



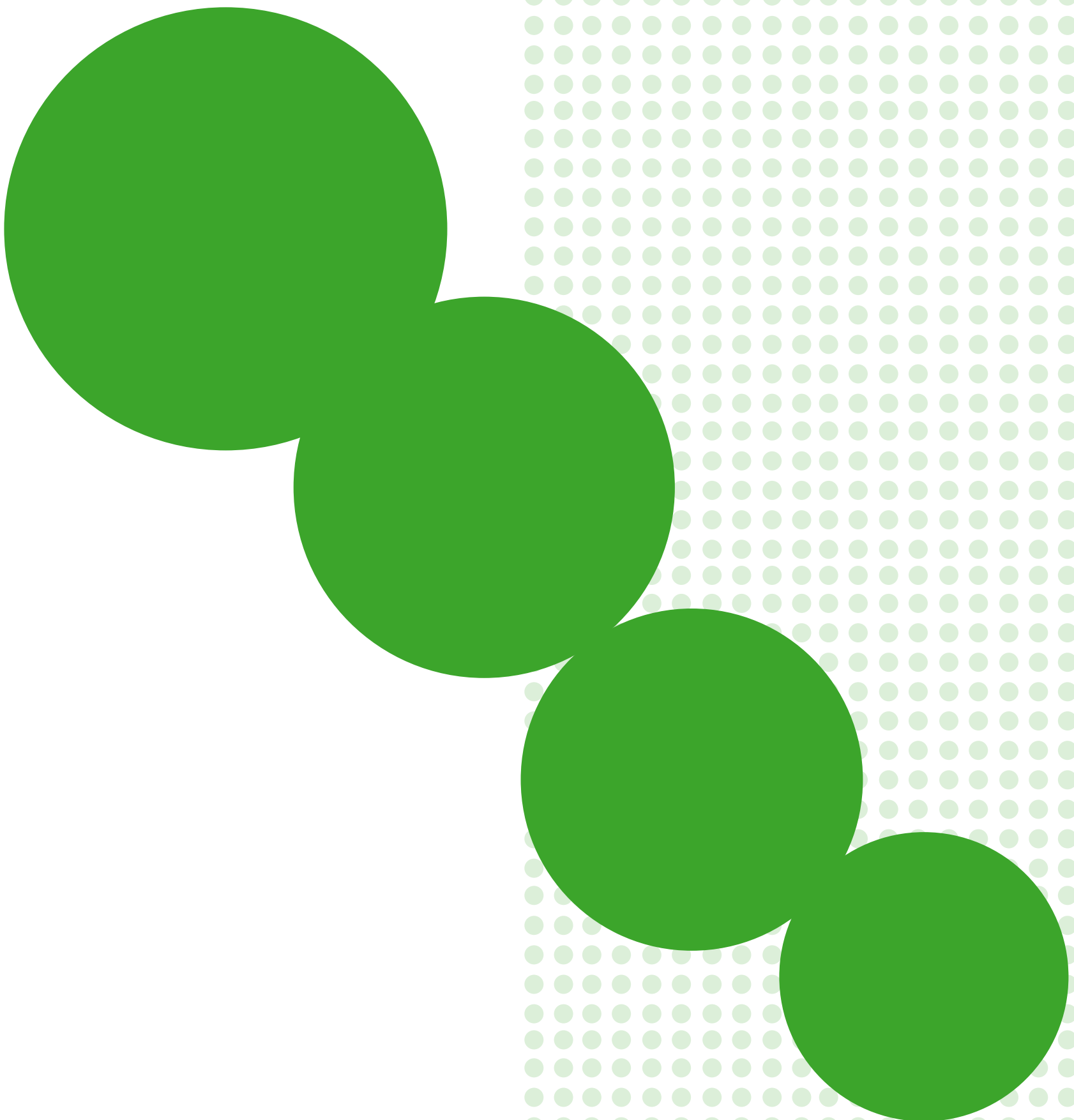
**PLAN ESPECIAL DE  
INFRAESTRUCTURA MOP  
DE APOYO AL TURISMO  
SUSTENTABLE A 2030**



