

**PLAN ESPECIAL DE
INFRAESTRUCTURA MOP
DE APOYO AL TURISMO
SUSTENTABLE A 2030**



REGIÓN DE VALPARAÍSO

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 Valparaíso. 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 clave 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

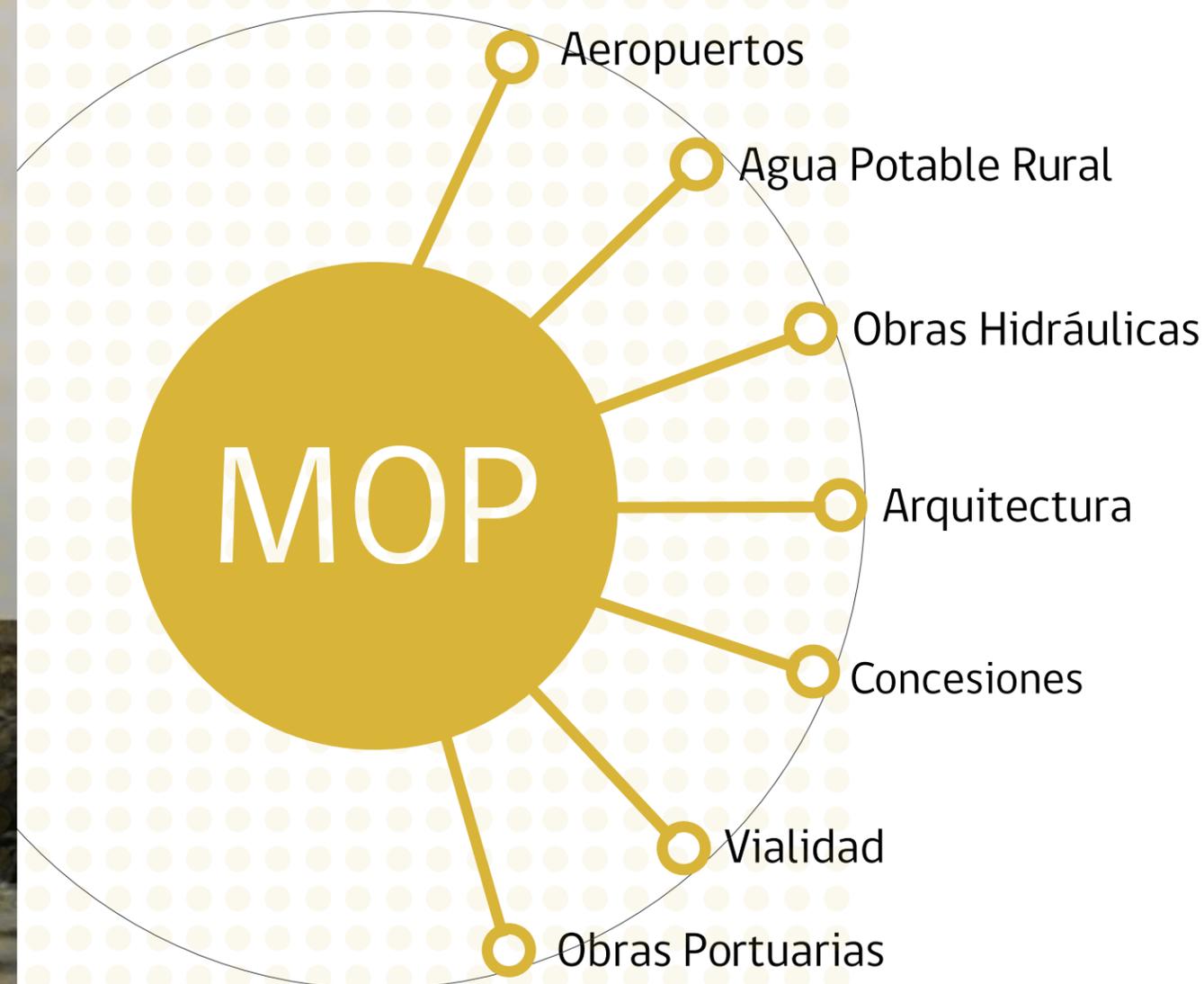
El Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo tiene como objetivo presentar una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de apoyo al turismo sustentable. Dichos proyectos se encuentran agrupados en períodos 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 Valparaíso se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres 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 Valparaíso, San Felipe y El Quisco. 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.



El trabajo se abordó con una estrategia participativa, que involucró talleres y entrevistas con actores clave del turismo en la región •

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.

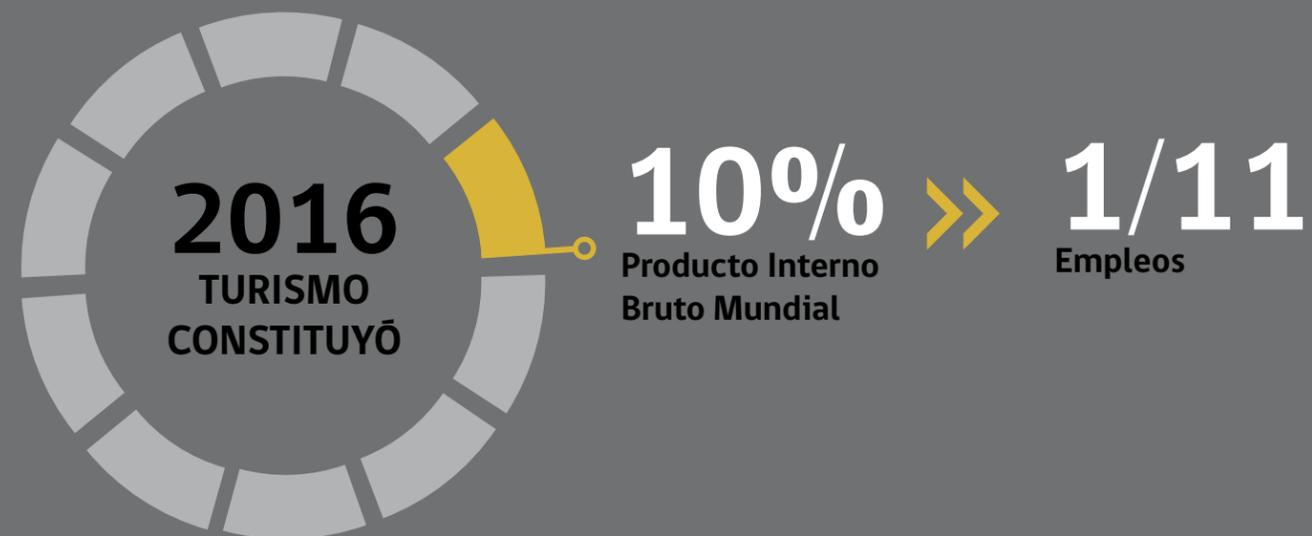
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico 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.

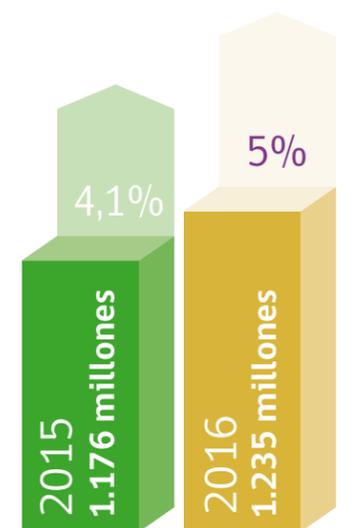
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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



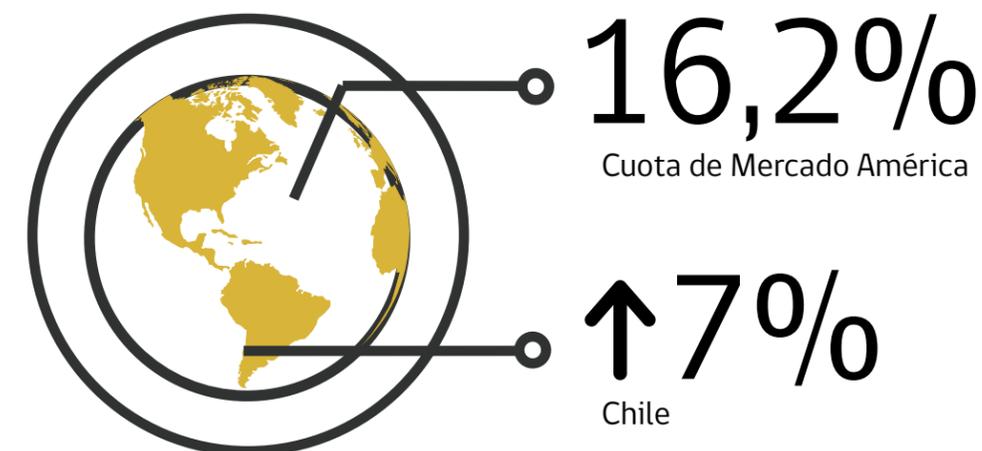
Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente.



LLEGADAS
TURISMO
INTERNACIONAL



TURISMO
AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur



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 98%³.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cerca de 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}

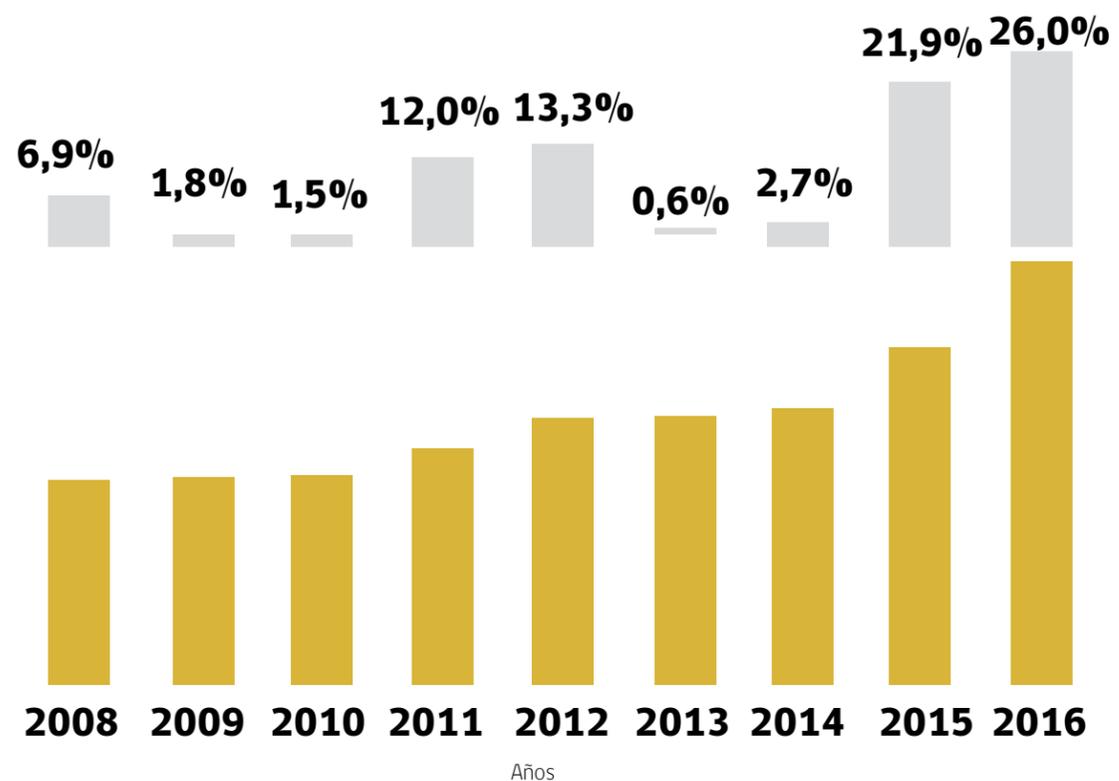
El sector turismo representa el
3,3% del PIB de Chile

