22,95	28,23	22%	52 tasaciones
Comercial, Bode- gas e Industrial	En Estación proyect.	13,73	15,44	12%	11 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	13,23	15,10	14%	60 tasaciones
* Se utiliza para este caso Índice de Terreno					

Tramo: Club Hípico Poniente - Línea 6 (Estac. Club Hípico, Lo Valedor y Cerrillos)

Tipo Bien Raíz	Sector Referencias	UF/m2 (2009-2011)	UF/m2 (2011-2014)	Incremento Valor	Muestra
Residencial general	En Estación proyect.	13,68	13,90	1%	3 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	13,94	14,35	2%	47 tasaciones
Comercial, Bode- gas, Industrial y terreno	En Estación proyect.	6,68	8,82	31%	11 tasaciones
	Entre Estaciones proyect.	7,53	10,51	39%	31 tasaciones
* Se utiliza para este caso Índice de Terreno					