**REGIÓN DE BÍO BÍO**

<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>8</b>
<b>1. EL TURISMO</b>	<b>12</b>
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
<b>2. METODOLOGÍA</b>	<b>32</b>
2.1 Esquema general metodológico	34
2.2 Participación ciudadana	38
<b>3. IMAGEN OBJETIVO</b>	<b>40</b>
3.1 Visión de la infraestructura	42
3.2 Déficit y desafíos	44
<b>4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO</b>	<b>46</b>
<b>5. CARTERA DE PROYECTOS</b>	<b>50</b>
5.1 Síntesis de la cartera de proyecto sectorial y extra sectorial	52
5.2 Cartera de proyectos del Plan	58





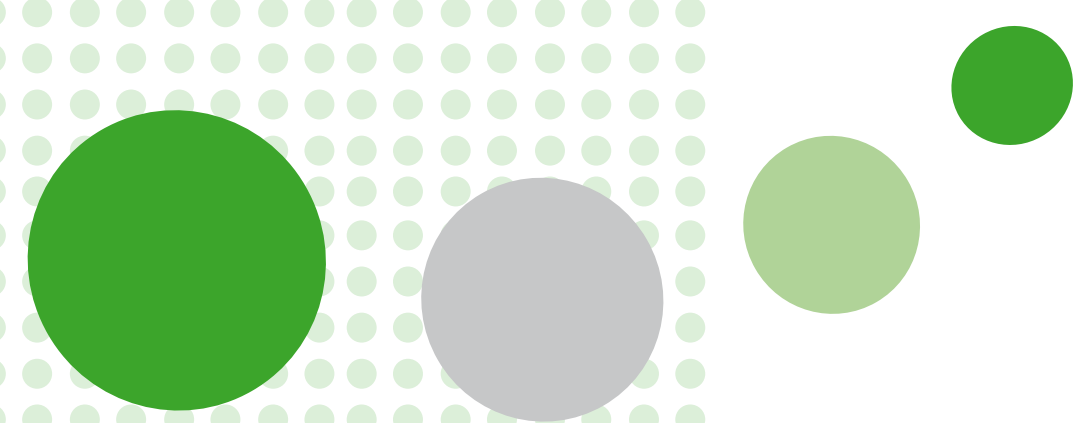
## Presentación

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 del Bío Bío. 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 periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030; conforman una cartera integral de proyectos que deberán ser evaluados socialmente para recomendar su ejecución; y son de competencia de los diferentes servicios del Ministerio de Obras Públicas: Vialidad, Obras Portuarias, Aeropuertos, Agua Potable Rural, Obras Hidráulicas, Arquitectura y proyectos por el sistema de Concesiones.