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 brasilero 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

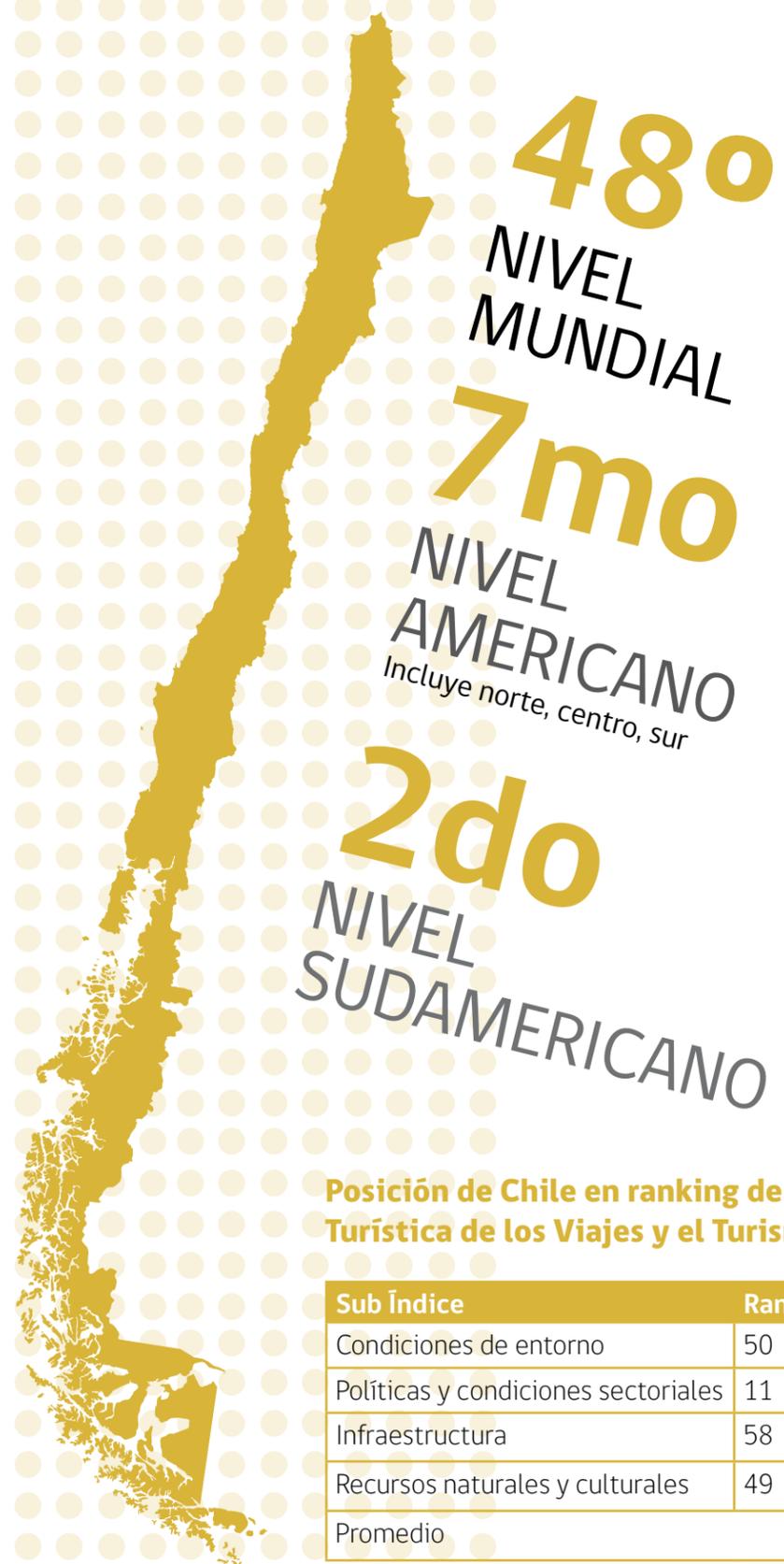
Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

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 en base a los siguientes subíndices: condiciones del entorno, políticas y condiciones sectoriales, infraestructura y recursos naturales y culturales.

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.



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	2.70
Promedio		4.05



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

2,7 pts

64°

3,3 pts

61°

4,4 pts

56°

1.3 El turismo y la infraestructura en la región

Desde el punto de vista de su división político-administrativa, la Región de Valparaíso está constituida por ocho provincias: Valparaíso, Marga Marga, San Antonio, Quillota, San Felipe y Los Andes y 38 comunas, dos de las cuales son los territorios insulares de Isla de Pascua y Juan Fernández. Su capital regional es la ciudad de Valparaíso, sede del poder legislativo y Patrimonio de la Humanidad según declaración de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en el año 2003.

Las características y tendencias principales de la Región de Valparaíso configuran un conjunto de potencialidades y desafíos de gran interés para la proyección de su desarrollo futuro.

Dentro de las potencialidades impulsoras de procesos de desarrollo en la región cabe destacar su economía diversificada, la presencia creciente de universidades, centros de

investigación y de transferencia tecnológica, sumados a las oportunidades que brindan los mercados internacionales de bienes y servicios con alto dinamismo. Todo ello puede transformar a la región en uno de los territorios líderes en innovación en el país.

Esta región se destaca por la consolidación de su conectividad vial, así como por el liderazgo nacional de su sistema portuario y la generación de energía.

La identidad de la región está fuertemente vinculada al desarrollo de su cultura, su patrimonio e historia, lo que le permite enfrentar su inserción en el mundo con un sello propio. En tal sentido, es preciso considerar un proceso de puesta en valor de las identidades locales y las expresiones culturales que se manifiestan en sus diversos territorios.

No obstante esta variedad de paisajes y culturas para el interés turístico que posee la re-

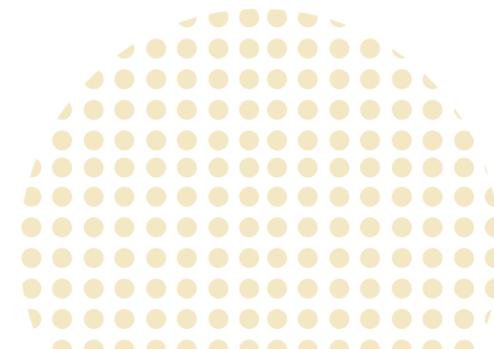
gión, se detectan importantes contrastes. Así por ejemplo, se requiere fortalecer el desarrollo de las zonas orientales de las comunas de Cabildo o Putaendo y la zona norte de la región -límite con la Región de Coquimbo- frente a zonas altamente desarrolladas en turismo, como es el caso del Valle del Aconcagua y gran parte del borde costero de la región, asociadas a las grandes aglomeraciones urbanas

Los destinos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos; sus usos y potencialidades 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 Valparaíso en torno a las cuales se organiza la actividad turística son:

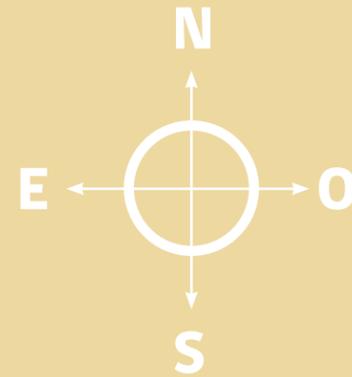
Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Isla de Pascua	Isla de Pascua	Consolidado
San Antonio	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Consolidado
Petorca	Litoral Norte Papudo	Consolidado
Valparaíso	Litoral Viña del Mar	Consolidado
Marga Marga	Olmué - La Campana	Consolidado
Los Andes	Portillo	Consolidado
Valparaíso	Robinson Crusoe	Emergente
Valparaíso	Valle de Casablanca	Emergente
San Felipe de Aconcagua	Valle del Aconcagua	Emergente
Valparaíso	Valparaíso	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo



OCEÁNO PACÍFICO



Clasificación de destinos turísticos

- Potencial
- Emergente
- Consolidado



PAPUDO



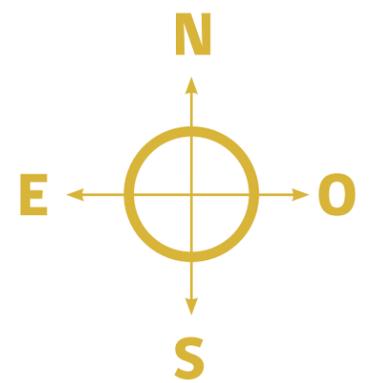
VIÑA Y VALPARAÍSO

QUINTAY

ALGARROBO

CASABLANCA

PORTILLO



La Región de Valparaíso, al contar con los dos principales puertos nacionales y que prestan servicios de transporte para las cargas de importación y exportación tanto de Santiago como de toda la zona central, posee la conectividad terrestre de mejor calidad del país. El litoral central es el lugar clásico de vacaciones y esparcimiento para los habitantes de la zona central del país, incluyendo a los santiaguinos y por supuesto los propios habitantes de la región.

Tres vocaciones definen a:

- Su función portuaria, que va desde carga general hasta graneles sólidos y líquidos, pasando por la fruticultura proveniente de los valles de Aconcagua, Maipo, Cachapoal, Colchagua y Maule.
- La agricultura, cuyo centro es Quillota.
- El turismo, principalmente de sol y playa, concentrado en Viña del Mar.

Su cercanía a Santiago y la fuerte estacionalidad propia de un clima templado incide en que las actividades turísticas presenten

un significativo impacto para la región por la relación entre población residente y la población flotante. Así, en ocasiones de fiestas de asueto o de períodos de vacaciones, las vías de conexión interurbanas que las conectan como también las urbanas y locales deben responder a una altísima demanda de usuarios. En inicios de temporada estival, en Fiestas Patrias o la noche de Año Nuevo el litoral central puede fácilmente recibir sobre un millón de visitantes, lo que significa más de 300 mil vehículos circulando primero por las rutas de acceso (78, 68, 5 y F-10-G), y luego por las vías locales. Cabe señalar que la cuesta de La Dormida en años recientes, dada la extrema congestión de las restantes vías, se ha convertido en una alternativa real en días de alto tránsito entre ambas regiones.

