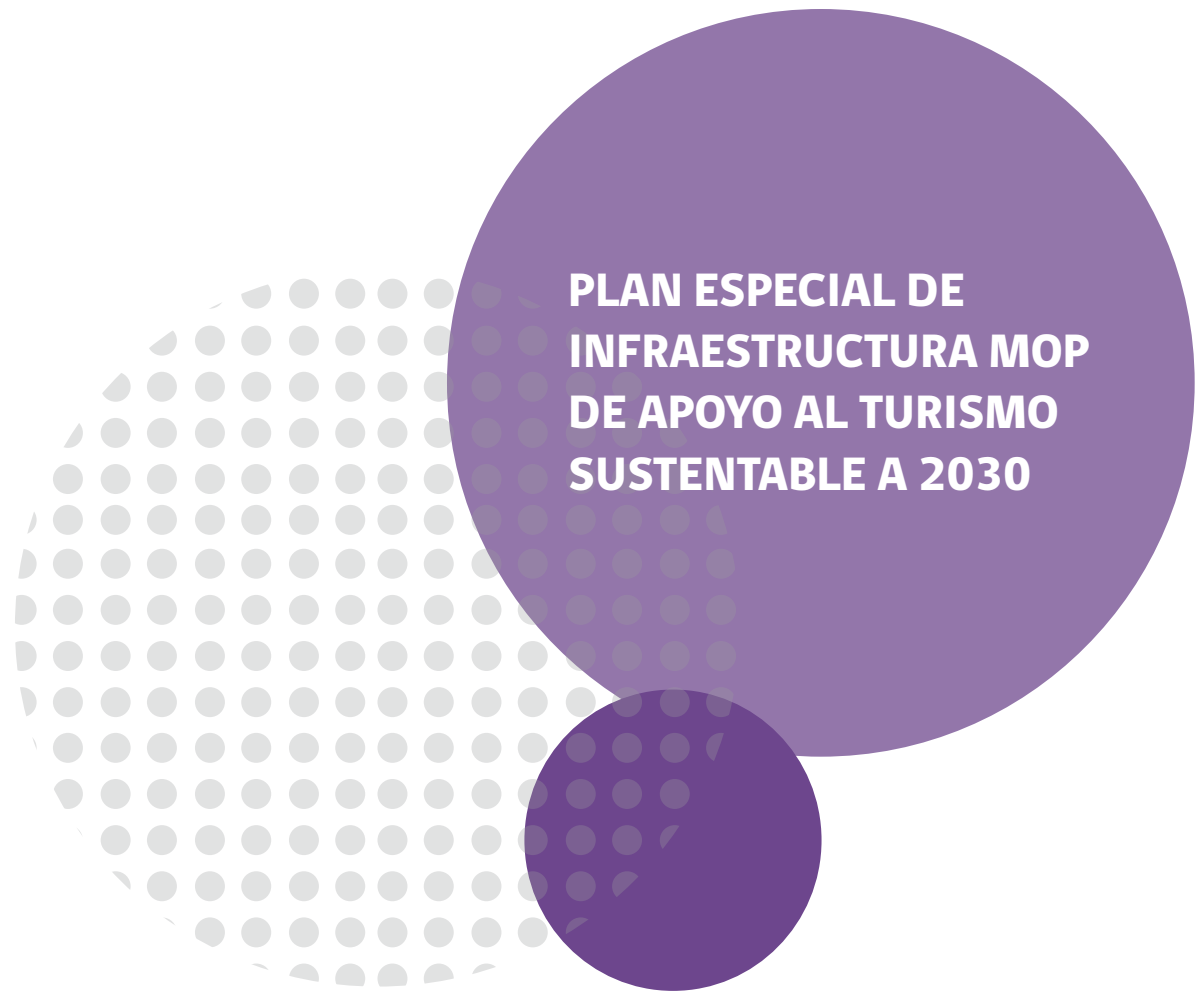




PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
2. METODOLOGÍA	32
2.1 Esquema general metodológico	34
2.2 Participación ciudadana	38
3. IMAGEN OBJETIVO	40
3.1 Visión de la infraestructura	42
3.2 Déficit y desafíos	44
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	46
5. CARTERA DE PROYECTOS	50
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial	52
5.2 Cartera de proyectos del plan	58





Presentación

La Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan a continuación el Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable al año 2030, Región de Tarapacá. Dicho Plan tiene por objetivo identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en esta región.

La realización de este Plan surge a partir de la implementación del Plan nacional de desarrollo turístico sustentable, instrumento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; y del Plan Chile 30/30 obras públicas y agua para el desarrollo, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

Para ello, se contempló un enfoque territorial que tomó como base los destinos turísticos priorizados en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable; un análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes; y el desarrollo de un proceso altamente participativo, que involucró a actores claves de la actividad turística regional.

Finalmente, es preciso mencionar que producto del trabajo realizado, se proponen nuevas tipologías de obras públicas, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes direcciones del Ministerio de Obras Públicas, de modo tal de analizar la viabilidad de abordarlas por medio de nuevos programas de inversión.

INTRODUCCIÓN

Para la elaboración del Plan se consideraron los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región.



Introducción

El Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo tiene como objetivo presentar una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de apoyo al turismo sustentable. Dichos proyectos se encuentran agrupados en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030; conforman una cartera integral de proyectos que deberán ser evaluados socialmente para recomendar su ejecución; y son de competencia de los diferentes servicios del Ministerio de Obras Públicas: Vialidad, Obras Portuarias, Aeropuertos, Agua Potable Rural, Obras Hidráulicas, Arquitectura y proyectos por el sistema de Concesiones.

Este proceso se inició con la generación del estudio denominado "Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo", el cual surgió de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que presenta el turismo en torno a la infraestructura como factor de competitividad.

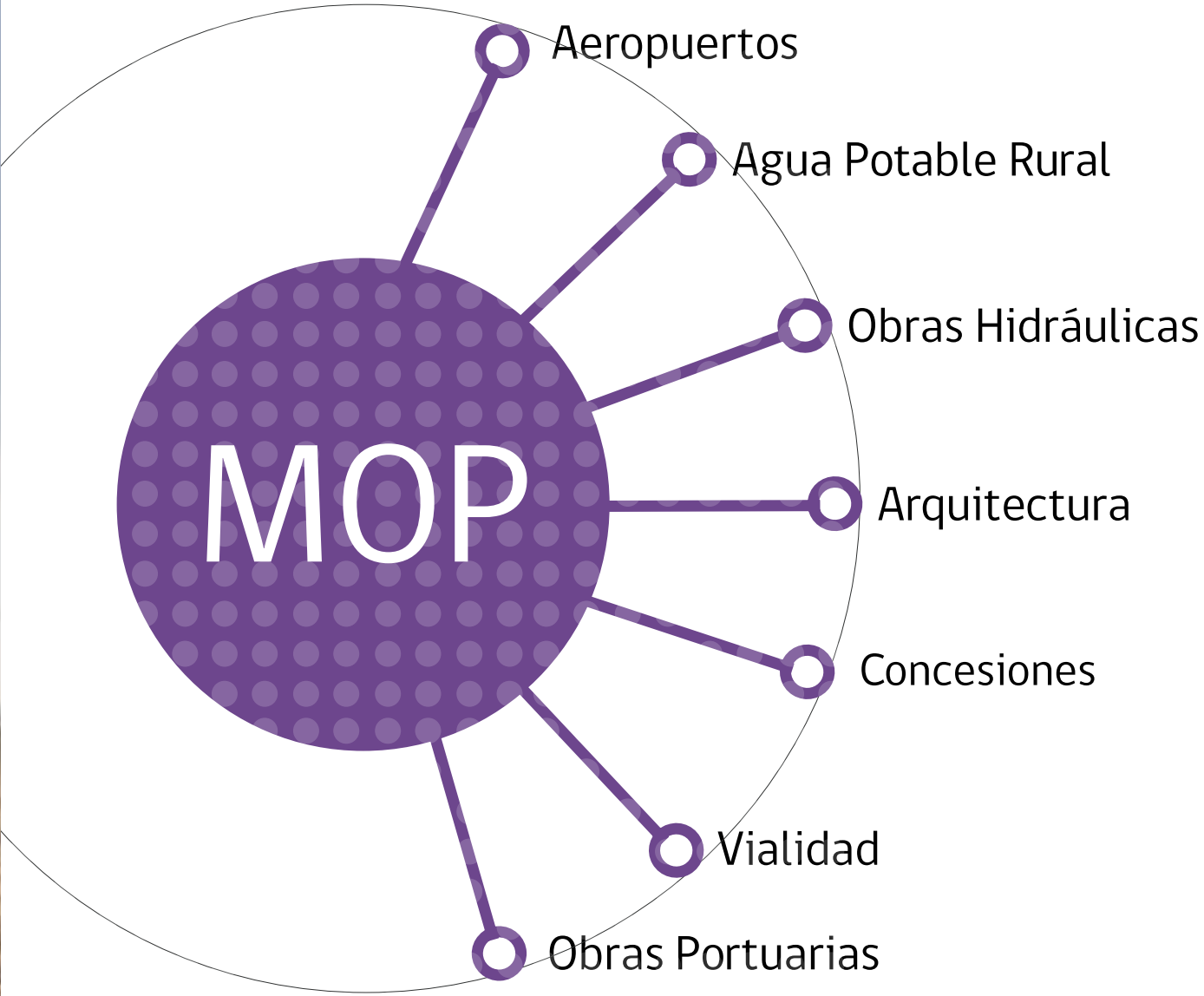
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres y entrevistas con actores clave del turismo en la región, los que permitieron levantar las necesidades respecto

de la infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes y la visión y propuestas de desarrollo contenidas en los mismos. De esta manera, se identificaron las brechas y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región de Tarapacá se desarrollaron tres talleres de participación, dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron – en conjunto con la comunidad – las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Iquique y Pica. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta.

Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

Este Plan de infraestructura agrupa proyectos en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030.



1. EL TURISMO



1.1 El turismo en el mundo

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, lo que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos¹.