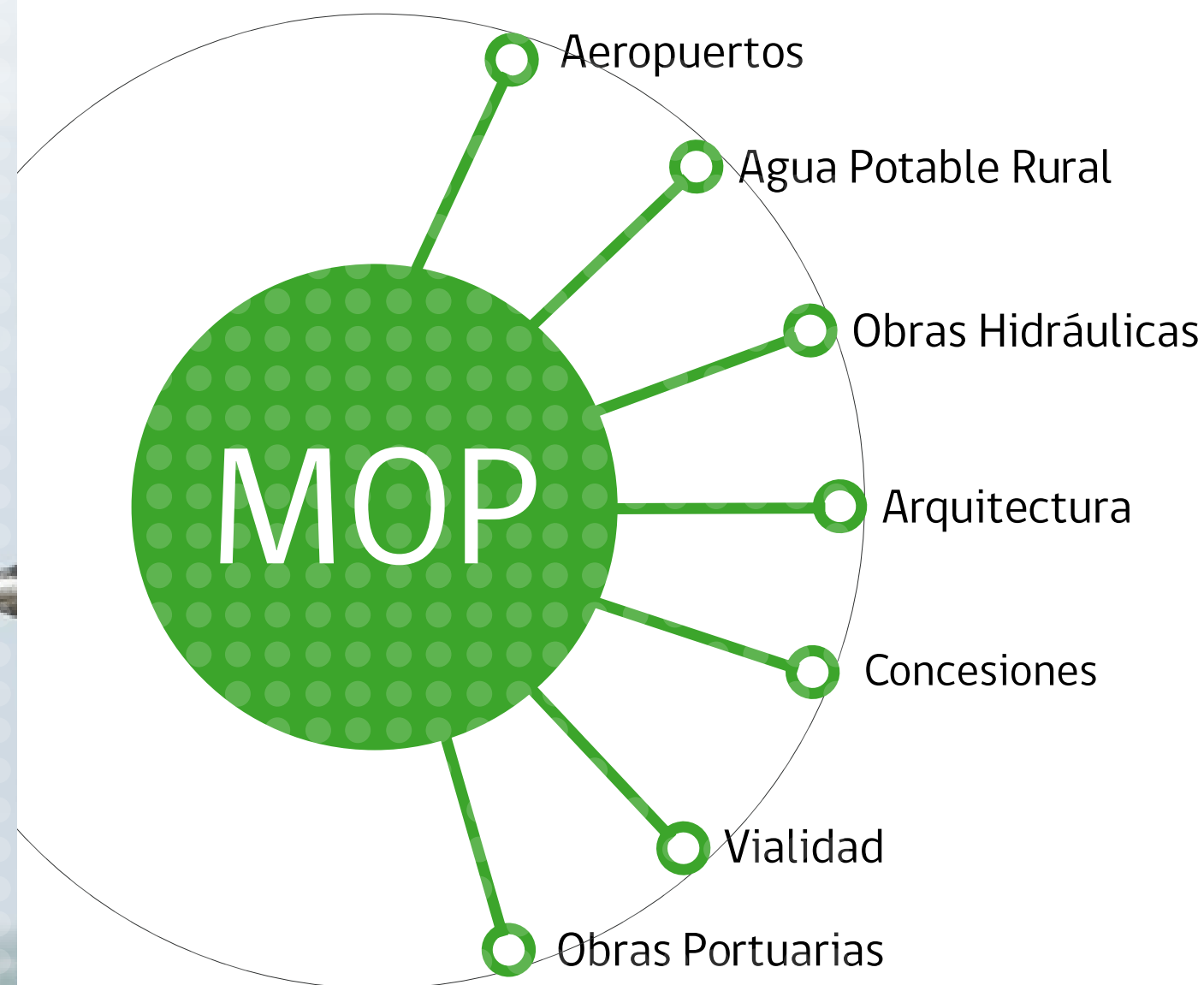
Este proceso se inició con la generación del estudio denominado "Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo", el cual surgió de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que presenta el turismo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

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

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

En la Región de Aysén se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron - en conjunto con la comunidad - las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Coyhaique y Villa Cerro Castillo. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la ciudad de Aysén, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta. Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores, tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

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



# 1. EL TURISMO



## 1.1 El turismo en el mundo

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, lo que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos<sup>1</sup>.

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%<sup>2</sup>.