Ambos litorales de la región, norte y sur, han mejorado su viabilidad mediante la construcción a lo largo de los años de sucesivos caminos que se alejan del borde costero. Ello con el propósito de hacer más fluido y eficiente el paso de las cargas. Es el caso de la Ruta

8

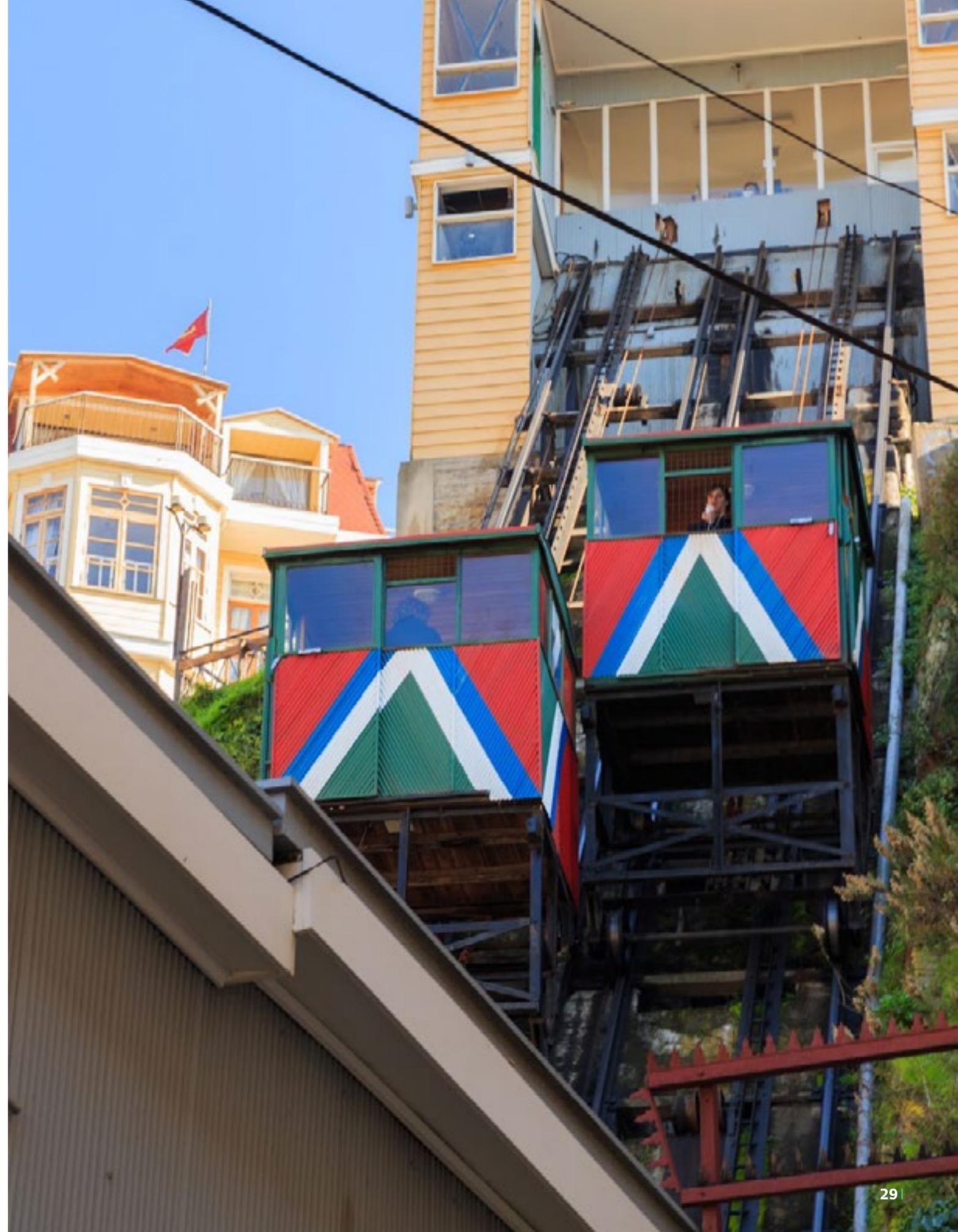
PROVINCIAS

38
COMUNAS

2

TERRITORIOS
INSULARES

Debido a la intensa actividad portuaria, la Región de Valparaíso cuenta con la conectividad terrestre de mejor calidad en Chile .



F-30-E en el litoral norte, y luego el re-trazado de la Ruta 60-CH y de la Ruta G-94-F en el litoral sur. En el litoral norte la Ruta 5 cumple este papel con su trazado que gradualmente se aproxima al litoral.

La Ruta 5 ejerce un rol estructurante importante, observándose un estándar distinto hacia el norte de la región a partir del túnel de La Calavera y Llay Llay, que hacia el sur de la misma. En la Región de Valparaíso la estructura transversal de las vías es tanto o más importante que la conectividad Norte-Sur. Se destacan las rutas 68, 78, 66 y 60-CH, esta última orientada al transporte transandino. También cabe mencionar la Ruta 57 que conecta la Provincia de los Andes directamente con Santiago. Todas ellas cuentan con doble calzada y diseño de alta velocidad.

El paso fronterizo Cristo Redentor y su complejo asociado Los Libertadores, es -desde el punto de vista de las cargas- el más transitado de Chile y, desde el punto de vista de los flujos de personas, el segundo. Se ve también afectado por una extrema estacionalidad al ser el litoral central, especialmente el litoral norte de la región, un destino turístico de gran atractivo para argentinos de la provincia de Mendoza. Asimismo, la ciudad de Mendoza

ejerce un fuerte poder de atracción para los santiaguinos que en épocas estivales o de fines de semanas extendidos atraviesan la cordillera en busca de comercio y gastronomía. El complejo ha sido concesionado y está a punto de iniciarse su remodelación, el que tendrá un estándar similar a un aeropuerto moderno.

La empresa de Ferrocarriles del Estado ha estado ensayando con ocasionales salidas de trenes turísticos a San Antonio al parecer con resultados interesantes. Por otra parte, se estarían estudiando planes para recuperar el Monumento Histórico Estación de Cartagena y eventualmente extender este servicio hasta allá, adicionando un atractivo paseo al Valle Central y permitiendo un contacto directo con el litoral que separa este balneario del puerto de San Antonio.

Es relevante -desde el punto de vista de la infraestructura y el turismo- el caso de la ciudad de Valparaíso y su complejidad de ser, por una parte, puerto principal de Chile -con las apremiantes necesidades de expansión que ello conlleva para satisfacer las demandas del transporte de cargas en una economía orientada a la exportación- y, por otra, contener casi contiguo al puerto un destino urbano que es Sitio de Patrimonio Mundial.

Este está inscrito como tal por su Valor Universal Excepcional (VUE) de "testimonio de la fase temprana de la globalización en el siglo XIX, cuando se convirtió en el principal puerto mercante en las rutas marinas de la costa del Pacífico de América del Sur". Desarrollar un destino turístico al borde de mar de la ciudad y, simultáneamente dar curso a las modernizaciones portuarias es un desafío que cuenta con variados ejemplos en el mundo: Buenos Aires, Guayaquil, Barcelona, Baltimore, Boston y Ciudad del Cabo.

En lo que respecta a la ciudad de Viña del Mar, ésta ha experimentado modificaciones respecto a su imagen fundacional, especialmente en sus espacios públicos. La gran "ciudad-jardín" de otrora es turística por excelencia, cuidada con gran esmero por el municipio, con arquitectura en general de gran categoría y espacios públicos notables y gran arborización, financiados sus diseños, construcción y mantención en buena medida con las utilidades del Casino. Sin embargo, al haberse extendido su área urbana extraordinariamente, también lo han hecho sus complejidades socio-espaciales. Hoy -en sus paseos urbanos- uno de sus mayores desafíos está en la Av. Perú debido a las fuertes marejadas que ocurren producto del fenómeno climático y la

corriente de El Niño. Hay que destacar por otra parte -y como algo muy positivo para el desarrollo urbano de esta ciudad- lo que fue el proyecto de hundimiento del Metro Valparaíso realizado en la década pasada, y que permitió crear una gran avenida boulevard que une las calles Álvarez y Viana, superadas hasta entonces por una línea de ferrocarril.

En materia aeroportuaria -dada su cercanía- la región depende y usufructúa de la Región Metropolitana para resolver sus necesidades de transporte aéreo internacional, tanto de personas como de cargas. Arturo Merino Benítez (AMB) está a 127 km de distancia, lo que en situación de flujo libre representa un viaje terrestre de 1,5 horas, algo largo pero tolerable. Para pasajeros con alto valor del tiempo, y que por lo mismo pueden solventarlo, está la alternativa de transporte en helicóptero partiendo desde el aeródromo Rodelillo, en un viaje de 15 minutos de duración hasta AMB o bien al aeródromo Eulogio Sánchez, si el destino es Santiago Oriente. También -y en forma excepcional- hay vuelos combinados desde el aeródromo militar Torquemada, en Concón.

La isla Rapa Nui, que es territorio administrativo bajo la jurisdicción de la Región de Valparaíso, es servida para propósitos de transporte aéreo desde el aeropuerto AMB en la Región Metropolitana, por lo que es Santiago la ciudad beneficiada por los flujos de pasajeros que llegan al país con el propósito de visitarla, y deben hacer tránsito en el territorio. En términos marítimos, Rapa Nui es servida por la armada y por varias empresas que zarpan

desde Valparaíso. Por su parte, el archipiélago Juan Fernández es atendido en términos marítimos desde Valparaíso y por transporte aéreo desde Santiago (aeródromo Eulogio Sánchez).

En cuanto a la recepción de cruceros, Valparaíso lidera entre los puertos nacionales el número de atraques de este tipo de naves. Hace algunos años, ante la ausencia de un terminal apropiado, la empresa portuaria EPV habilitó un lugar más adecuado en una sección de la antigua Bodega Bolívar. Ahora, ante la necesidad de entregar dicha edificación como parte de una concesión para el desarrollo de un centro comercial en el sector de Puerto Barón, ha construido un nuevo terminal de pasajeros (VTP) muy bien equipado para tal efecto, lo que sin duda mejorará la experiencia de quienes arriban a la ciudad por este medio de transporte.

La ciudad de Valparaíso y la región están en proceso de aumentar y mejorar sus atractivos y destinos turísticos para que estos pasajeros permanezcan más días en la zona. Hasta ahora, cuando descienden, muchos prefieren realizar una visita a Santiago por su oferta comercial, gastronómica y de entretención mayor y que compensa el tiempo de viaje. Casablanca y su industria vitivinícola han creado una ruta del vino que busca ofrecer una alternativa para captar, en alguna medida, este flujo de visitantes.

Se requiere desarrollar más lugares así y también contar con el apoyo del Estado para la infraestructura habilitante: caminos básicos,

rutas escénicas con miradores, centros de información y servicios para el turista, desvíos, estacionamientos, baños públicos, ciclovías, ciclorrutas, senderos y señalización, un museo de arqueología subacuática, un acuario, entre otros.

Es posible recorrer los destinos descritos en esta región y sus atractivos en forma directa entre origen y destino o bien a través de cinco o seis circuitos si se desea ir y retornar por caminos pavimentados diversos.