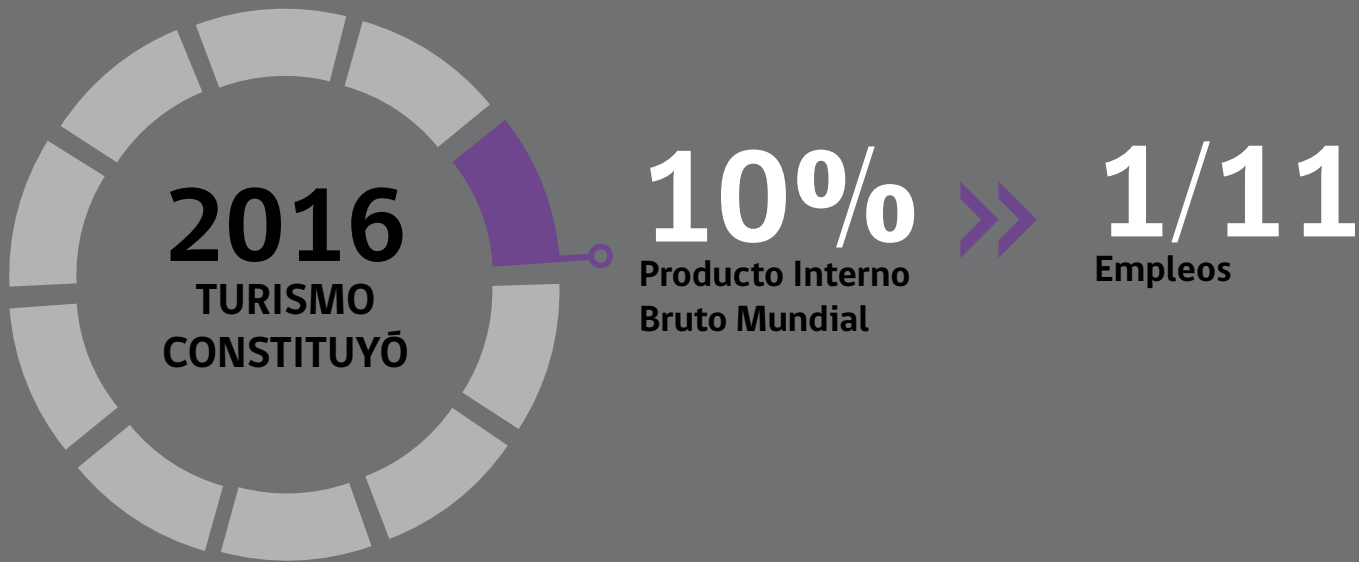
Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector es el aumento sostenido de las llegadas de turistas internacionales. A nivel mundial, éstas ascendieron a 1.235 millones en el año 2016, lo que equivale a un incremento de 5% respecto de 2015, año que ya había mostrado un incremento de un 4,1% en

relación con 2014.

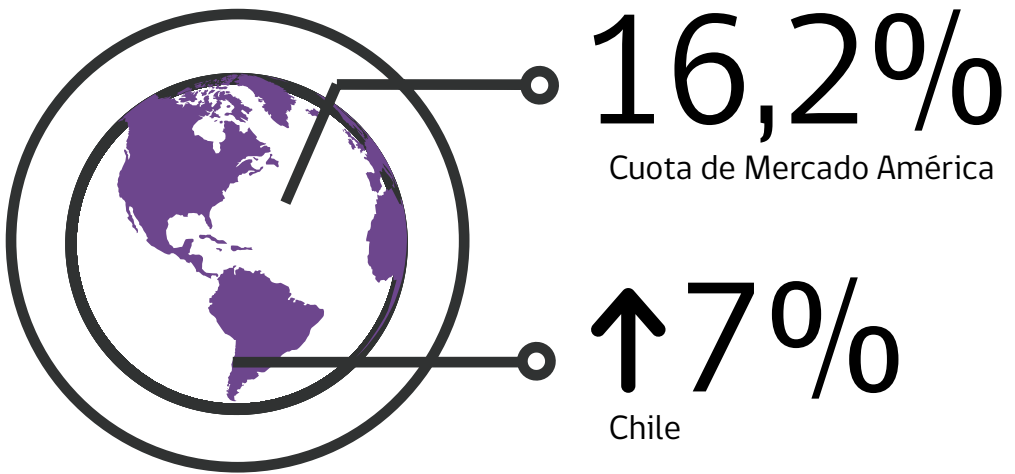
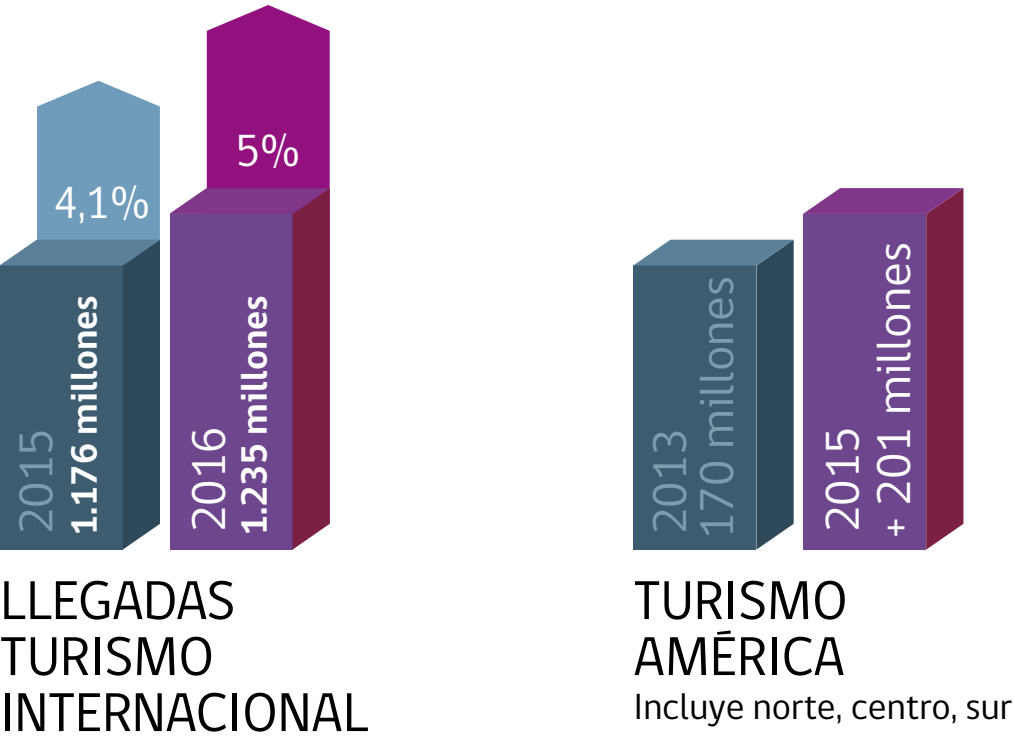
En el caso de América –territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado–, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional en el mundo se incrementaron en 24 mil millones de dólares respecto del año anterior, alcanzando un total de 1.220 mil millones de dólares. A nivel subregional, es destacable que el Caribe, América Central y Chile particularmente, hayan mostrado un crecimiento más rápido de sus ingresos en términos relativos, registrándose en todos esos destinos un aumento superior a 7%².

Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes³. En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spa⁴.

1. Organización Mundial del Turismo (2017). La importancia del turismo.
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.
3. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio 2007. The Boston Consulting Group, pág. 11
4. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio de 2007. The Boston Consulting Group, pág. 22



Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente



0,3%

de las llegadas internacionales

0,2%

del gasto internacional en turismo

7.200

millones de dólares

se generan por concepto de turismo

1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de sus principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo¹.

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo². De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras tam-

bién aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: el PIB aumenta a un 10,2% y la contribución al empleo a un 9,8%³.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 4.700 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁴.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

2. www.wttc.org Travel and Tourism Impact 2017 Chile

3. World Economic Forum (2017). The travel & tourism competitiveness report 2017.

4. Sernatur, 2015.

100%

Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{2001–2014}

El sector turismo representa el 3,3% del PIB de Chile •

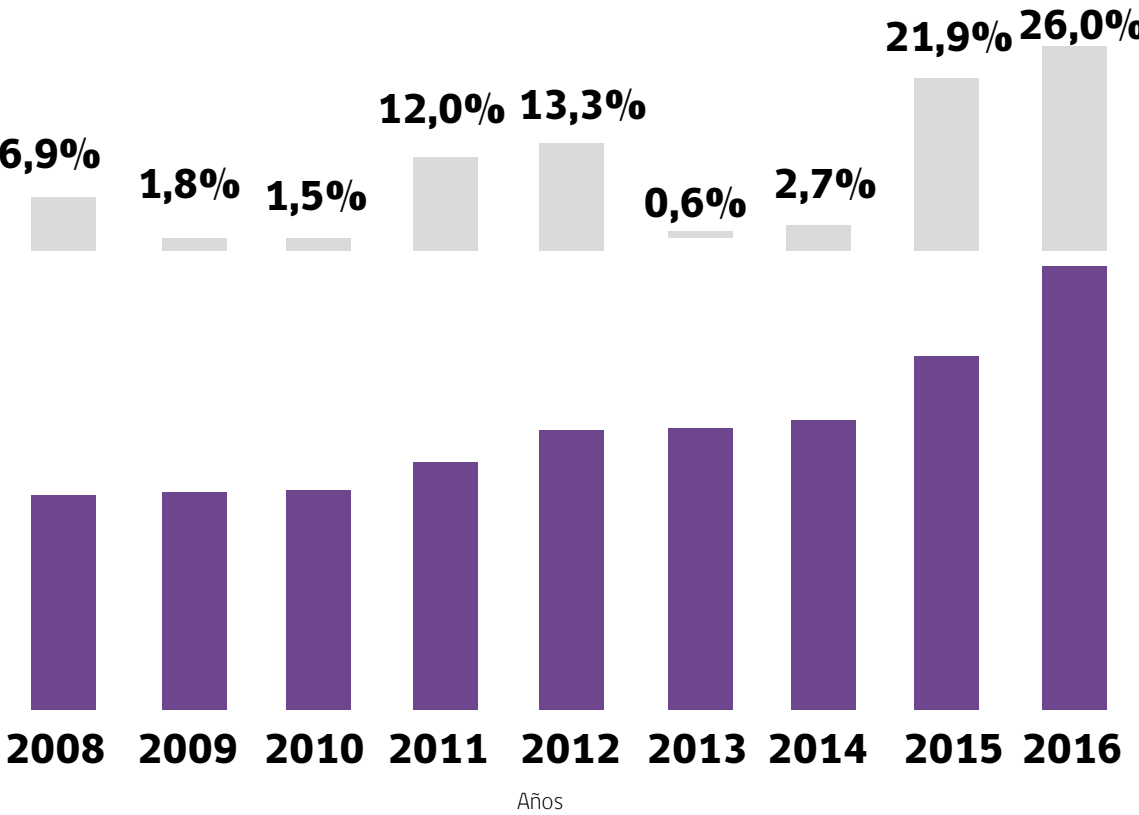
5.640.700

TURISTAS
EXTRANJEROS

+ 2/3

PROVIENEN
AMÉRICA DEL SUR

Llegadas de turistas y variación porcentual (%) respecto del año anterior (2008-2016)



■ Llegada de Turistas (mes) ■ % Variación Anual Fuente: Subsecretaría de Turismo

De los 5.640.700 turistas provenientes del extranjero que ingresaron a Chile en 2016, más de dos tercios provenían de América del Sur. Argentina continúa siendo el principal mercado emisor del país, con más de 2,9 millones de llegadas en 2016. Otros mercados, como Brasil y Estados Unidos –que presentan un elevado nivel de gasto en comparación con los demás–, han consolidado su aporte en llegadas y divisas.

De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasileiro se destaca por sus

aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)¹.

Respecto del turismo interno, el estudio “Turismo Interno 2016” da cuenta de que aproximadamente un 74% de los hogares son hogares viajeros, sin embargo, se evidencia una marcada estacionalidad, en períodos tradicionales de vacaciones. En cuanto al motivo del viaje, considerando todos los medios de transporte, y de acuerdo con el mismo estudio, un 63% lo hizo por “vacaciones y descanso” y un 25% por “visita a familiares y amigos”.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile ●



Competitividad turística e infraestructura

Junto con ser un sector cuya importancia económica se ha consolidado en el tiempo, el turismo presenta una serie de características favorables que hacen de su fomento un objetivo de alto interés para Chile. Por un lado, contribuye a modificar la matriz económica del país y ayuda a la protección del medioambiente, al ser un sector que reúne industrias no extractivas. Por otro lado, genera trabajo, pues es intensivo en mano de obra, especialmente de mujeres y jóvenes, e incentiva el emprendimiento y la innovación. Asimismo, favorece la integración regional y fomenta la protección del patrimonio natural y cultural.