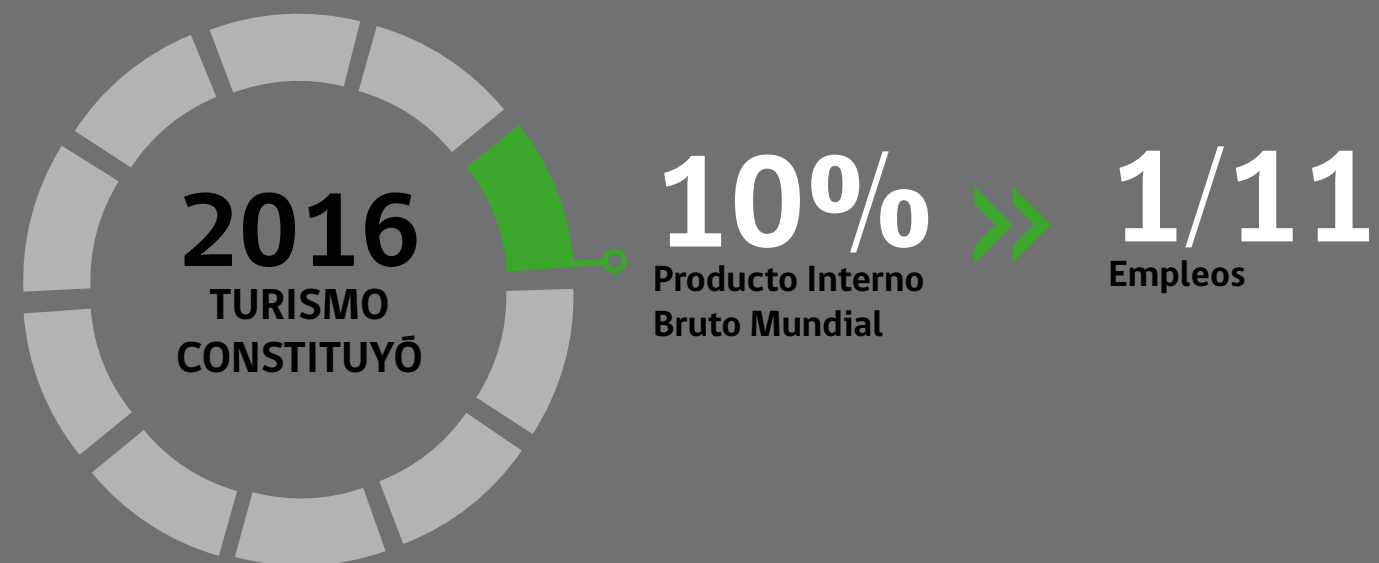
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes<sup>3</sup>. 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 spa<sup>4</sup>.

1. Organización Mundial del Turismo (2017). La importancia del turismo.

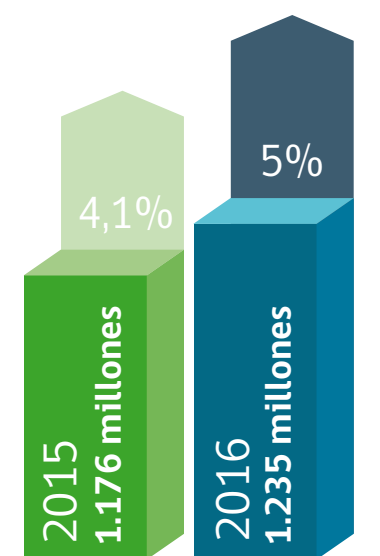
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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



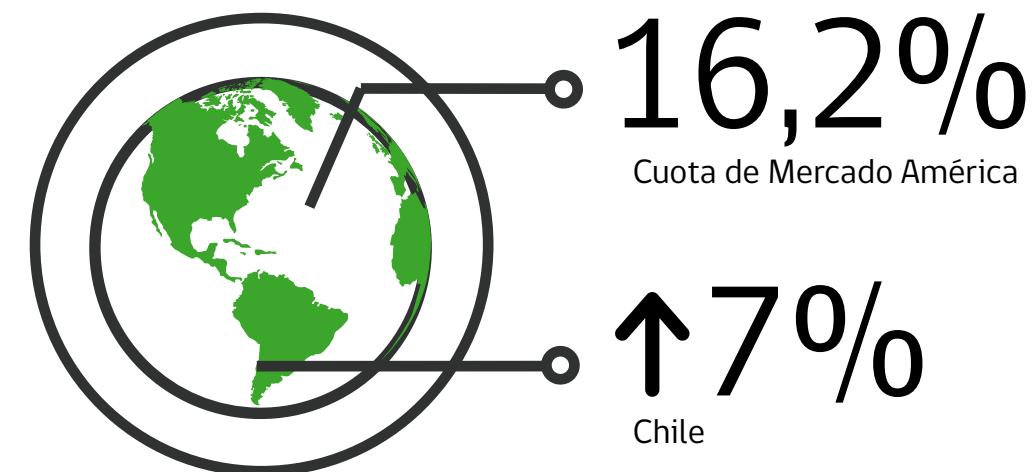
Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente.



LLEGADAS  
TURISMO  
INTERNACIONAL



TURISMO  
AMÉRICA  
Incluye norte, centro, sur







## 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 receptivo<sup>1</sup>.

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo<sup>2</sup>. 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%<sup>3</sup>.