En definitiva, esta es una región consolidada plenamente como destino turístico en el tipo clásico de "sol y playa", con un mercado cuyo gran demandante es la gran y cercana población de Santiago. También hay atractivos de tipo cultural y urbano, como Valparaíso, Viña del Mar y Cartagena, y de deportes de invierno, como el centro de ski de Portillo, con algunas de las mejores canchas de Sudamérica para este deporte, si bien con altos precios de estadía.

La zona norte de la región es la que presenta mayores desafíos en cuanto a potenciar el desarrollo de áreas distintas al borde costero y lograr así mayores equilibrios en este proceso y sus resultados. Para ello se requiere habilitar nuevos espacios con infraestructura de conectividad y apropiada al paseo, de modo de distribuir mejor las oportunidades de desarrollo local mediante los encadenamientos productivos que logra la actividad turística.



Valparaíso lidera entre los puertos nacionales el número de atraques de cruceros

Casablanca y su industria vitivinícola han creado una ruta del vino

Es una región consolidada plenamente como destino turístico en el tipo clásico de "sol y playa"

Se destacan las rutas 68, 78, 66 y 60-CH, esta última orientada al transporte transandino

La Ruta 57 conecta la Provincia de los Andes directamente con Santiago

En temporada estival el litoral central puede fácilmente recibir sobre un millón de visitantes

La ciudad de Valparaíso y la región buscan aumentar y mejorar sus atractivos turísticos para que los pasajeros de los cruceros permanezcan más tiempo.

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 se-

gún 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 36).

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 37). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes tem-

porales: 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 ●

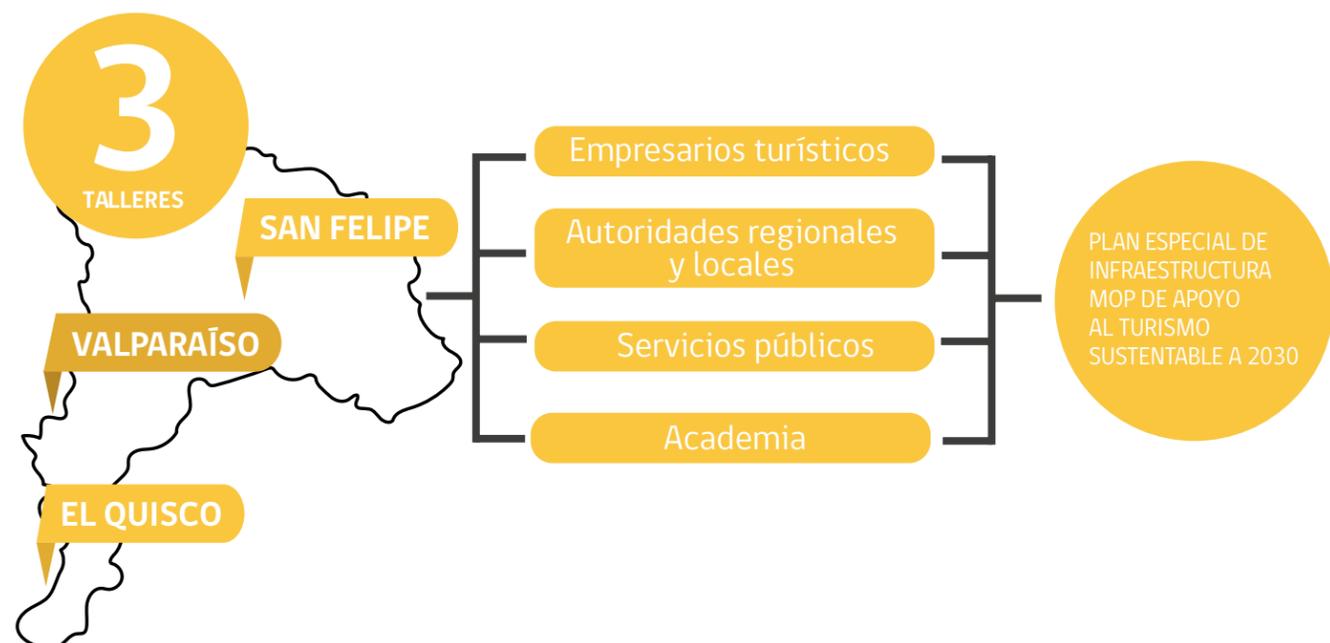
2.2 Participación ciudadana

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, uno en la capital regional Valparaíso, y otros dos en las ciudades de San Felipe y El Quisco. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turís-



ticos 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 Región de Valparaíso

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Valparaíso	54	33.33	36
	San Felipe	41	39.02	19
	El Quisco	22	70.83	33
Segunda	Valparaíso	17	35.30	-

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 2030.



3.1 Visión de la infraestructura

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

La visión de largo plazo se enfoca en reforzar la infraestructura en los destinos turísticos -consolidados, emergentes y potenciales-, y en fortalecer los nodos con vocación de mantenerse o constituirse como nuevos centros de operación, como es el caso de Casablanca, Quillota y Putaendo. El MOP tendría recursos de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada orientada a la industria turística para desarrollar estas ciudades, favoreciendo así el empleo y a la población local.

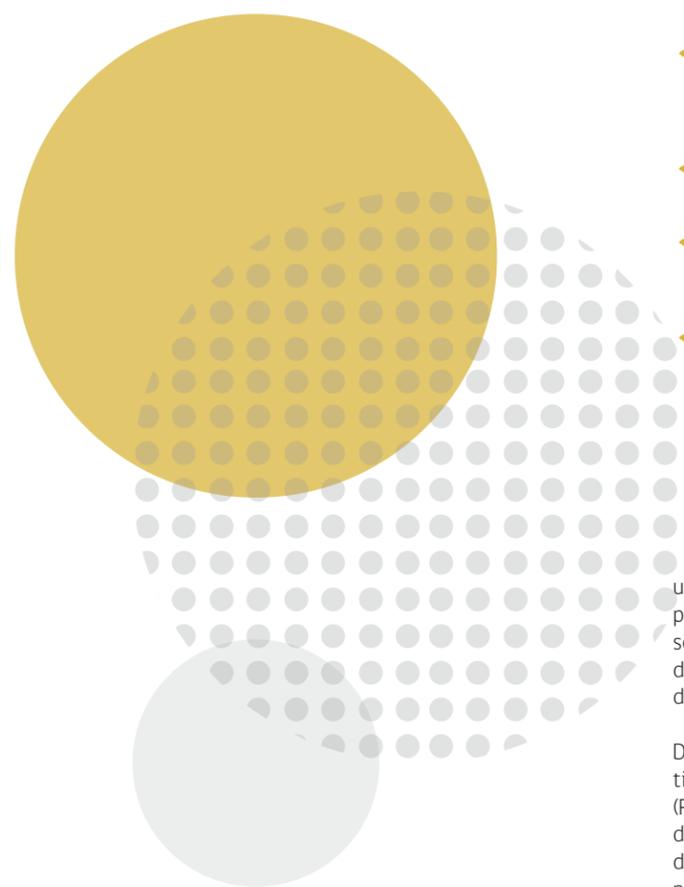
Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar y mejorar los actuales centros urbanos y nodos de turismo (Valparaíso, Viña de Mar y litorales) con mejor accesibilidad y espacios públicos, especialmente para el encuentro y paseo. Al mismo tiempo, es preciso desconcentrar los actuales destinos, mejorando y/o potenciando los nuevos y emergentes como Casablanca, Quillota, Putaendo, a la vez que se conforman posibles nuevas rutas turísticas y circuitos.

Una estrategia para dar sustentabilidad es desarrollar lugares próximos, lo que permitiría absorber, en alguna medida, la excesiva densidad de turistas en los destinos actuales. Un ejemplo es el caso de los viñamarinos que se desplazan a Olmué cuando arriban los turistas. Lugares como El Yali, Bucalemu, Alhué, Lo Abarca, Ruta del Vino de San Antonio, Ruta del Vino de Casablanca, Olmué, Laguna Verde, Valle Hermoso, entre otros, pueden potenciarse y servir a esta causa si se mejora su infraestructura de acceso y paseo, lo que sería una apuesta que podría desencadenar

la inversión en alojamientos, diversión y gastronomía.

La infraestructura de borde costero es relevante para que todo balneario cuente con un paseo de borde y una costanera de estándar adecuado, que incluya accesibilidad universal -partiendo por Valparaíso- y de tamaño proporcional a la escala del lugar. Pavimentos, arborización, miradores estratégicos, ciclovías, lugares para practicar deportes y/o actividades culturales, provisión de marinas públicas en lugares como el Puerto Barón o la boca del Marga Marga, entre otros. La creciente tasa de motorización y sus impactos podrán manejarse mediante convenios con los municipios para la habilitación de estacionamientos. Especial mención ameritan los proyectos de desarrollo de las caletas pesqueras artesanales y su creciente importancia en relación con el turismo. Esto debido a las características propias del litoral regional y la diversidad de actividades de paseo, deportivas y gastronómicas a las que se asocian, junto a las organizaciones de pescadores y pescadoras que las gestionan y dan vida.

A escala regional, varios circuitos se generarían a partir del mejoramiento de algunos caminos, algunos como desvíos de rutas importantes otros como circuitos propios. Dentro de los primeros se puede considerar el Valle de Casablanca, que con su ruta es capaz de captar turistas que se dirigen desde Santiago a la región o viceversa. Ello requiere mejorar el estándar a ruta escénica de las vías F-870, F-74-G, F-930 y F-830, incluyendo paradores, ciclovías y lugares para la contemplación y el disfrute. Lo mismo en las rutas G-904 y G-814 en San Antonio. La Ruta F-74-G, que se extiende hacia la Región Metropolitana, puede constituirse en un estupendo paseo y vía alternativa a la Ruta 68. La Ruta G-832 hacia la RN El Yali y F-360 en la ribera norte del Aconcagua. También la Ruta E-85, que actualmente conecta San Felipe con Los Andes,



- ✓ **Es preciso mejorar el estándar a ruta escénica de las vías F-870, F-74-G, F-930 y F-830, incluyendo paradores y ciclovías**
- ✓ **Ritoque debería mantenerse como un espacio natural mínimamente intervenido dada su fragilidad ecosistémica**
- ✓ **Ruta E-445 requiere de la habilitación de miradores y paneles de información e interpretación**
- ✓ **En el Valle de Petorca el turismo de base arqueológica tiene potencial al combinarse con agroturismo, trekking, cabalgatas y recorridos históricos**
- ✓ **Desarrollo de las caletas pesqueras artesanales y su creciente importancia en relación con el turismo**
- ✓ **Los aeródromos de Rodelillo y Torquemada podrían cumplir algún rol importante para la actividad turística**
- ✓ **Torquemada por su parte podría ser punto de partida nacional de vuelos hacia el archipiélago Juan Fernández**



una vez que se complete la nueva Ruta 60-CH por la ribera norte del río Aconcagua, debe ser entregada a la jurisdicción municipal y del Serviu y convertida en una avenida paseo, dado su patrimonio arquitectónico.