Es importante recalcar que Chile destaca por

tener un patrimonio natural con gran potencial de desarrollo, así como también recursos culturales valiosos, entre ellos seis sitios declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones. Asimismo, cuenta con un adecuado nivel de seguridad y una infraestructura turística mejorada¹.

Por otra parte, el Foro Económico Mundial, organismo que analiza periódicamente la competitividad turística, indicó en 2017 que en

Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

El "Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo"³, elaborado por el Foro Económico Mundial, analiza el posicionamiento estratégico de 136 países, en el que Chile aparece en el lugar 48 a nivel mundial, ocupando el lugar 7 a nivel americano y el 2 a nivel sudamericano. Se construye con base en los siguientes subíndices: condiciones del entorno, políticas y condiciones sectoriales infraestructura y recursos naturales y culturales.



Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	50	5.10
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.60
Infraestructura	58	3.80
Recursos naturales y culturales	49	270
Promedio		4.05

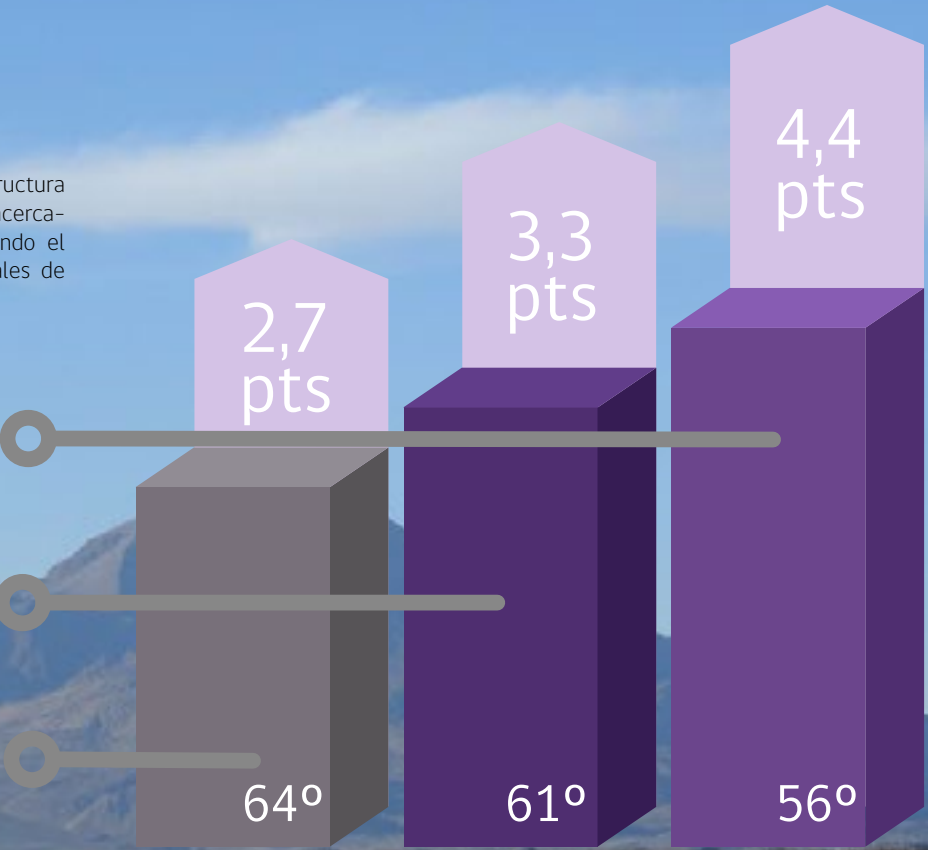
1. World Economic Forum (2013).
2. Índice de competitividad turística de los viajes y el turismo.
3. La construcción del índice se realiza con base en un algoritmo de datos estadísticos del acceso público, informe de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 58 . Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

Infraestructura de servicios turísticos

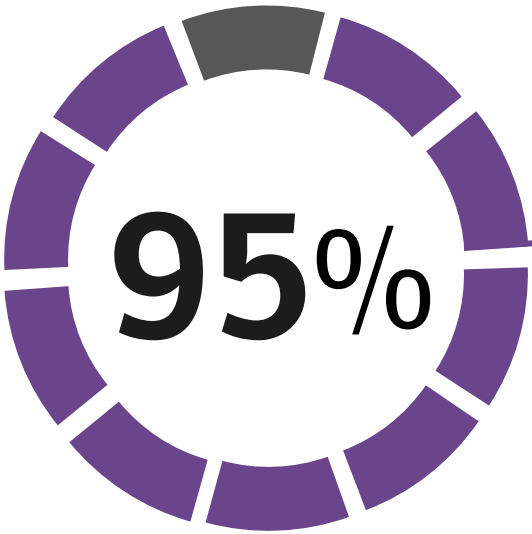
Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



El puerto de Iquique es puerta de entrada para las mercaderías que ingresan a la zona franca .

1.3 El turismo y la infraestructura en la región



Atractivos naturales e histórico-culturales

La Región de Tarapacá se destaca por concentrar en más de un 95% atractivos naturales y de tipo histórico-cultural. Posee mayoritariamente atractivos turísticos de jerarquía nacional, lo que hace que lleguen a la región turistas de todas partes de Chile, así como un número no menor de atractivos con jerarquía internacional.

Los destinos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos; sus usos y poten-

cialidades y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento, servicios turísticos, entre otros. Según la focalización territorial turística de la Subsecretaría de Turismo y Sernatur, se clasifican en consolidado; emergente; y potencial.

Los principales destinos identificados en la Región de Tarapacá en torno a las cuales se organiza la actividad turística son:

En relación a la infraestructura portuaria, el

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Tamarugal	Colchane	Potencial
Iquique	Iquique	Consolidado
Tamarugal	Mamiña	Consolidado
Tamarugal	Pica	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

puerto de Iquique es uno de los más importantes del norte de Chile y entrada principal para mercaderías que ingresan a la zona franca. A través de Iquique, los productos llegan a países como Perú, Bolivia, Argentina, Paraguay, Ecuador, Brasil, Colombia y Uruguay, lo que lo convierte en uno de los principales puertos del Asia-Pacífico en América del Sur. Las cargas que mueve el puerto local están

directamente relacionadas a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) y son principalmente electrodomésticos, automóviles nuevos y usados, mercaderías en general e insumos mineros. A su vez, buena parte de las importaciones bolivianas se hacen a través de este puerto, lo que genera un intenso tráfico entre Iquique y la ciudad boliviana de Oruro. A nivel de cruceros, Iquique presenta un alto potencial de

desarrollo. La ciudad posee 150 kilómetros de playas con muy buena pesca y sitios que concitan un alto interés de los visitantes. Por otro lado, el puerto de Iquique es uno de los tres que existen en la región, además de los puertos de Patillos y Patache, los cuales tienen una fuerte actividad en la minería a granel de material cuprífero y sal, esta última del Salar Grande.

En materia aeroportuaria, el Aeropuerto Internacional Diego Aracena (o Chucumata) sirve a la ciudad de Iquique. Distante a unos 40 km aproximadamente al sur de la ciudad, tiene una pista de aterrizaje de 3.350 metros de largo y una losa de 60 metros de ancho. Es el cuarto aeropuerto en cuanto a pasajeros transportados, y el segundo aeropuerto en cuanto a llegadas nacionales y transporte de carga de Chile, según datos de la Junta de Aeronáutica Civil. Atiende vuelos comerciales nacionales e internacionales, y estos últimos permiten una conexión con Bolivia, Perú y Argentina. Para los próximos años se prevé la ampliación del terminal aéreo a fin de satisfacer la creciente demanda.

A nivel de carreteras, la conectividad de la ciudad de Iquique es relativamente buena con vías pavimentadas que permiten una adecuada conexión con las ciudades de Arica y Antofagasta, aunque no están exentas de mejoras. Actualmente existen dos autopistas concesionadas, con un total de 87 km, las que permiten acceder a la ciudad desde la Ruta 5 (47 km) y desde el aeropuerto (40 km). Estas autopistas permitieron reducir en un promedio de 10 a 15 minutos los tiempos de viaje, respectivamente.

Por otro lado, la ciudad de Iquique cuenta con un terminal rodoviario con serias deficiencias en cuanto a su capacidad y calidad de los servicios.



Infraestructura portuaria
PUERTO DE IQUIQUE
uno de los principales puertos del Asia-Pacífico en América del Sur



Infraestructura aeronáutica
PUERTO INTERNACIONAL DIEGO ARACENA
tiene una pista de aterrizaje de 3.350 m.

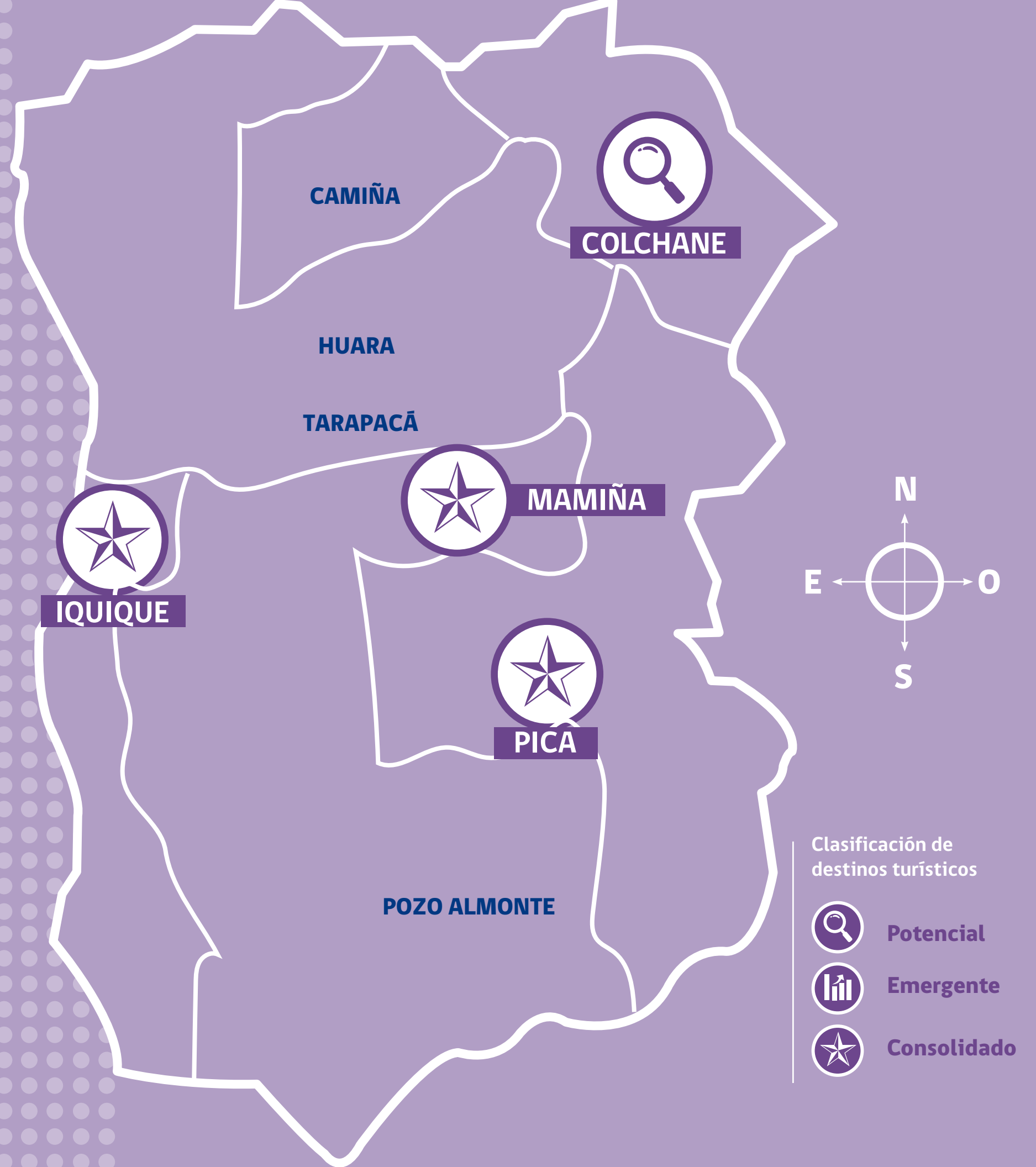


Carreteras
2 AUTOPISTAS CONCESIONADAS
87 km que unen la ciudad con la Ruta 5

Iquique posee 150 km de playas con muy buena pesca y sitios de interés para los visitantes .