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%<sup>4</sup>.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

2. [www.wttc.org](http://www.wttc.org) Travel and Tourism Impact 2017 Chile

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

4. Sernatur, 2015.



Aumentó la llegada de  
turistas internacionales al país

{2001-2014}

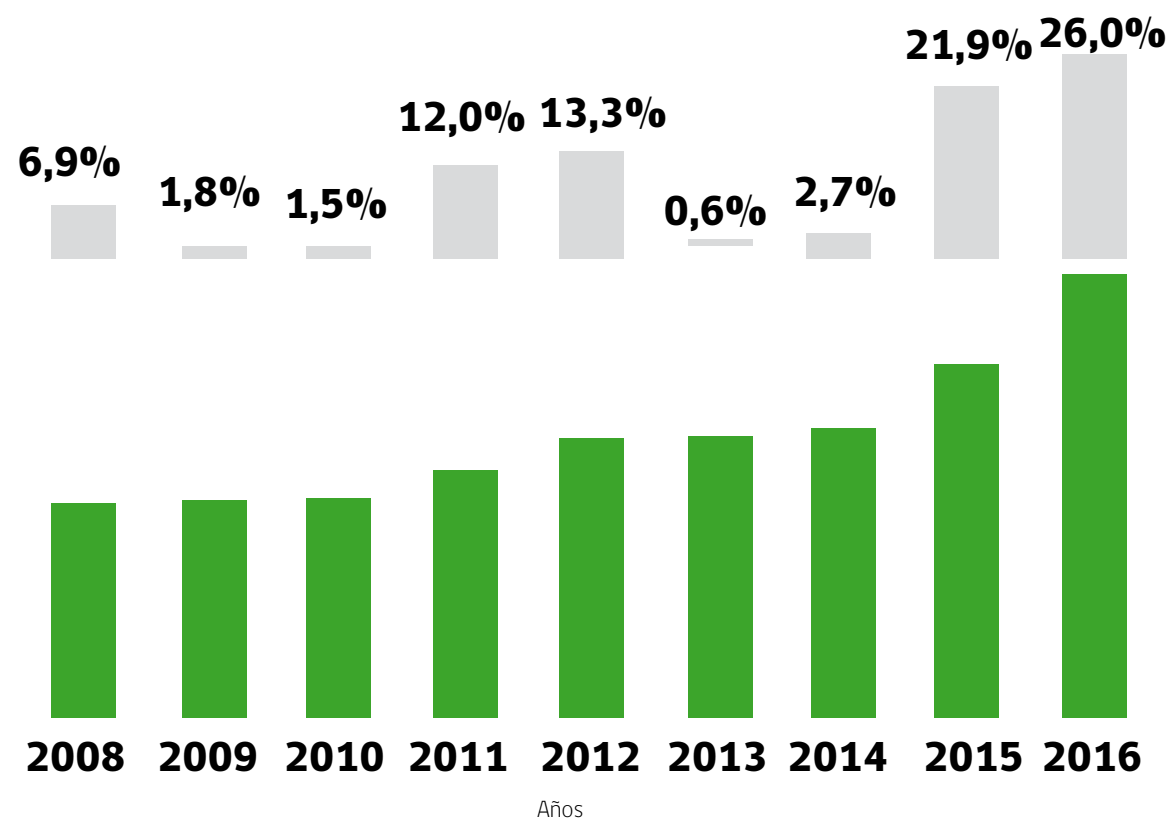
El sector turismo representa el  
3,3% del PIB de Chile •

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.