Debe completarse también la ruta alternativa al camino costero al norte de Concón (Ruta F-30-E), esto es la Ruta F-190, destinada a aliviar y descongestionar a la primera y dejando al actual camino como acceso a la playa de Ritoque. Es deseable que dicha playa pueda mantenerse como un espacio natural mínimamente intervenido dada su fragilidad ecosistémica, y que haya un enfoque hacia la contemplación de los procesos naturales y biológicos, pues allí anidan aves migratorias. La Ruta F-30-E misma -o una inmediatamente paralela- podría tratarse como una de equipamiento turístico, con hotelería, comercio y gastronomía, desde donde surjan algunos caminos de penetración hacia el borde costero, el cual podría contar con algunos estacionamientos y provisiones básicas y pasarelas elevadas de un material que evite ser muro de

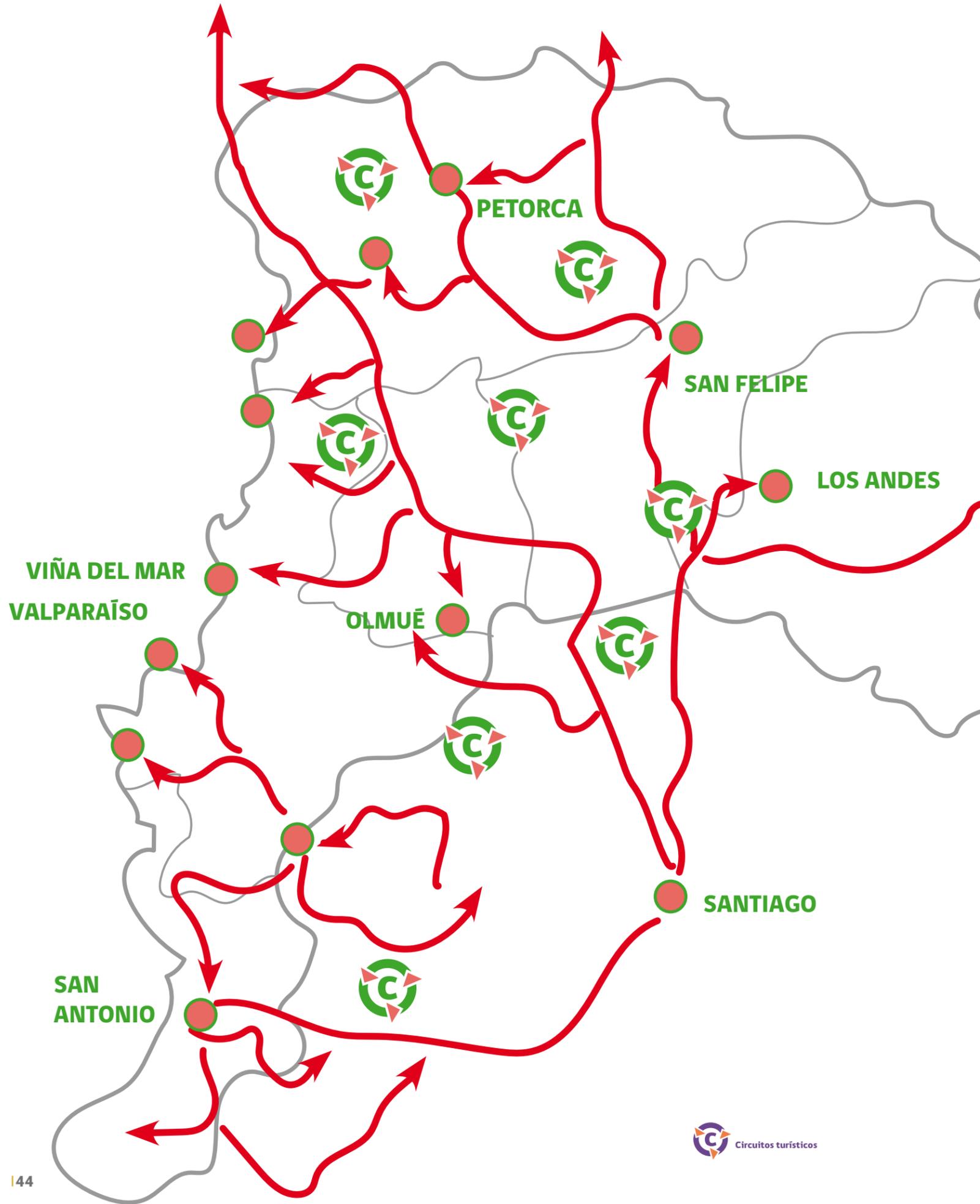
contención para la dinámica dunaria.

El Valle de Petorca merece un análisis particular dada la sequía que se ha prolongado allí por varios años, razón por la cual se han presentado como alternativas de solución embalses, mejoramiento de canales, redistribución de derechos de agua y trasvase de cuencas. Sin embargo, también hay que señalar que la economía del turismo puede morigerar la situación pues distribuye mejor las fuentes de ingresos. El valle, que está constituido por dos subcuencas (ríos La Ligua y Petorca) tiene su atractivo en lo agreste, poco poblado y la belleza geomorfológica, amén de sus plantaciones. Sus poblados principales, Cabildo y Petorca, con su arquitectura rural tienen el encanto de ser lugares aún poco intervenidos, algo que si es bien administrado por los municipios puede ser una fuente de atracción de visitantes. El turismo de base arqueológica tiene potencial al combinarse con agroturismo, trekking, cabalgatas y recorridos históricos. Debe señalarse que no se trata de incentivar la recolección de objetos de va-

lor arqueológico por cuanto ello es ilegal de acuerdo a la Ley 17.288, sino que de visitar en forma guiada sitios de este tipo y apoyarse en centros de interpretación y museos de sitio que deben ser provistos.

El Valle de Petorca, desde el punto de vista de una circulación apropiada al turismo ya cuenta con varias vías pavimentadas (Rutas E-41, E-35) que permiten realizar un paseo desde San Esteban, concluyendo en La Ligua y su proyección hacia el litoral norte por las rutas F-30-E o 5 y E-46. Sin embargo, se beneficiaría de una mejor conexión hacia la Provincia de Choapa por la Ruta D-37-E, accediendo a los encantos del antiguo camino al norte al que se llega a través de los antiguos túneles ferroviarios. Un circuito largo que puede conducir hacia Los Vilos, incluyendo Valle Hermoso y su industria de productos de lana, para ya sea retornar a Santiago o Valparaíso o bien continuar camino hacia el Norte Chico. También está la posibilidad de transitar por el interior del Valle del Choapa hacia Ovalle y La Serena, una ruta que contacta con lugares como Salamanca y Combarbalá.

**Tur aliame nus volorunt.
Eque laudant otatinit quam comnit, vero Obit
liqui ium ipsum ut faces eume cone ●**



El exclusivo centro de ski de Portillo es uno de los mejores destinos para practicar este deporte en el Hemisferio Sur

Por último está la Ruta E-445 que permite un paseo más aventurero entre ambas regiones, por lomajes con contacto con abundante vegetación nativa y especies silvestres ya sea en vehículos de tracción de cuatro ruedas o bien cabalgando. Para ser una mejor oferta para este tipo de turismo este camino requiere de la habilitación de miradores y paneles de información e interpretación. Algo como lo que se ha hecho en la Ruta Antakari entre Samo Alto y Andacollo o en la Ruta A-31 entre Arica y Parinacota. Es en definitiva un territorio poco explorado y por lo mismo sorprendente.

Portillo, otro destino importante, aunque como ya se ha dicho, bastante selectivo, podría beneficiarse como destino de paseos más masivos con una posible reinstauración del tren trasandino, del que cada tiempo resurge como idea en EFE. Tren que podría nuevamente partir desde La Calera e incluso desde Valparaíso con trasbordo en la primera. Sin embargo, ello depende de inversiones y decisiones que responderán primeramente a otras consideraciones anteriores al turismo.

En materia aeroportuaria, la región seguirá dependiendo para el tráfico internacional de Arturo Merino Benítez (AMB) en la Región Metropolitana. Sin embargo, los aeródromos de Rodelillo y Torquemada podrían cumplir algún rol importante para la actividad turística. Rodelillo, como ya se ha dicho, podría ser un punto de llegada o partida de viajeros de altos ingresos para vuelos en helicóptero a destinos dentro de la región o hacia regiones vecinas, o bien para quienes se dirigen con premura hacia AMB y quieren evitarse así las dos horas de viaje entre ambos puntos. Torquemada por su parte podría ser punto de partida nacional de vuelos hacia el archipiélago Juan Fernández, en donde podría combinarse con vuelos a y desde Mendoza, pudiendo entonces operarse el turismo hacia el archipiélago para viajeros de Santiago y Mendoza. Asimismo, durante periodos estivales podría operar para llegada y salida de viajeros de regiones que se dirigen a esta región y sus balnearios, algo similar a como opera el aeródromo de Pucón en La Araucanía.

En cuanto a inversión portuaria, el nuevo terminal de pasajeros de Valparaíso parece ser una inversión suficiente y de la más alta trascendencia para mejorar la competitividad de este terminal para el atraque de cruceros. Si hubiese interés de alguna empresa naviera por paseos más cortos, por ejemplo, Valparaíso-San Antonio o Valparaíso-Ventanas, podrían estudiarse necesidades de equipamiento portuario en esos destinos.

Potenciar los centros urbanos de la manera descrita y mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, generando más de cuatro nuevos circuitos, los que se sumarían a los cinco ya detectados e incorporaría al menos un nuevo territorio (Valle de Petorca) a los destinos de esta región.



Déficits y desafíos

Análisis de nuevos usos a antiguas vías férreas en desuso que pueden ser reutilizadas

Mejora de la Ruta Interportuaria (F-190),

Mejora del camino de acceso al Parque Nacional La Campana desde la región

Mejora de accesos en la Ruta 60-CH en las provincias de San Felipe y Los Andes

Incorporar características de rutas escénicas a caminos con potencial turístico

Habilitación de rutas del vino en Casablanca y San Antonio

Mejora de la conectividad adecuada para la integración de rutas turísticas con regiones vecinas

3.2 Déficit y desafíos

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

- Mejora de accesos en la Ruta 60-CH en las provincias de San Felipe y Los Andes para turistas trasandinos y quienes se dirigen desde el litoral hacia Los Andes y/o hacia Mendoza. Especialmente en el sector de Pehuenhue.
- Mejora de la Ruta Interportuaria (F-190), en su rol de aliviar el tránsito de vehículos pesados por la Ruta F-30-E costera. Una vez concluida, es preciso reformular la Ruta F-30-E como avenida de borde costero dunario, con vía paralela para acoger desarrollo inmobiliario, equipamiento y servicios desde donde se desprendan senderos de penetración hacia el borde litoral con carácter de santuario natural, respetando los valores ecológicos y geomorfológicos del lugar.
- Habilitación de rutas del vino en Casablanca y San Antonio. Ello requiere de desvíos de las rutas principales respectivas (68 y 78) constituyendo vías escénicas, con accesos a las viñas y espacios que posibiliten la detención y disfrute del recorrido, incorporando ciclo-vías y señalética adecuada con información al paseante. Para el caso de Casablanca se propone mejorar las vías F-74-G y G-730 y las rutas F-870 y F-864-G (en convenio con la Región Metropolitana). Para el caso de la Ruta del Vino de San Antonio, se requiere de mejoras con las mismas condiciones para las rutas G-904 (camino Lo Gallardo), G-814 y G-814 (en convenio con la Región Metropolitana).
- Mejora de la conectividad adecuada para la integración de rutas turísticas con regiones vecinas, Ruta G-864-F, La Vinilla - Curacaví por Quebrada del Estero Puangue y Ruta E-37-10 por el túnel La Grupa. Asimismo, conexión del Valle del Pedernal, a través de la Ruta E-375 hasta Ruta D-835 en la Región de Coquimbo (camino a Salamanca), el que puede tener tramos a nivel de sendero.
- Incorporar características de rutas escénicas a caminos con potencial turístico al interior de cerros y valles de la región. Por ejemplo: Ruta F-768-G, cuesta de Colliguay y su conexión con Ruta F-760; Ruta F-764 a Lliulliu; Ruta F-690 y F-692 y F-678 en las inmediaciones del PN La Campana, Ruta G-115-E cuesta de Chacabuco y Ruta F-130 (cuesta de Balmaceda). También las rutas F-360, en la ribera norte del río Aconcagua, entre Quillota y Santa Rosa de Colmo, y la G-832 hacia la RN El Yali están en esta categoría. Finalmente, la Ruta G-115-E de la cuesta de Chacabuco, que posee un alto valor histórico y por lo mismo

requiere un centro de interpretación. Además, dado su carácter interregional, se requiere de un convenio de programación con la Región Metropolitana.