OCÉANO PACÍFICO



Las culturas prehispánicas y los vestigios paleontológicos hacen de la Región de Tarapacá un gran destino para el turismo histórico-cultural •



2. METODOLOGÍA

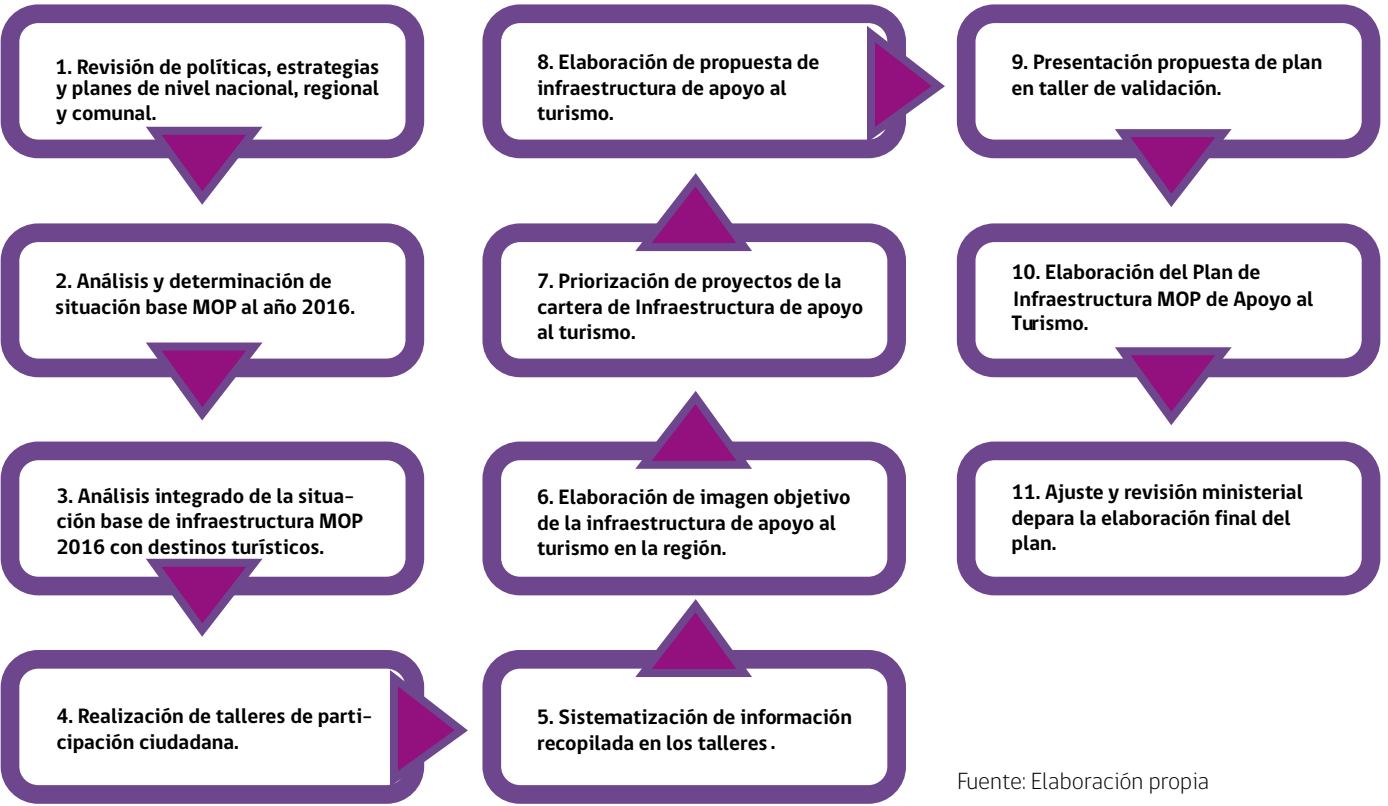


2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este Plan integró un conjunto de recursos guiados por principios de sustentabilidad y participación ciudadana, así como un enfoque territorial.

2.1 Esquema general metodológico

La elaboración del Plan fue operacionalizada en una secuencia de pasos, que quedan expresados en el siguiente esquema:



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal. Se recopiló y revisó toda la documentación referente a instrumentos de planificación regional y local relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión se recogen, por una parte, aquellos aspectos estratégicos relacionados con la misión y visión de la región y sus territorios, así como también aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas planificaciones. Entre los documentos revisados de la región, cuando estos están

disponibles y según pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

- Estrategia Regional de Desarrollo.
- Estrategia Regional de Turismo.
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial.
- Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.
- Política Regional de Turismo.
- Zonificación del Borde Costero.
- Planes Regionales de Desarrollo Urbano.
- Planes de Desarrollo Turísticos Comunales.
- Planes de Desarrollo Comunales.
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP).

2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016 considerando las iniciativas de inversión en infraestructura MOP correspondientes al Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH-MOP) y otros planes de infraestructura vigentes en la región. Se complementó la recopilación con el análisis del contenido de otras planificaciones como fue el Plan de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT).

3. Análisis integrado de la situación base de infraestructura MOP 2016 con los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 34).

4. Realización de talleres de participación ciudadana. Se realizaron en las capitales regionales y en localidades asociadas a los destinos turísticos priorizados. En ellos se hicieron parte empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales y actores clave de servicios públicos y municipalidades. El objetivo de los talleres fue el levantamiento de requerimientos o déficits de infraestructura de apoyo al desarrollo de los destinos turísticos priorizados.

5. Sistematización de información recopilada en los talleres. En esta parte del proceso se genera una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores clave regionales y locales. Se incorporó a esta base de datos la información recopilada a través de un formulario web, que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de estos talleres de inicio.

6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región. Considerando los instrumentos estratégicos y la visión de los actores territoriales e institucionales consultados, se construyó una Imagen Objetivo de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región.

7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos. Se prioriza la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 35). Esta priorización se

estructuró en los siguientes horizontes temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano plazo); y 2030 (largo plazo).

8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo. Con el análisis de la información sistematizada y elaborada, se diseña una propuesta de infraestructura MOP de apoyo al turismo, considerando los 83 destinos turísticos priorizados. Para estructurar los aportes de los talleres se validaron y complementaron los destinos turísticos priorizados y se definieron las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA). Estas últimas agrupan territorialmente una cartera de iniciativas de inversión que permiten la puesta en valor de un recurso/atractivo turístico en los destinos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Cada unidad lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad. Se consideraron las siguientes categorías de atractivos turísticos:

- Sitios naturales.
- Museos y manifestaciones culturales históricas.
- Folklore.
- Realizaciones técnicas contemporáneas.
- Acontecimientos programados.
- Centros o lugares de esparcimiento.

Adicionalmente, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos conectores capaces de relacionar los distintos destinos turísticos.

A partir de este análisis se confeccionó la base de datos de proyectos levantados en el proceso participativo, se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para eliminar proyectos duplicados. En caso de que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

9. Presentación de la propuesta de Plan en taller de validación. Se realiza presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En él, se presentó la cartera de proyectos –a través de representaciones cartográficas– en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos en el territorio de la región.

10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan.

11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del Plan. Finalmente se analizó la propuesta de Plan en relación a generar una síntesis de los elementos más relevantes y significativos, como también al estado del arte actual de las planificaciones vigentes de cada servicio, arribando de esa forma a esta versión del Plan.

Se entiende por Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, aquel instrumento de planificación para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de un turismo sustentable, y que es construido en función de otros planes, programas y de los proyectos propuestos por los actores clave de este sector de actividades, con base en una imagen objetivo de la infraestructura turística regional y local.

Se priorizan los proyectos según principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable

Clasificación de destinos turísticos



POTENCIALES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de exploración.

Esto es, un pequeño número de personas se siente atraído por los atractivos turísticos del destino. El número de visitantes es limitado y hay pocas instalaciones turísticas; los visitantes son de ciudades cercanas.



EMERGENTES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de implicación o desarrollo.

Inicialmente la población local se empieza a involucrar montando algunas instalaciones que sirven a los visitantes; mientras que la temporada turística y los mercados comienzan a surgir. Puede llegar al nivel en que los visitantes son de distintos puntos del país y de la región; o los visitantes llegan en gran número y organismos externos como las cadenas de hoteles y/u operadores de turismo juegan un papel más importante. Los turistas vienen de todas partes del país y del extranjero.



CONSOLIDADOS

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de consolidación o estancamiento.

El turismo se ha convertido en un componente importante de la economía local, tiene una creciente importancia política y comienza a jugar un papel más central. El flujo de visitantes puede copar la capacidad de alojamiento y el equipamiento requerir mejoras. Puede llegar a un estado en que el número de visitantes alcance su punto máximo de saturación o, al contrario, puede ser que el destino ya no esté de moda y que los negocios tengan una más alta rotación (estancamiento).

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE¹: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial

a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) ZOIT²: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad

a) ADI³: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un territorio rezagado ubi-

cado en las comunas de la región, tiene puntaje 1; si no, 0.

Complementariedad entre planes y programas

a) Programa Estratégico de Turismo: si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico de Turismo, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 100 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.
2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).
3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

Sustentabilidad

a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial

a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad

a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.