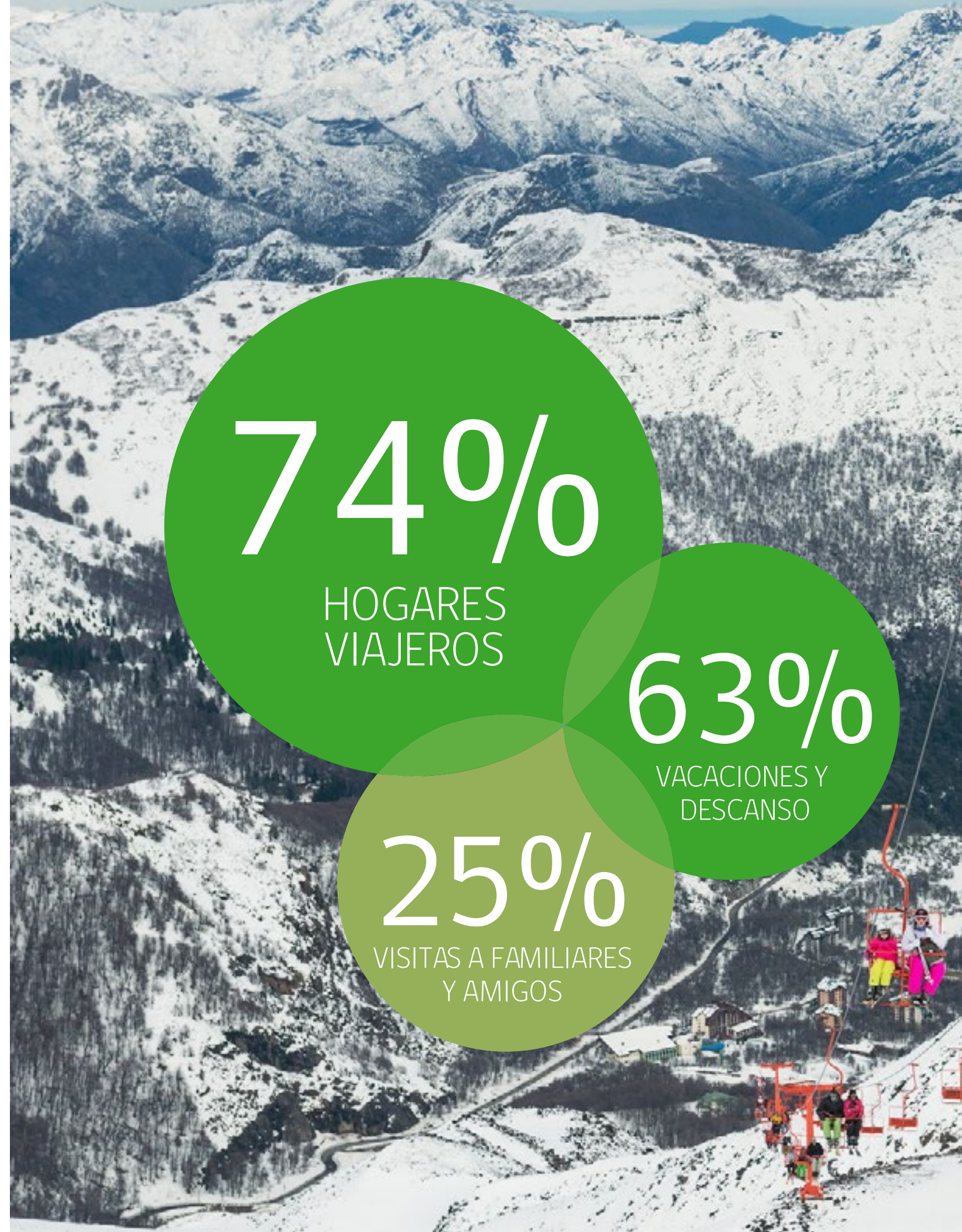
De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasilero se destaca por sus

aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)<sup>1</sup>.