- Adecuar y mejorar estándar de costaneras y paseos en playas y bordes costeros para todos los balnearios de la Región de Valparaíso, asociando esta tarea a proveer de mejores defensas costeras. El objetivo al que se aspira es contar con los mejores paseos de borde de mar de Sudamérica: con diseños que dispongan de paisajismo de excelencia, con amplias y bellas terrazas, arborización, jardinería, pavimentos, mobiliario urbano, pequeños locales para el comercio ocasional, todo de la mejor calidad y que den una impronta reconocible a cada lugar, pero a la vez conformando un diseño global distintivo para toda la región. Partiendo por el paseo de costanera de borde de Valparaíso, que sería paseo principal y rector del resto, la Av. Perú en Viña del Mar que debe considerar las marejadas actuales, el paseo de costanera de borde de San Antonio (que debiese ser ampliado y mejorado) y el de Quintero, luego los demás balnearios, desde Los Molles a Santo Domingo. Para el caso de Valparaíso deben contemplarse museos (un centro de interpretación del patrimonio subacuático parece ser una buena idea) y un acuario de nivel mundial.
- Dar impulso a la evaluación de alternativas de solución en conjunto con actores regionales y locales para necesidades de estacionamientos públicos en balnearios del litoral.
- Mejora del camino de acceso al Parque Nacional La Campana desde la región en los sectores de Granizo y Cajón Grande a través de la Ruta F-598 y sendero hacia el interior del parque, con lugares para el descanso, refugio y miradores. También mejorar el estándar del sendero El Amasijo, en el sector de Ocoa, entrando por Ruta 5. En ambos lugares se requiere mejorar acceso y estacionamientos.
- Análisis de nuevos usos a antiguas vías férreas en desuso que pueden ser reutilizadas para reponer servicios de trenes de paseos (como es el caso del "Tren del Recuerdo al Puerto de San Antonio") o bien habilitadas como rutas de trekking y/o ciclo-vías. En tal sentido, destacan las líneas del antiguo Longino (ferrocarril al norte) y el ferrocarril trasandino. Entendemos que la empresa Ferronor contempla un proyecto de esta naturaleza de La Calera a El Melón. Al antiguo trazado La Ligua - Túnel La Grupa sería formidable darle un carácter de vía de paseo.
- Mejora urbana del acceso a Valparaíso por Av. Argentina, la cual puede ser tratada como

gran boulevard aprovechando obras de colector de aguas lluvias por parte de la DOH/MOP.

- Habilitación de facilidades aeroportuarias para capturar demandas de turistas argentinos hacia Viña del Mar y también hacia el archipiélago Juan Fernández, para lo cual puede acondicionarse el aeródromo Torquemada como terminal internacional.
- Habilitación de un terminal de pasajeros en el puerto de Valparaíso para viajeros que se dirigen a Isla de Pascua en transporte Aquiles de la Armada.
- Realización de estudio de demanda y posibilidad de construir y habilitar atracaderos adecuados en Valparaíso, San Antonio y Quintero (Ventanas) para realizar paseos de navegación corta dentro de la región, considerando la realización de modificaciones legales para el transporte marítimo de pasajeros dentro del país.
- Construir marinas deportivas públicas que potencien las actividades de recreación marítima para la población en lugares de alta concurrencia en borde costero: Valparaíso, Viña del Mar, San Antonio y Quintero. También puede considerarse una infraestructura de este tipo en el nuevo embalse Chacarillas.
- Mejorar calidad de caletas pesqueras para acoger turismo gastronómico y de paseantes de borde costero en Los Molles, Pichicuy, Papudo, Ligua, Zapallar, Maitencillo, Horcón, Ventanas, Loncura, El Manzano, Embarcadero, Papagallo, San Pedro, Higuierilla, Montemar, Portales, J. Fernández, Membrillo, Laguna Verde, Quintay, Algarrobo, El Quisco, Las Cruces, Cartagena, P. Altamirano, Puertecito, Río Maipo y caleta Playa Mostazal.
- Aumentar la inversión urbana en San Antonio, Cartagena, Los Andes, San Felipe, Cabildo y Petorca, en sus espacios públicos y centros cívicos, con edificios públicos de la mejor calidad y programas de inversión pública de apoyo a la puesta en valor del patrimonio construido (público y privado).

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 la elaboración del Plan. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados.

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, circunscrito 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: <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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	Ciclovia - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y	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: <ul style="list-style-type: none"> 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 emplacen en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayuden a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorezcan 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.

Las tipologías de infraestructura se relacionan con iniciativas de inversión existentes o futuras del MOP

5. CARTERA DE PROYECTOS



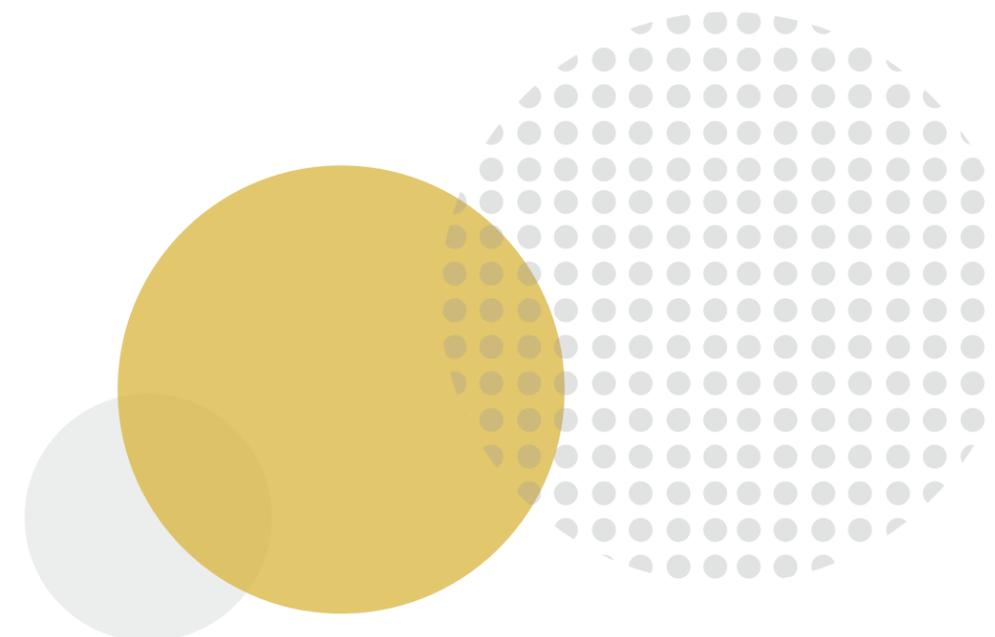
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

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

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total
Los Andes		1	5			4	10
Marga Marga						9	9
Melipilla						1	1
Petorca			4		6	1	11
Quillota			3			4	7
San Antonio			5		6	7	18
San Felipe de Aconcagua			8		2	2	12
Valparaíso	1	1	8	1	25	14	50
Total	1	2	33	1	39	42	118

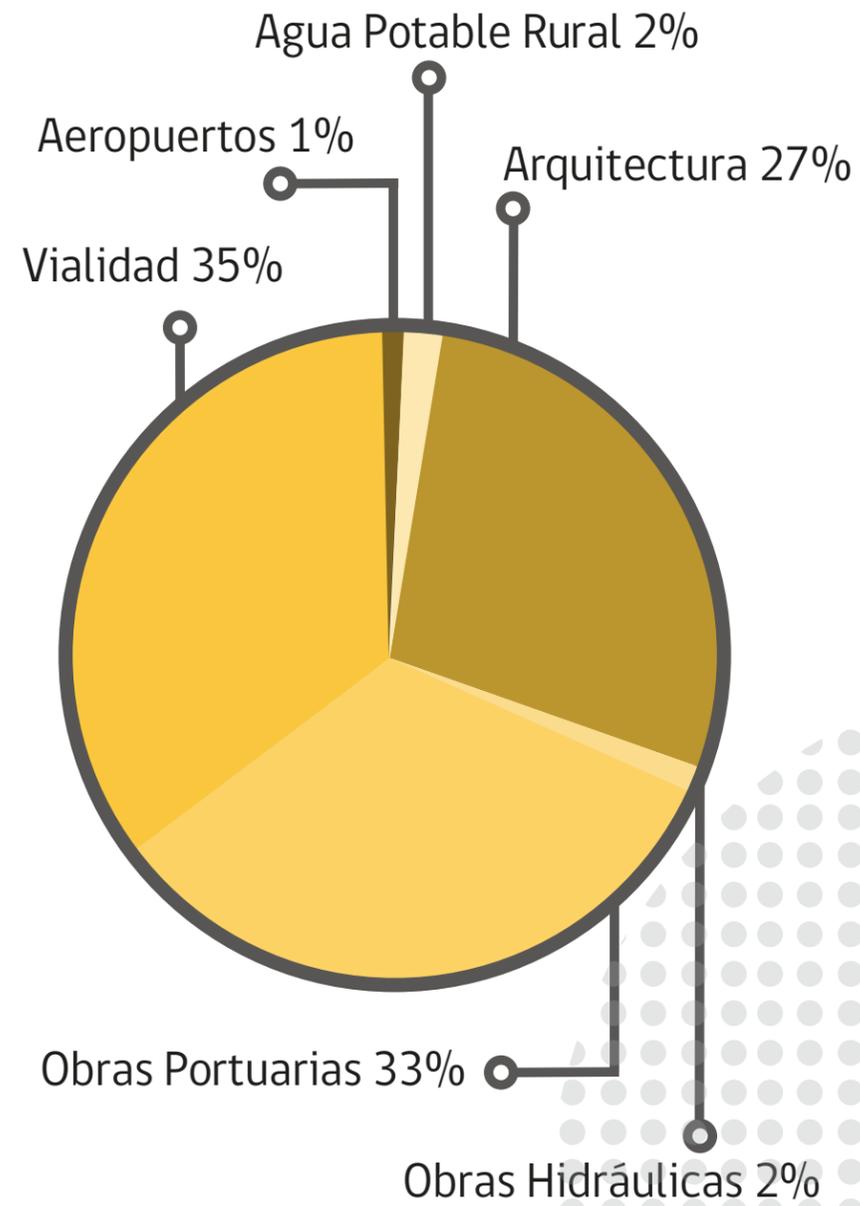
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	4
	Obras Portuarias	Borde Costero	4
			2
Litoral Norte Papudo	Vialidad	Conector Vial Turístico	3
		Ruta Escénica	3
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
Litoral Viña del Mar	Obras Portuarias	Borde Costero	4
			14
	Vialidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Ruta Escénica	1
Litoral Viña del Mar - Concón	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
Olmué - La Campana	Vialidad	Conector Vial Turístico	4
		Conector Vial Turístico	1
Otro Destino	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Sendero Interpretativo	2
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	1
Total		Conector Vial Turístico	6