SUSTENTABILIDAD

- Conserva los recursos naturales de la zona.
- Preserva el patrimonio cultural



FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



INCLUSIÓN Y EQUIDAD

- Infraestructura beneficia a población local
- Apoyo directo a emprendimientos existentes

Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos

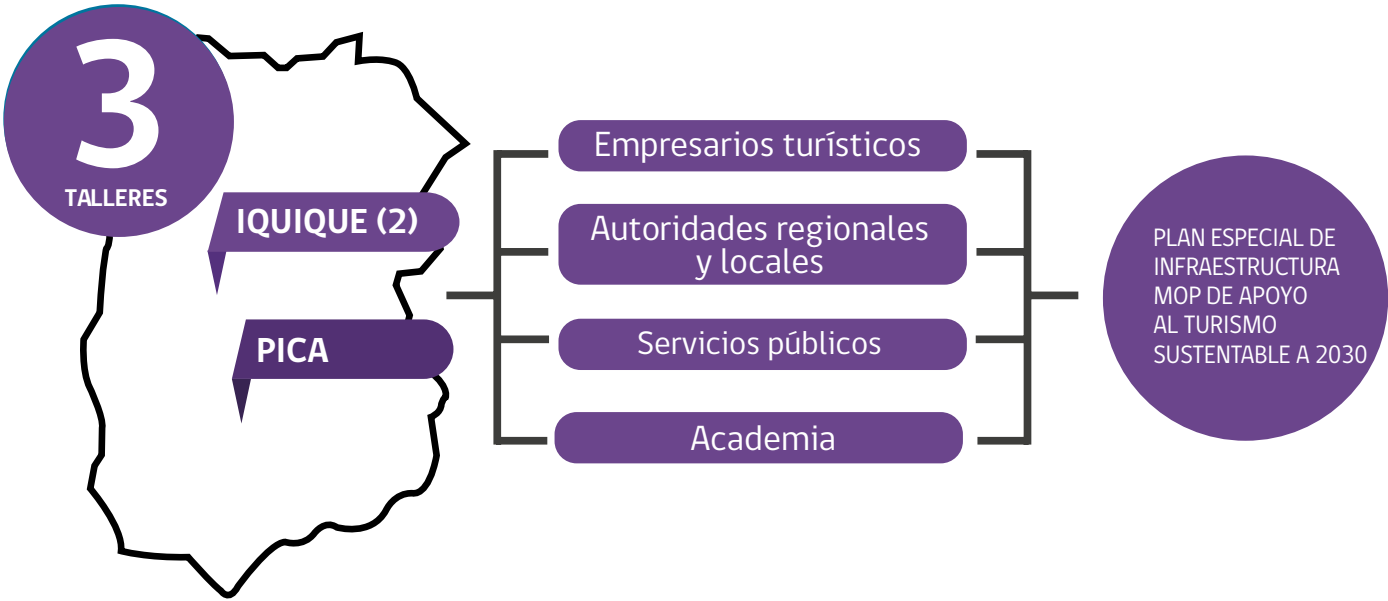
2.2 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue un componente metodológico fundamental en la elaboración del Plan, pues se consideró estratégica la relación con los actores relevantes del sector en el territorio, de modo de incorporar su conocimiento y reflexión sobre la visión de desarrollo, el déficit de infraestructura, y las potencialidades y proyecciones para el turismo sustentable en esta región.

El diseño de su implementación contó con dos etapas: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos asociados a los destinos priorizados de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo, complementando la información de los proyectos ya considerados en los diferentes planes y programas vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa

referida a la revisión y validación de la propuesta de plan con los actores involucrados en este proceso.

En la primera etapa se realizaron tres talleres, dos en la capital regional Iquique y uno en la ciudad de Pica. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la zona, autoridades



locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.

Como resultado de estos talleres se sistematizó toda la información recogida y se generó una cartera preliminar con iniciativas de inversión propuestas por los actores participantes del proceso.

Una vez elaborada la propuesta de plan de infraestructura de apoyo al turismo para la región, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los

ajustes correspondientes a dicha propuesta. La finalidad era obtener un producto más afinado y pertinente, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura de apoyo al turismo y que tiene como perspectiva el año 2030.

Resumen de Talleres en la Región de Tarapacá

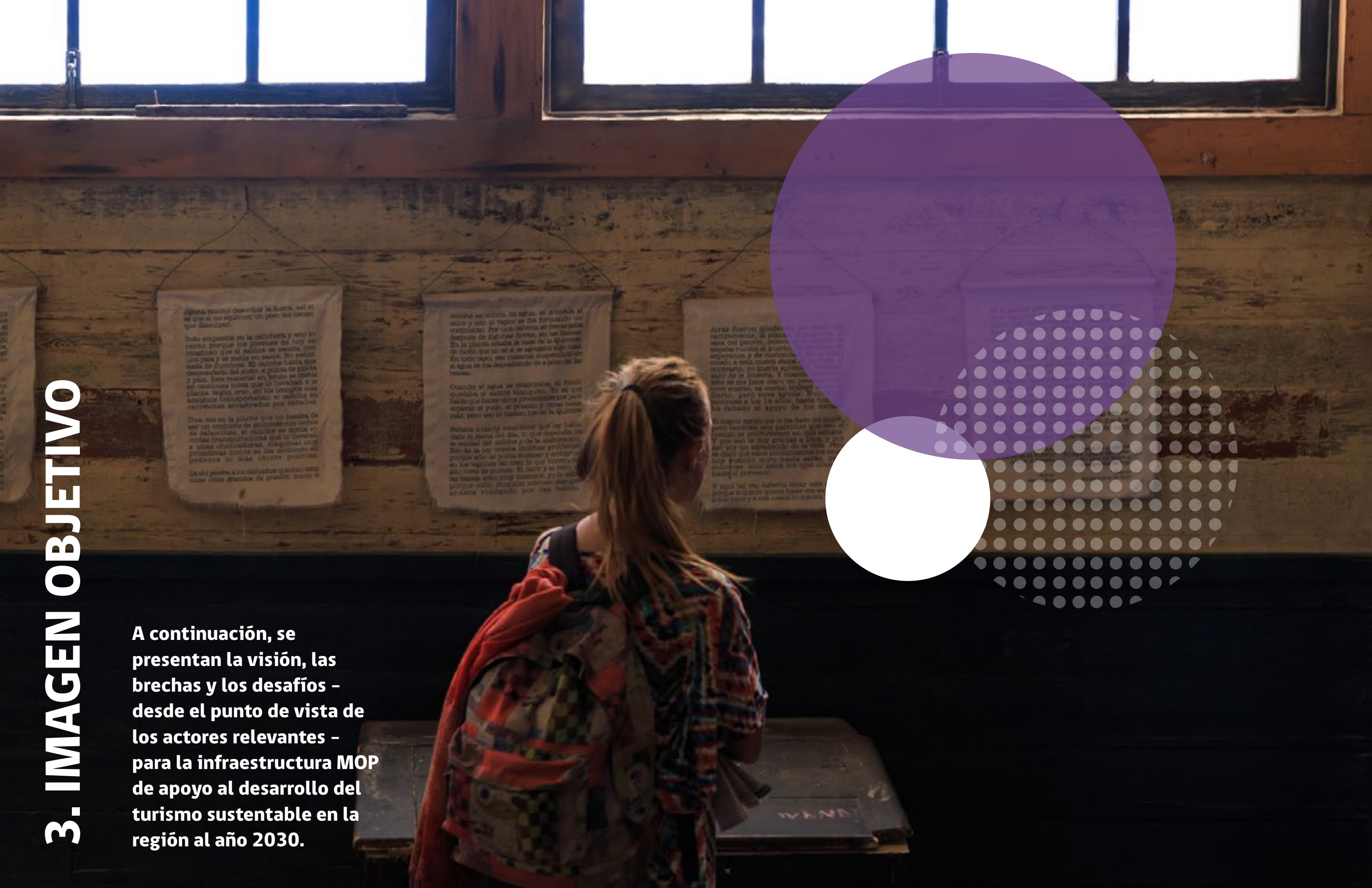
Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Iquique	60	42	24
	Pica	18	39	14
Segunda	Iquique	38	21	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

A continuación, se presentan la visión, las brechas y los desafíos – desde el punto de vista de los actores relevantes – para la infraestructura MOP de apoyo al desarrollo del turismo sustentable en la región al año 2030.



3.1 Visión de la infraestructura

La visión propuesta – de acuerdo con los instrumentos de planificación regional y local y en los planes de infraestructura – pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos turísticos.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en mejorar la misma infraestructura en ciertos nodos con vocación de constituir centros de operación (Iquique y Pica) y estructurar las conexiones entre éstos y los atractivos y entre los atractivos mismos. Esto permitiría formar un sistema de circuitos de tres ejes de norte a sur y cuatro transectos de mar a cordillera, y aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos.

Como todo sistema, uno de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que el mismo en forma aislada. Estos tres ejes recorren longitudinalmente los tres pisos altitudinales de la región dando forma a espacios temáticos basados en los recursos naturales e histórico-culturales que albergan.

La costa, con la ciudad de Iquique – fundada como puerto salitrero, pero también enfrentada a su modernidad- ofrece variedad en cuanto a gastronomía local, un gran centro de negocios, y actividades turísticas al aire libre que dan cuenta de su excelente clima todo el año.

El eje central también se remonta a su pasado prehispánico y los vestigios paleontológicos, lo que convierte a su paisaje en un gigantesco museo de sitio dispuesto para ser descifrado e interpretado.

El tercer eje, que trasciende la frontera, se presenta como un paisaje natural de excepcional singularidad, cuna de una cultura milenaria que sigue viva y vigente a pesar de lo



En 2018 se realizará una nueva ampliación de más de **+10.000 m²**

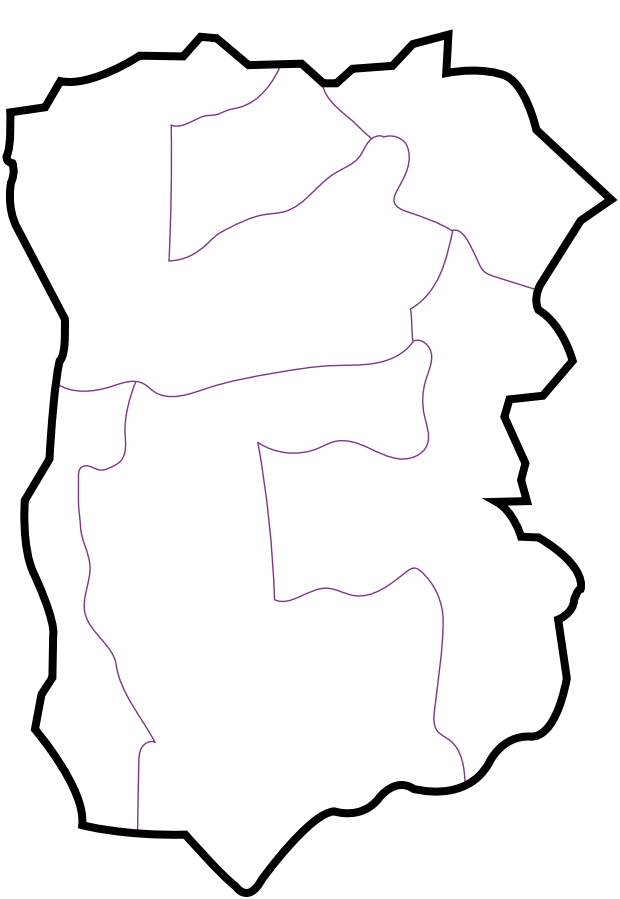


Altos de Playa blanca y Lobitos
NUEVAS VIVIENDAS
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS



Estándar adecuado para el tránsito de vehículos convencionales
MEJORAMIENTOS VIALES

- ✓ Puerto salitrero
- ✓ Gastronomía local
- ✓ Centro de negocios
- ✓ Actividades turísticas



inhóspita que puede llegar a ser la vida en los ambientes altiplánicos. Aquí la práctica del turismo aventura y el ecoturismo necesariamente se entremezcla y enriquece con recursos y atractivos turísticos culturales.