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**



74%

HOGARES VIAJEROS

63%

VACACIONES Y DESCANSO

25%

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

## 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 mejorada<sup>1</sup>.

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

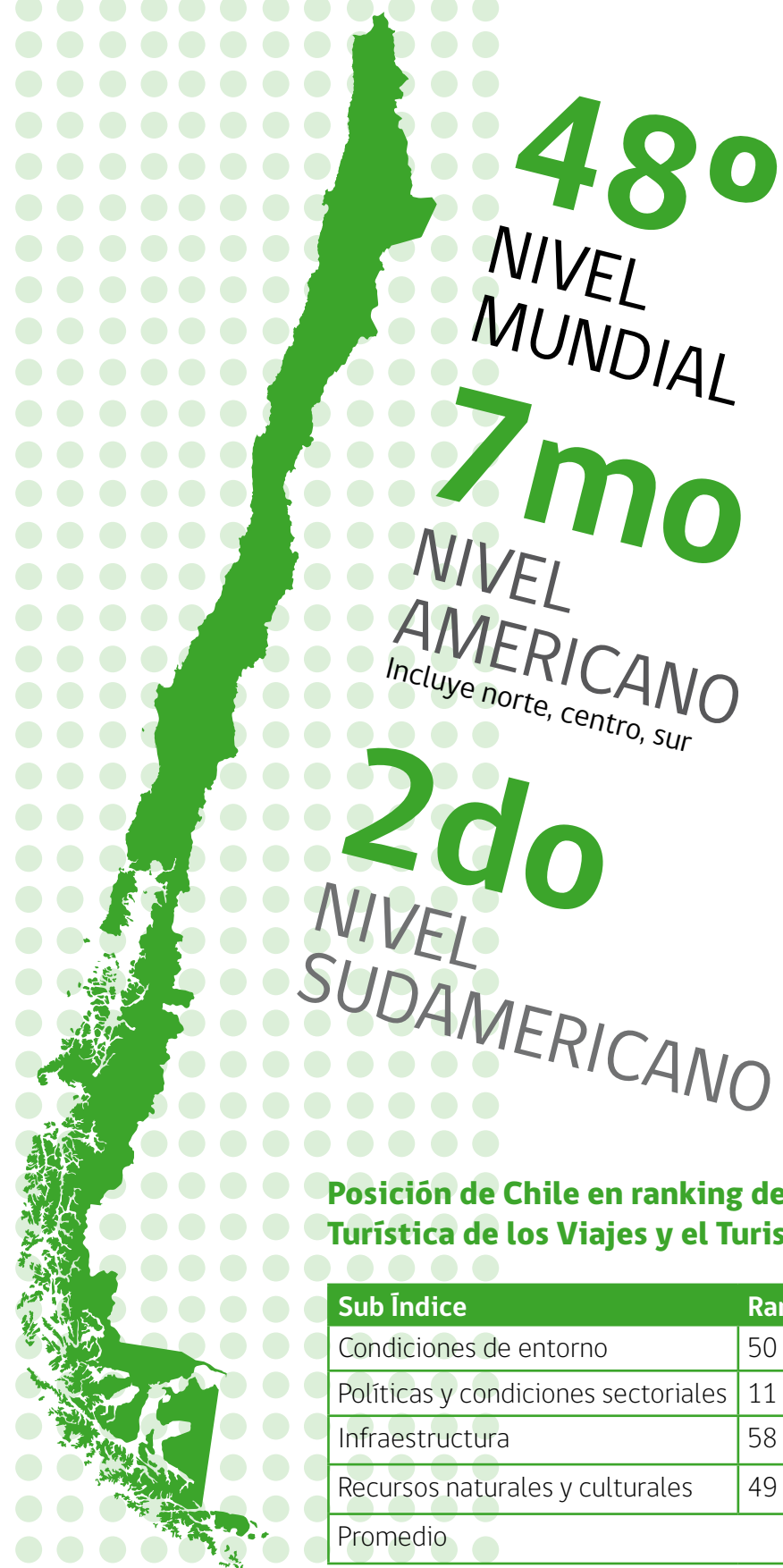
Chile existen déficits de infraestructura<sup>2</sup> para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

El "Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo"<sup>3</sup>, 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 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