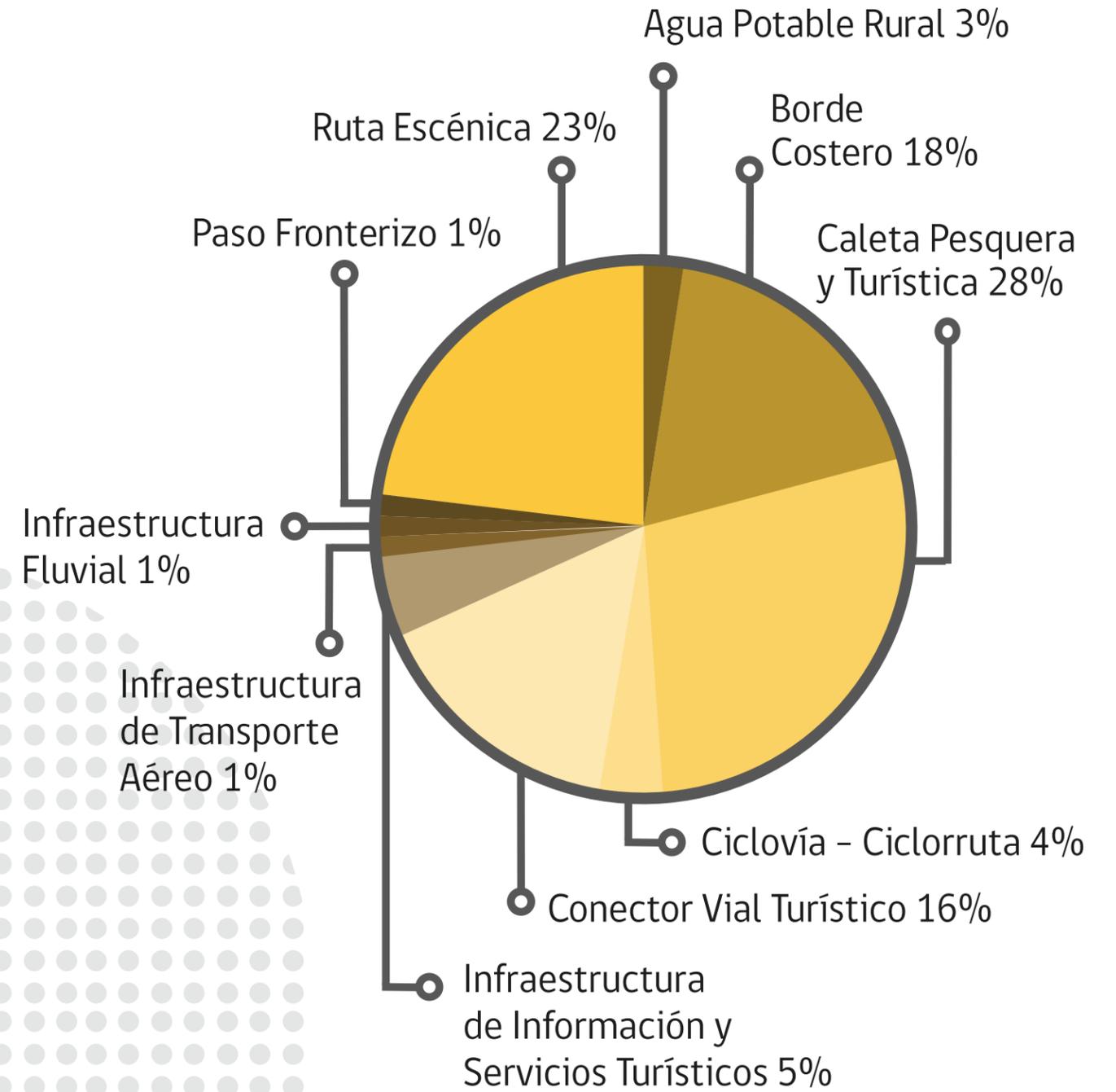


DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Portillo		Paso Fronterizo	1
		Ruta Escénica	4
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Patrimonio	1
Valle del Aconcagua	Vialidad	Ruta Escénica	1
			1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
		Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos
Valparaíso		Patrimonio	3
		Sendero Interpretativo	4
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Vialidad	Conector Vial Turístico
Otro Destino	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	4
			1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Patrimonio	3
Total	Obras Portuarias	Borde Costero	4
			3
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	2
		Conector Vial Turístico	2
Otro Destino	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
		Vialidad	Conector Vial Turístico
		Ruta Escénica	5
Total			118

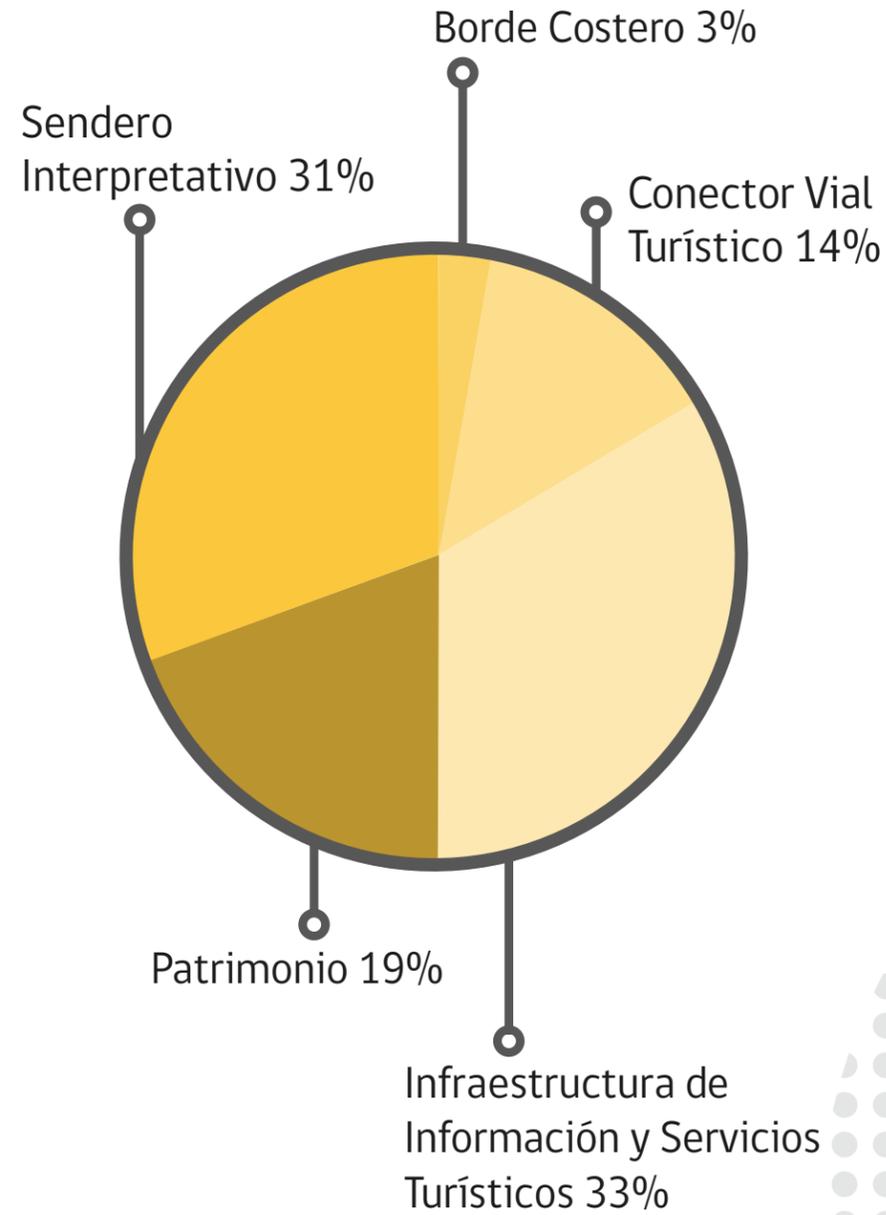
Por unidad técnica



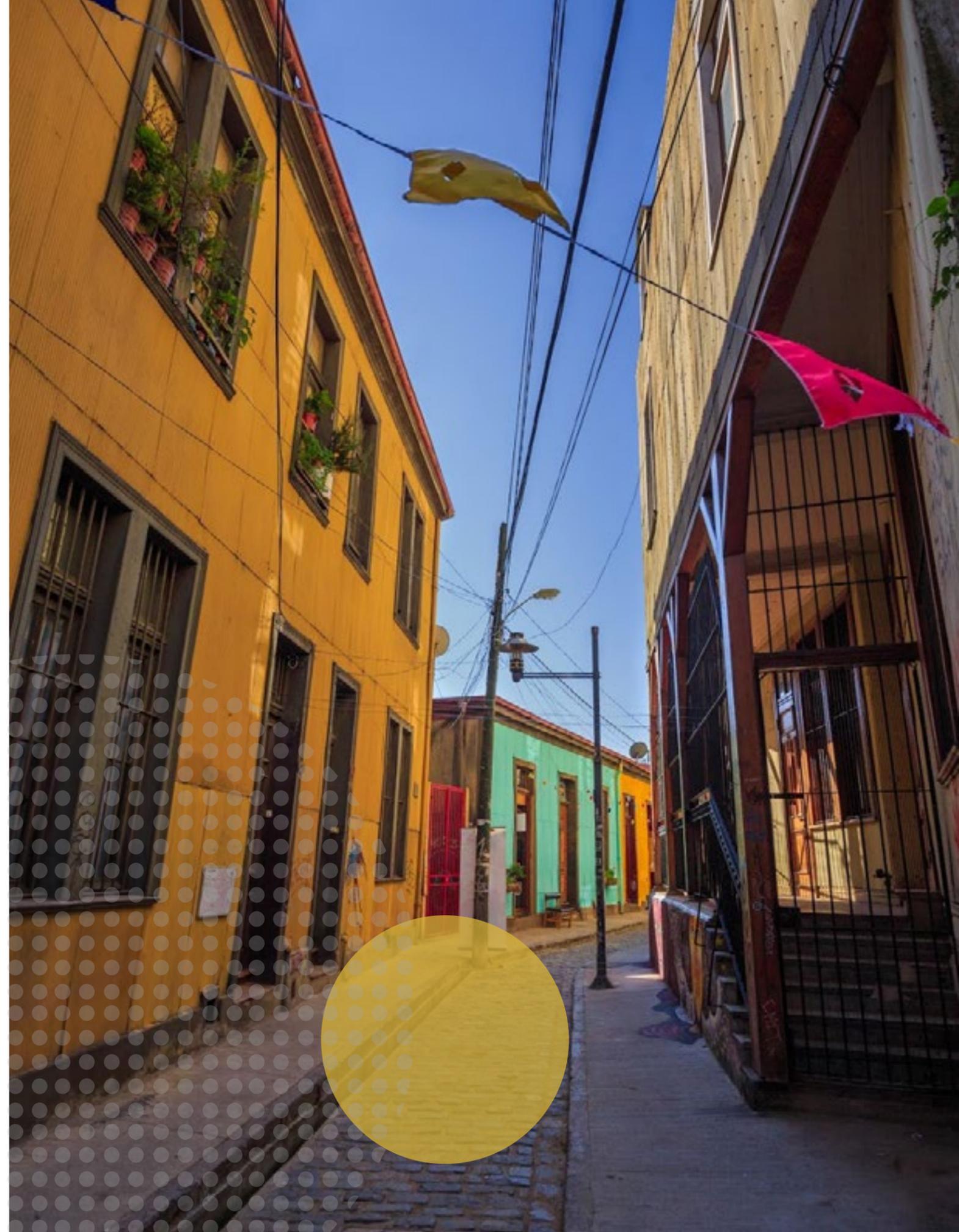
Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