La visión consiste en mejorar y consolidar las condiciones de infraestructura de uso turístico de Iquique para reforzar su condición de gran centro de operaciones y estadía en esta región. Su aeropuerto tiene actualmente un alto estándar, luego de su re-licitación en 2008 y ampliación en 2010. En 2018 se realizará una nueva ampliación de más de 10.000 m². El aeropuerto sirve a destinos nacionales e internacionales (Bolivia) y cuenta con el equipamiento adecuado para ello. Además, su pista de 3.350 metros de largo y 45 metros de ancho lo convierte en el segundo aeropuerto del país, y determina su gran potencial como acceso turístico desde centros emisores nacionales e internacionales. Tal vez su único

inconveniente sea su ubicación a 42 km de Iquique, lo que debiera ir gradualmente superándose a medida que la ciudad crezca hacia el sur, siguiendo las condicionantes naturales de su escenario geográfico. Además, la Ruta 1 (costera) en ese tramo está concesionada y posee doble calzada y velocidad de diseño de 100 km/h.

La Ruta 1 ha generado nuevas oportunidades de desarrollo inmobiliario y ha actuado como un detonante para el crecimiento de la ciudad hacia ese sector, pues permite accesibilidades antes no disponibles para nuevas viviendas y actividades productivas. Posiblemente surgirán allí, a medida que se vayan ocupando los paños, nuevas centralidades de comercio y oficinas. En efecto, proyectos como Altos de Playa Blanca en Playa Blanca o Lobitos en el sector de la playa del mismo nombre, dan cuenta de lo anterior. Asimismo, y en forma complementaria, en el sector hacia el cerro

de playa Lobito la Municipalidad de Iquique está contemplando el desarrollo de un nuevo sector industrial, similar al que se realizó hace algunos años en Alto Hospicio.

Este crecimiento urbano hacia el sur de la ciudad está considerado en los instrumentos de planificación urbana a nivel intercomunal y comunal.

La accesibilidad interurbana de Iquique es muy buena. No sólo cuenta con la ruta que la conecta con el aeropuerto y con la ciudad de Antofagasta, sino que además tiene la transversal Ruta A-16 que la conecta con la Ruta 5 en la vecindad de Pozo Almonte. Dicha ruta fue concesionada en 2014 y se mejoró su estándar a doble calzada y alta velocidad. Asimismo, la Ruta 15-CH hacia Bolivia posee un excelente estándar, la que remata en el complejo de Colchane, uno de los más modernos del país.



En cuanto a la conurbación Pica-Matilla, el segundo poblado de la región (desde el punto de vista turístico), ésta tiene una infraestructura de acceso y equipamiento adecuados al visitante, incluyendo equipamiento turístico y servicios complementarios. Desde el punto de vista patrimonial destacan la iglesia San Andrés y la de Matilla, esta última restaurada con aportes de la industria minera privada. En tanto, a puesta en valor del antiguo hospital y de los ductos de agua de tiempos de la colonia tienen un alto potencial. Para consolidarse como un centro de operaciones locales para el turismo se requiere mejorar la accesibilidad a los atractivos turísticos cercanos como los salares de Huasco y Coposa. Asimismo, se requiere una interconexión Pica-Salar de Huasco con la Quebrada de Tarapacá y sus poblados. También es necesario mejorar el acceso a las pinturas rupestres de la Quebrada de Quisma y al sitio paleontológico (huellas de Dinosaurio) en la Quebrada de Chacrilla.

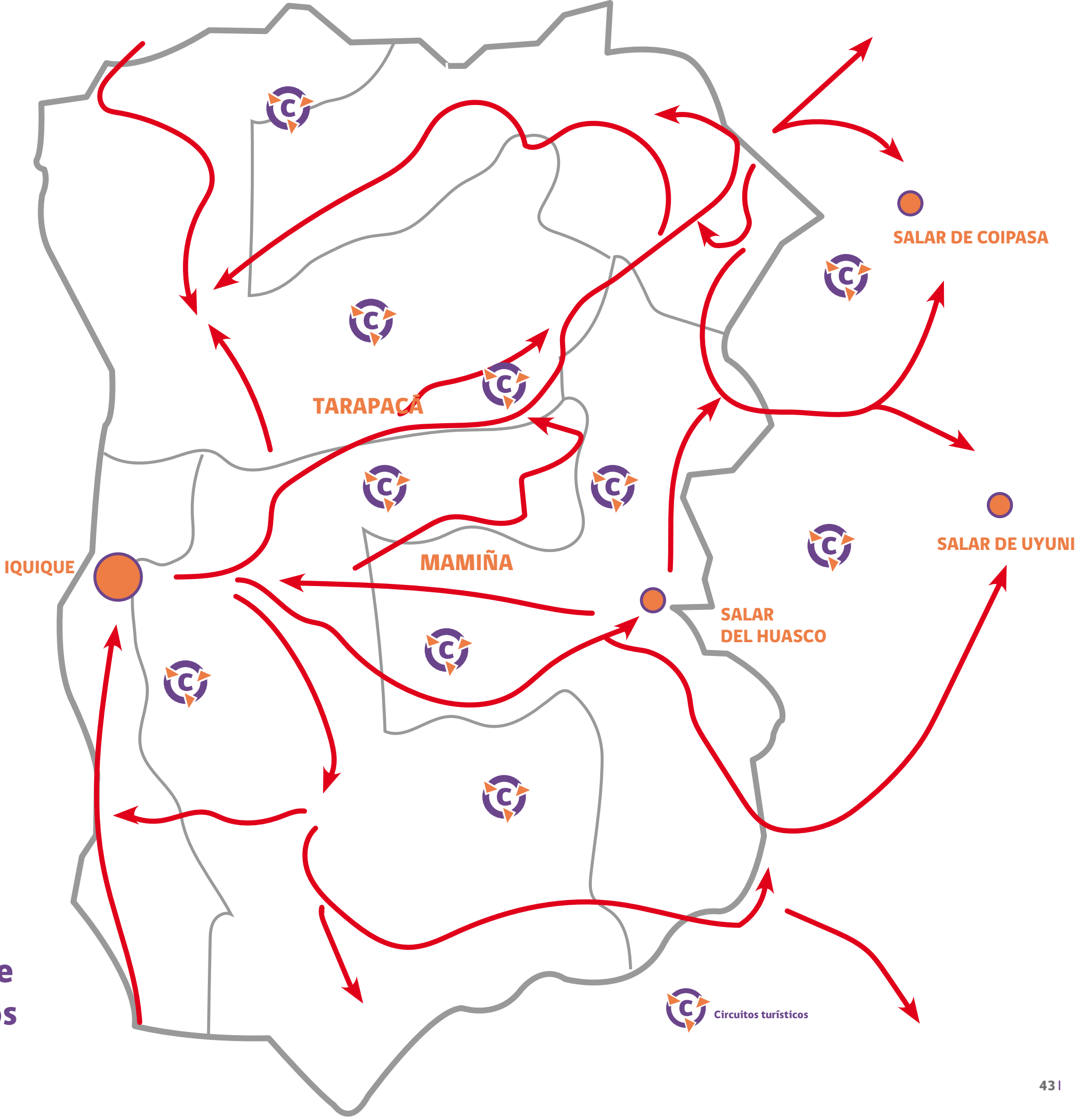
Otro aspecto a mejorar es la habilitación de un complejo fronterizo dispuesto en el paso Hito 41 que permita el establecimiento de un circuito binacional a través de la Ruta A-97-B, y

que proporcione acceso a los salares en Bolivia.

Los mejoramientos viales que se plantean no corresponden necesariamente a la pavimentación de todos los caminos de interés turístico en la región. En algunos casos bastará con llevarlos a un estándar adecuado para el tránsito de vehículos convencionales. Ello significa transitabilidad no interrumpida ni peligrosa; caminos transversales adecuados que permitan recorrer un tramo de la ruta si así se desea, o acceder a centros poblados sin necesidad de devolverse por la misma vía; señalización turística oportuna y clara, miradores escénicos, seguridad policial e información al turista.

En cuanto a infraestructura aeroportuaria, si bien la altura del altiplano afecta la aeronavegación y no resulta conveniente construir aeródromos, sí es posible pensar en helipuertos o en puntos de posadas de helicópteros en algunos lugares estratégicos. Estos, además de contribuir a resolver emergencias médicas permitirían dar rápido acceso al altiplano, o retorno del mismo, a turistas con escaso tiempo y/o de altos ingresos como los que llegan en cruceros.

Se puede considerar la instalación de helipuertos para el turismo en puntos estratégicos del altiplano •





Déficits y desafíos



3.2 Déficits y desafíos

De acuerdo a la visión presentada anteriormente, en la Región de Tarapacá se identifican los siguientes déficits y desafíos:

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos que los visitados en la ruta de ida.
- Deterioro de edificaciones y construcciones de valor patrimonial en Pica que podrían ser atractivos culturales y turísticos de esa ciudad.
- Inadecuada accesibilidad desde Pica a los atractivos y destinos turísticos próximos le impide ser verdaderamente un centro de operaciones local para el turismo, algo similar ocurre con Camiña.
- Rehabilitación y concentración en un solo paso y complejo fronterizo de los flujos a Bolivia impiden generar un acceso conveniente al Salar de Uyuni y generar un “Circuito de Salares” binacional Chile-Bolivia.
- Mejora de la Ruta A-45 por la Quebrada de Camiña que dé conectividad entre la Ruta 5 y el P.N. Volcán Isluga.
- Rutas A-653 y A-639 que proporcionen una buena conectividad entre el camino a Collahuasi (Ruta A-65) y el camino de Quebrada de Tarapacá (A-545) y sus accesos a ruta a Colchane (15-CH).
- Ruta A-963 que permita un fácil y seguro acceso a paso fronterizo Hito 41. Esto debe complementarse con la rehabilitación de complejo fronterizo.

- Pavimentación de Ruta A-855. Esta ruta es usada actualmente por la minera Collahuasi como alternativa la Ruta A-65. Por ello podría buscarse una asociación estratégica para su financiamiento.
- Pavimentación de la Ruta A-760, lo que daría acceso a diversos sitios de valor arqueológico, paisajístico y un nuevo acceso al aeropuerto para el área surponiente de la región.
- Acordar con la Región de Antofagasta el mejoramiento de la Ruta A-97-B y su proyección hacia Ollagüe.
- En materia de helipuertos, estos son necesarios en los siguientes sectores:
 - Sector Huara, que permitiría un rápido acceso al turismo industrial de las salitreras.
 - Sector Pica, que permitiría acceder a esa ciudad y sus atractivos cercanos. La vista desde el aire de las huellas de Dinosaurio de la Quebrada de Chacrilla sería un gran atractivo.
 - Sector paso Colchane, que además de dar acceso al Parque Nacional Volcán Isluga permitiría mejorar las operaciones del complejo fronterizo.

La infraestructura descrita permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados y habilitar al menos dos nuevos territorios para esta actividad: las Quebradas de Camiña y Huatacondo. Asimismo, generaría posibilidades de 8 nuevos circuitos interconectados, y mejoraría el estándar de la Ruta del Desierto.

La ciudad de Pica tiene edificaciones de gran valor patrimonial que deben rescatarse ●

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en el marco de la elaboración del Plan. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este plan.

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	Agua potable rural	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramiento y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	Aguas lluvias	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas que estén destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras circunscritos a las redes primarias, y que son necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	Borde costero	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, la recreación y el turismo a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: • Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. • Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.
4	Caleta pesquera y turística	Dirección de Obras Portuarias	Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: • Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. • Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	Ciclovía - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	Camino conector turístico (*)	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus importantes funciones es la de conectar destinos turísticos.
7	Edificación pública	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	Infraestructura cultural (*)	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público, destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: • Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).
Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO

10	Infraestructura de transporte aéreo	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

Los tipos de infraestructura se relacionan con iniciativas de inversión existentes o futuras del MOP.

5. CARTERA DE PROYECTOS



5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

Distribución de iniciativas del plan por provincia con financiamiento sectorial y extrasectorial

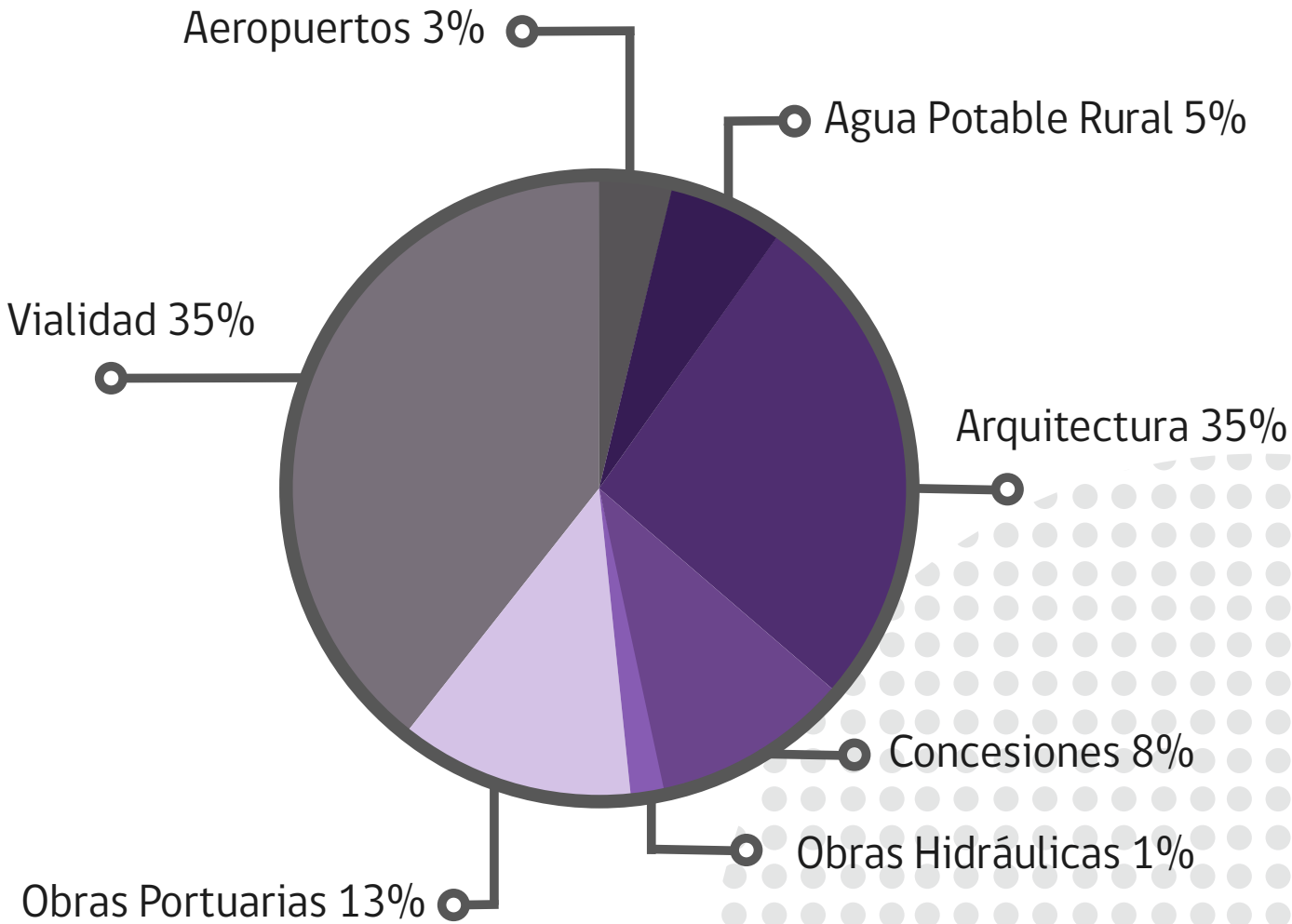
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Concesiones	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
Iquique		1	10	7		11	9	38
Tamarugal	3	4	23		1	1	24	56
Tamarugal, Iquique				1				1
Total general	3	5	33	8	1	12	33	95

Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

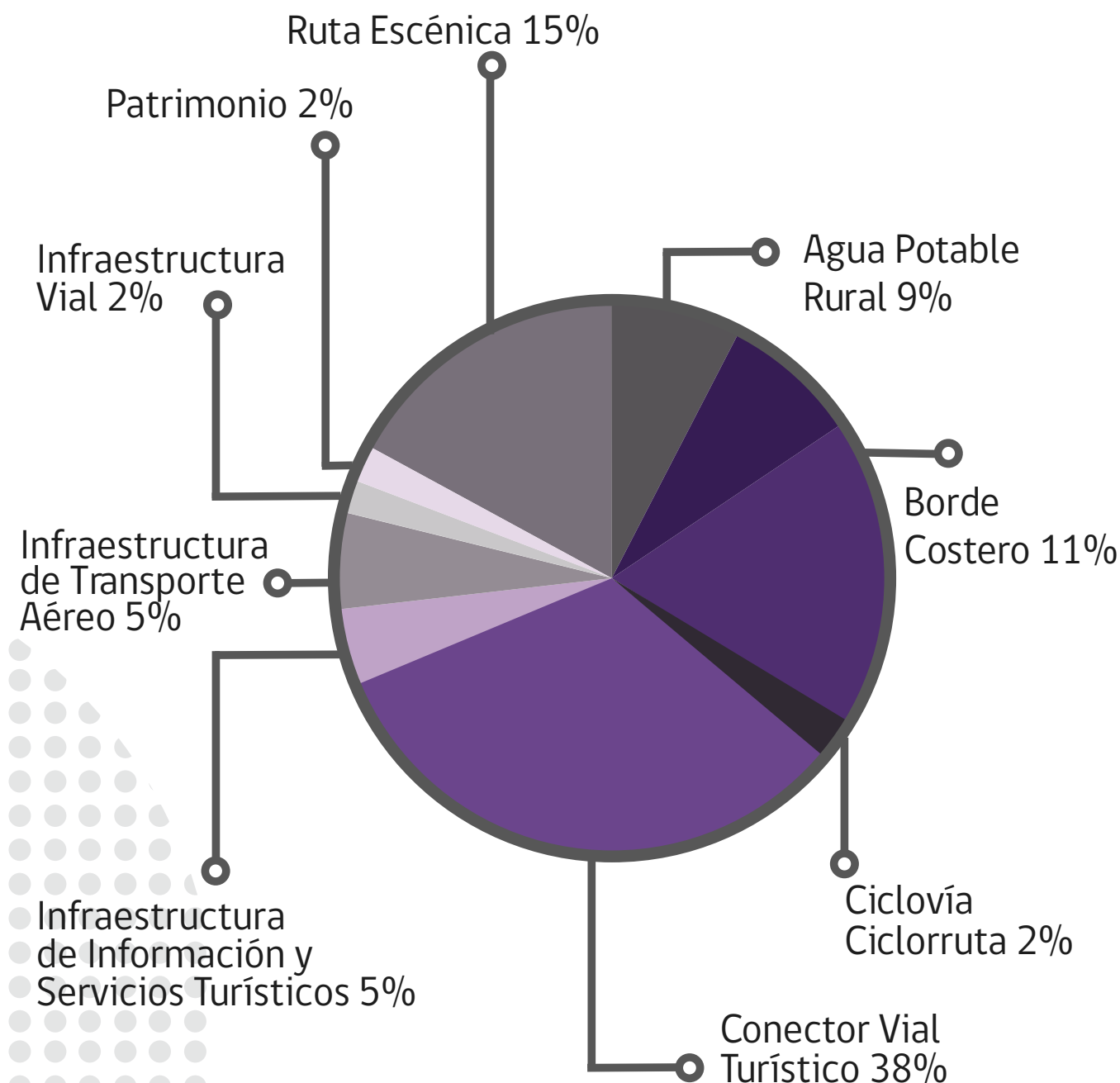
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Colchane	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Patrimonio	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	7
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
Iquique		Ruta Escénica	2
	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Patrimonio	10
	Concesiones	Conector Vial Turístico	4
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Infraestructura de Transporte Aéreo	1
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Ruta Escénica	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	6
		Caleta Pesquera y Turística	3
	Vialidad	Ciclovía - Ciclorruta	1
		Conector Vial Turístico	7

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Mamiña	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	3
Pica	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Patrimonio	1
		Sendero Interpretativo	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
Otro Destino		Ruta Escénica	3
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	3
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Patrimonio	3
		Sendero Interpretativo	3
	Obras Portuarias	Caleta Pesquera y Turística	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	5
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
Total general			95