Valparaíso, una región con vocación turística, requiere de fuerte inversión en infraestructura de información y servicios turísticos



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Los Andes	Los Andes	Construcción de centro de información turística - Paso los libertadores	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Portillo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Restauración - Estación Río Blanco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Portillo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta E-781, acceso al Cajón Juncal	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Portillo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento accesos ciudad de Los Andes	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Mediano
		Restauración edificio patrimonial - Maestranza Los Andes	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
	Olmué	Mejoramiento - Ruta E-795 Camino Campos de Ahumada	Conector Vial Turístico	Vialidad	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
	Rinconada	Ampliación servicio APR - Mina Caracoles	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Aconcagua	Ejecución	Corto
	San Esteban	Construcción centro de interpretación - San Esteban	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica, ruta histórica turística - Sector Cariño Botado	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración casona La Ermita - San Esteban	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
Marga Marga	Limache	Mejoramiento a ruta escénica - Acceso a Tranque Santa Rosa de Limache (por Av. República)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Camino Acceso a Embalse a Lliu-Lliu (desde el norte)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Mediano
	Olmué	Mejoramiento - Ruta F-10-G, ector Lte. Reg.-Lo Chaparro	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento sistema de gestión vial - Ruta -60 CH Los Andes, - Túnel Cristo Redentor.	Paso Fronterizo	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento vial acceso - P.N. La Campana, sector Cajón Grande, Ruta F-668	Conector Vial Turístico	Vialidad	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Granizo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
	Quilpué	Construcción ciclo vía - Peñuelas y RN La Campana	Ciclo vía - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica Limache / Colliguay	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento - Ruta F-864-G, sector Cr. F-760 - Cerro Viejo - Lte. Reg. Rm	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
Melipilla	María Pinto	Mejoramiento a ruta escénica del vino - Ruta G-730, desde cruce Ruta 68 a cruce Ruta G-74-F	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
Petorca	Cabildo	Construcción centro de interpretación Petroglifos de Alicahue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción senda no motorizada - Ruta laguna Chepical	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Rutas E-37-D (camino a Salamanca)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
	La Ligua	Construcción centro de interpretación del patrimonio subacuático de la región - Los Molles	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Los Molles		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Papudo	Construcción obra marítima - Caleta Papudo		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - La Ligua		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero - centro norte - Papudo		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
	Petorca	Construcción sendero interpretativo - Sitios arqueológicos de Petorca	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Largo
	San Antonio	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Pichicuy		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
	Zapallar	Mejoramiento a caleta Turística borde costero centro norte - Zapallar		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
Quillota	Calera	Mejoramiento - Ruta F-300, sector La Calera-Pachacama-Ocoa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Corto
	Hijuelas	Construcción de Centro de Información y Servicios turísticos, PN La Campana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de infraestructura de servicios turísticos - P.N. La Campana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Camino acceso sector Ocoa, Parque Nacional La Campana	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento de senderos de caminata - PN La Campana	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento vial acceso - P.N. La Campana, sector Ocoa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Diseño y Ejecución	Largo
	Quillota	Mejoramiento circuito vial - Ruta F-360 Colmo - F-366 Lo Rojas	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Olmué - La Campana	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
San Antonio	Algarrobo	Construcción de mirador ecológico y señalética asociada - Islote Pájaro Niño	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Prefactibilidad	Largo
	Cartagena	Mejoramiento a ruta escénica del vino - Ruta F-74-G, Bollenar - Cruce camino Algarrobo	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta G-966, entre Cartagena y Lo Abarca	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento - Ruta G-966 San Sebastián - Lo Abarca	Conector Vial Turístico	Vialidad	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Mediano
	El Quisco	Mejoramiento borde costero - Playa Hanga Roa	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Playa Las Agatas	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Caleta de pescadores El Quisco		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Ejecución	Corto
	El Tabo	Construcción de borde costero turístico entre las comunas de Algarrobo y San Antonio , asociado a un plan maestro intercomunal	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de senda no motorizada entre Isla Negra y Cartagena	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de sendas no motorizadas - Quebrada de Córdova	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
		Estudio de prefactibilidad para mejoramiento vial del litoral central	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística - Caleta de Las Cruces		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero - Playa El Tabo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	San Antonio	Construcción de sendero interpretativo en camino de acceso a la tumba de Vicente Huidobro	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica del vino - Ruta G-814, desde cruce Ruta G-800 a cruce Ruta G-904	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica del vino - Ruta G-904, desde Ruta 78 a Ruta 66	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Mediano
	Santo Domingo	Construcción de senderos e infraestructura de información y servicios turísticos - Humedal desembocadura del río Maipo.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Camino acceso RN el Yali (camino interior Agrosuper)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Diseño y Ejecución	Largo
San Felipe de Aconcagua	Putendo	Construcción centro de información de la ruta del Ejército Libertador (Putendo y Los Patos)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción costanera turística - Embalse Chacrillas	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Embalse Chacrillas	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción miradores - Ruta del Ejército Libertador	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción senda no motorizada - Ruta patrimonial Ejército Libertador E-527	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	San Felipe	Construcción de miradores en el borde río del Aconcagua	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica - Acceso a Serranías El Ciprés desde El Asiento	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento ribera recreativa, entre San Felipe y Los Andes (parque borde río Aconcagua)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración y conservación inmuebles de valor histórico patrimonial - Sector El Almendral	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Prefactibilidad	Mediano
	Santa María	Construcción centro de información - Santa Filomena- Cajón Zaino	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento de senderos de caminata y miradores, Cajón del Zaino hacia la laguna Copín	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento ruta escénica de peregrinación - Circuito de turismo religioso Santuario Santa Filomena	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Aconcagua	Diseño y Ejecución	Mediano
Valparaíso	Casablanca	Construcción camino Laguna Verde-Quintay	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción centro de interpretación del patrimonio subacuático de la región - Quintay	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de helipuerto - Casablanca	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a caleta turística - Caleta de Quintay		Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica del vino - Ruta F-864-G, Tapihue - Límite R.M	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento a ruta escénica del vino - Rutas F-870 / F-864-G, Ruta 68 - Tapihue - Casa-blanca	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso - Playa Quintay	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valparaíso	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Camino Mirasol - Bif. Quintay,	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta F-800 Acc. Quintay, sector Bif. Tunquén-Caleta Quintay	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Concón	Mejoramiento a caleta turística - Caleta Concón		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística - Caleta Higuierillas		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística - Caleta San Pedro		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Diseño y Ejecución	Largo
	Puchuncaví	Construcción Infraestructura marítima - Caleta Horcón		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción mirador y ruta escénica - Camino a Acantilados de Quirilluca	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Estudio de factibilidad bypass a la Ruta F-30-E, entre Puchuncaví y Las Terneras	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Horcón		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Maitencillo		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero - Horcón Centro, Puchuncaví	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento costanera turística - Maitencillo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento sendero de trekking y caminata - Camino del Inca (Quillota y Petorca)	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Olmué - La Campana	Prefactibilidad	Mediano
	Quintero	Ampliación/Reposición - Ruta F-30-E Concon-Puchuncaví	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Litoral Viña del Mar - Concón	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura - Caleta Ventanas		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Ejecución	Corto
		Construcción senderos de interpretación por borde costero dunario - Mantagua	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral Norte Papudo	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - El Manzano		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Loncura		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Papagayo		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte - Ventanas	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a doble calzada, ruta escénica mixta - Ruta F-30-E	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valparaíso	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta F-190	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero Quintero entre Playa Durazno-Cueva Pirata	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Corto
		Restauración - Playa Papagallo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Norte Papudo	Diseño y Ejecución	Mediano
	Valparaíso	Ampliación APR, Laguna Verde y mejoramiento de saneamiento sanitario	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de interpretación de la red de ascensores de Valparaíso	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción centro de interpretación del patrimonio subacuático - Caleta Portales	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ciclovia y acceso a Parque Ecocultural, -Laguna Verde	Ciclovia - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Valparaíso	Ejecución	Corto
		Construcción costanera escénica - Playa Ancha	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica desde Cerro Colorado a acceso Laguna Verde	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción terminal de pasajeros marítimos en Valparaíso: Viajes a Juan Fernandez-Isla de Pascua	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística -Caleta Portales		Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística - Laguna Verde		Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico Barón y construcción de marina deportiva	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valparaíso	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Sector Juan de Saavedra	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Ejecución	Corto
		Mejoramiento del uso turístico del Muelle Prat	Borde Costero	Obras Portuarias	Extrasectorial	Valparaíso	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de defensa borde costero - Valparaíso, Viña del Mar y Concón	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Ejecución	Mediano
		Restauración arquitectura y sistema de ascensores - Valparaíso	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Ejecución	Corto
		Restauración iglesia San Francisco del Barón - Valparaíso	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Corto
		Restauración mercado Puerto Valparaíso	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valparaíso	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Viña del Mar	Construcción de ciclovia Viña del Mar hasta Valparaíso	Ciclovia - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Valparaíso	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / Desarrollo plan maestro del estero Marga Marga	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a caleta turística - Caleta Montemar		Obras Portuarias	Sectorial	Litoral Viña del Mar	Diseño y Ejecución	Largo

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 Nacional 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.