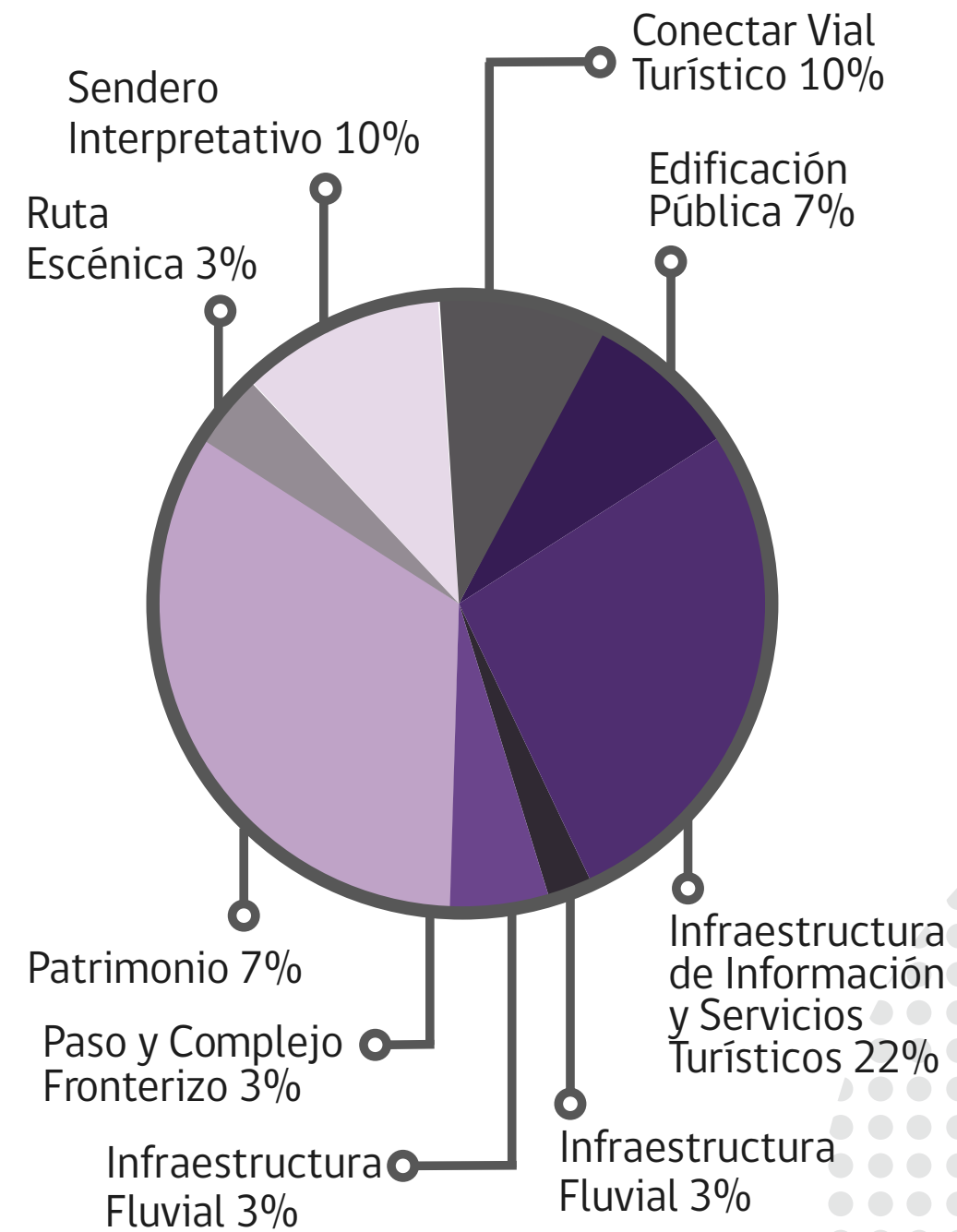
Por unidad técnica



Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



La recuperación y cuidado del patrimonio histórico-cultural es fundamental en la Región de Tarapacá.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Iquique	Alto Hospicio	Mejoramiento / Puesta en valor pa-trimonio arqueológi-co y urbano de Alto Hospicio	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta A-16	Ruta Escê-nica	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
	Iquique	-Construcción ter-minal de pasajeros y carga del Aeropuer-to Diego Aracena vía concesión	Infraes-tructura de Transporte Aéreo	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Construcción borde costero - Paseo marinero a Punta Piedras	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción centro de interpretación ambiental y sendero interpretativo - Ssector desemboca-dura Río Loa	Infraes-tructura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de conexión vial - Ac-ceso norte a Iquique Huara	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Corto
		Construcción de acceso vehicular al Parque Parapente en Ruta 16 desde Iquique	Infraes-tructura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de ciclo vía por calle Arturo Prat Chacón desde Intendencia de Tarapacá hasta Hotel Gavina y desde Playa Cavancha (al-tura Juan Martínez) hasta Santa Coloma de Farnes esquina Capitán Roberto Pérez	Ciclo vía - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de nuevo terminal de buses de Iquique, idealmente definir nuevo emplaza-miento conectado con la ciudad y las vías de salida	Infraes-tructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción de pasarela de acceso Parque Parapente, desde plaza ubicada en Av. Circunvala-ción, entre calles Salitrera Santa Elena y Salitrera Fortuna	Conector Vial Turís-tico	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de pa-sarelas peatonales para acceso público a Parque Parapente en Ruta 16 en ambos sentidos	Conector Vial Turís-tico	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de sendero interpreta-tivo - Pabellón de Pica	Sendero Interpreta-tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de infraestructura terrestre - Caleta Caramucho, Iquique	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por-tuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción pa-radero de buses en Ruta 16 en ambos sentidos	Conector Vial Turís-tico	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción sis-tema APR - Caleta Caramucho, Iquique	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Tele-férico Iquique - Alto Hospicio (Aif)	Infraes-tructura de Transporte Terrestre	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Puesta en valor y mejoramiento de ruinas de Huanillos	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Recuperación y puesta en valor del edificio ex Aduana de Iquique, centro de interpretación de la realidad de Tarapacá.	Patrimonio	Arquitectura	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Restauración parro-quia San Antonio de Padua	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res-tauración y habilita-ción arquitectónica del Teatro Municipal de Iquique	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento de accesibilidad y co-nectividad - Iquique	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento acceso a puerto e Iquique, -Sector IV Zona Naval -Puerto	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Caleta San Marcos	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por-tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero entre rotonda Chipana y Ex-Ballenera (Bajo Molle)	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero - Sector Marinero descono-cido	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Sector Primeras Piedras	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Sector Tres Islas	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento caleta turística Los Verdes (construcción borde costero caleta Los Verdes)	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento conexión puerto de Iquique-Avda. Circunvalación	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento de Parque Parapente, con infraestructura de información y servicios turísticos	Infraes-tractura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Esta-dio Tierra de Cam-peones - Iquique	Edificación Pública	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento infraestructura vial - Costanera de Iquique	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento molo de abrigo - Sector Caleta Cavanha	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ro-tonda Pampino	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento Ruta 1 Sector El Loa-Cuesta Hua-nillos	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 1 - Sector Cuesta Guanillos - Cuesta Pabellón de Pica	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Sec-torBallenera	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición caleta Cavanha	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por-tuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
Tamarugal	Camiña	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-45, entre Ruta 5 y Ruta Altiplánica	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramieno siste-ma APR - Moquella Camiña	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Colchane	Construcción bypass Colchane y Bofedal Isluga	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción helipuerto en paso fronterizo Colchane por la Ruta CH-15	Infraes-tractura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mira-dor de Suricayo	Infraes-tractura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de la iglesia de Cotasaya - Colchane	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res-tauración iglesia De Mauque -Colchane	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pavimento básico - Ruta A-487, desde cruce con Ruta 15-CH hasta cruce con Ruta A-95	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-485, desde cruce Ruta A-487 hasta Baños de Puchuldiza	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acce-sos a las termas de Elquelga, Ancuaque, Puchuldiza, Lirima - Aguas Calientes y Pingarilli	Infraes-tractura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento y construcción Ruta Andina, SectorLímite Regional Sur-Ruta 15-Ch (A-95)	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Restauración iglesia de Cariquima - Col- chane	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
	Huara	Construcción / Habilitación de sen- dero interpretativo y puesta en valor de Pisagua - Cañón Fuerte Pisagua	Sendero Interpre- tativo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción /Habi- litación y construc- ción de conexión de sendero interpreta- tivo Qhapaq ñan	Sendero Interpre- tativo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de interpretación arqueológica petro- glifos de Ariquilda	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpre- tación, información y servicios turísticos acogida al visitante e interpretación de rutas caravaneras y geoglifos, dunas y sendero, sector Ex Aura	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de de- fensa fluvial - Sector poblado de Tarapacá	Infraes- tructura Fluvial	Obras Hi- dráulicas	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción heli- puerto - Huara	Infraes- tructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / Res- tauración de iglesia de Pisagua	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res- tauración hospital de Pisagua	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta 15-CH, entre Huara y Colchane	Ruta Escé- nica	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento acceso a termas de Chusmiza	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento mira- dor de Chusmiza por Ruta 15-CH	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Ruta 15 CH - Salto Husquiña - Alto Usmagama	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 15-CH - Salto Usmagama-Alto Chusmiza	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 15-CH - Sector Huara - Acceso Tarapacá	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Rutas A-639 y A-555, des- de Parca hasta cruce con Ruta 15-CH	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición varadero Caleta Pisagua	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pica	Construcción de centro de informa- ción y servicios al visitante - Acceso a Pica	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpre- tación y sendero no motorizado hasta huellas de dino- saurios, con puntos interpretativos y recomendaciones de seguridad y con- servación, estacio- namientos y zona de servicios básicos	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ruta escénica - Ruta A-715 hasta 5 km antes de huellas de dinosaurios (Quebra- da de Chacarilla)	Ruta Escé- nica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción de sendero interpre-tativo al Salto en quebrada de Quisma, control, seguridad e interpretación	Sendero Interpreta-tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción helipuerto en calle Pintados - Matilla - Pica	Infraes-tructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción siste-ma APR - Pica	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Urgen-cia Salud - Pica	Edificación Pública	Arquitectura	Extrase-ctorial	Pica	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Puesta en valor inmuebles patrimo-niales - Pica	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Pica	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta A-685, desde Pica hasta cruce con A-65	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A-685 Y A-675 - Pi-ca-Salar Del Huasco	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Pica	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A-687, sector Pozo Almonte-Salar del Huasco	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta A-97-B, desde 15-CH hasta límite con Región de Antofa-gasta	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pozo Almon-te	Ampliación APR - Mamiña	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación sistema de agua potable- La Tirana	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción / Equi-pamiento de centro de interpretación del salitre - Pulpería Humberstone	Infraes-tructura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Construcción nuevo santuario Virgen del Carmen - La Tirana	Edificación Pública	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res-tauración Escuela San Mauricio - Hum-berstone	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res-tauración molienda Humberstone	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento / Restauración Pabe-llón de solteros de Humberstone para uso turístico	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración planta lixiviación Salitrera Santa Laura	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res-tauración policlínico Salitrera Santa Laura	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración y equi-pamiento del Teatro Humberstone	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pa-vimentación camino interior, desde Ruta 5 hacia Puquios y Salar de Llamara	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-625, entre Ruta A-527 y Ruta A-529	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-653, entre cruce Ruta A-65 y Mamiña	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-665, desde Ruta 5 hasta Pica	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta A-629,entre A-653 y Mami-ña-Macaya	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A- 760 km 14.00 al 54.30	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
Tamarugal, Iquique	Iquique, Pozo Almonte, Alto Hospicio	Alternativas de acceso a Iquique	Conector Vial Turís-tico	Concesiones	Extrase-ctorial	Iquique	Ejecución	Mediano

NOTA: Se entiende corto plazo a 2021; mediano plazo a 2026; y largo plazo a 2030. Las etapas corresponden a las definidas en el Sistema Nacio-nal de Inversiones.

Consideraciones importantes sobre la factibilidad y programación presupuestaria de la cartera de iniciativas de inversión del Plan

La programación de la cartera de iniciativas requerida por este plan será ejecutada de acuerdo al proceso de gestión de inversiones establecido ministerialmente. En todo caso, se debe tener en consideración que ésta se construye bajo supuestos que determinan la propuesta al 2030, y que, de ocurrir cambios en ellos, implica el ajuste de las iniciativas y de su programación. De acuerdo a lo anterior, se de-

berán tener en cuenta las siguientes variables:

- Disponibilidad de los recursos financieros otorgados por la Ley de Presupuestos de cada año y las asignaciones presupuestarias de cada fuente de financiamiento, ya sean MOP o extra MOP.
- Recomendación favorable de las iniciativas, de acuerdo a los resultados de la presentación de éstas al Sistema Nacional de Inversiones

del Ministerio de Desarrollo Social.

- Variación de los costos de inversión como resultado de los estudios de preinversión y/o diseños de ingeniería.
- Factores externos que influyen en las decisiones de inversión, como situaciones de emergencia, aprobaciones de servicios e instituciones, expropiaciones, prioridades gubernamentales, entre otros.