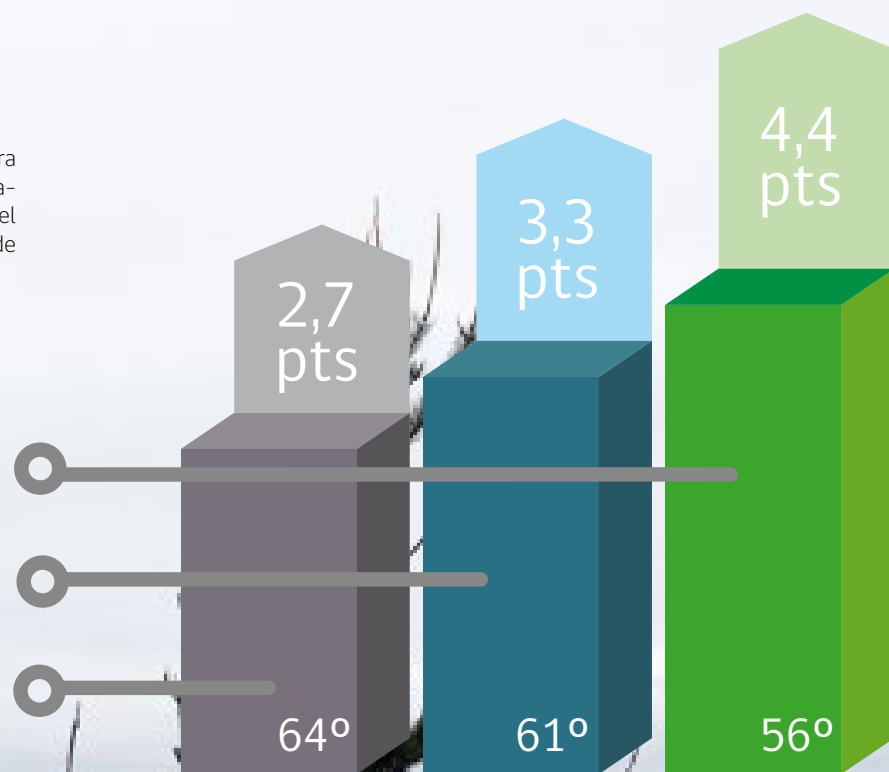
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	50	5.10
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.60
Infraestructura	58	3.80
Recursos naturales y culturales	49	2.70
Promedio		4.05

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



### 1.3 El turismo y la infraestructura en la región

**+200**  
**ATRATIVOS**  
**TURÍSTICOS**  
Correspondiente a la categoría Sitios Naturales

La morfología de la Región del Bío Bío se encuentra constituida por las unidades tradicionales del relieve chileno: Cordillera de los Andes, depresión intermedia, Cordillera de la Costa y planicies litorales, en las que se identifican tres mega-estructuras geológicas: Cordillera de la Costa, región tectónica del Valle Central y Cordillera de los Andes.

Los atractivos turísticos se encuentran distribuidos de manera relativamente homogénea a lo largo de todo el territorio. Según el catastro de atractivos turísticos de Sernatur, la Región del Bío Bío registra más de 200, la mayoría correspondiente a la categoría Sitios

Naturales que motivan viajes de turistas provenientes principalmente de la propia región. La excepción la constituyen atractivos tales como: Termas de Chillán y el dominio esquiable en torno al volcán del mismo nombre, los cuales por sí solos atraen turistas nacionales y extranjeros.

La estructura del sistema urbano regional del Bío Bío se organiza en cuatro ciudades principales. Dos de ellas forman la conurbación de Talcahuano-Concepción, que incluye a la capital regional y que supera los 380 mil habitantes. Ella además incluye localidades del borde costero de la Provincia de Concepción (Coronel,

Chiguayante, Lota, Penco, San Pedro de la Paz, Tomé y Dichato), que forman el área metropolitana conocida como "Gran Concepción" y que suman otros 380 mil habitantes, representando cerca del 36% de la población regional. Las otras dos ciudades son Chillán, capital de la Provincia del Ñuble, con 146 mil habitantes, que representa el 7% de la población regional; y Los Ángeles, con 117 mil habitantes, cerca del 6% de la población regional. Así, es posible concluir que el sistema urbano regional es sujeto de una alta concentración poblacional en su capital y conurbación propia.

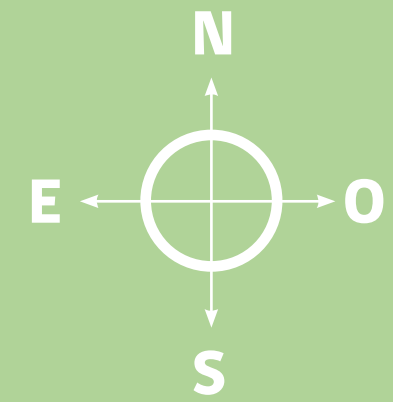
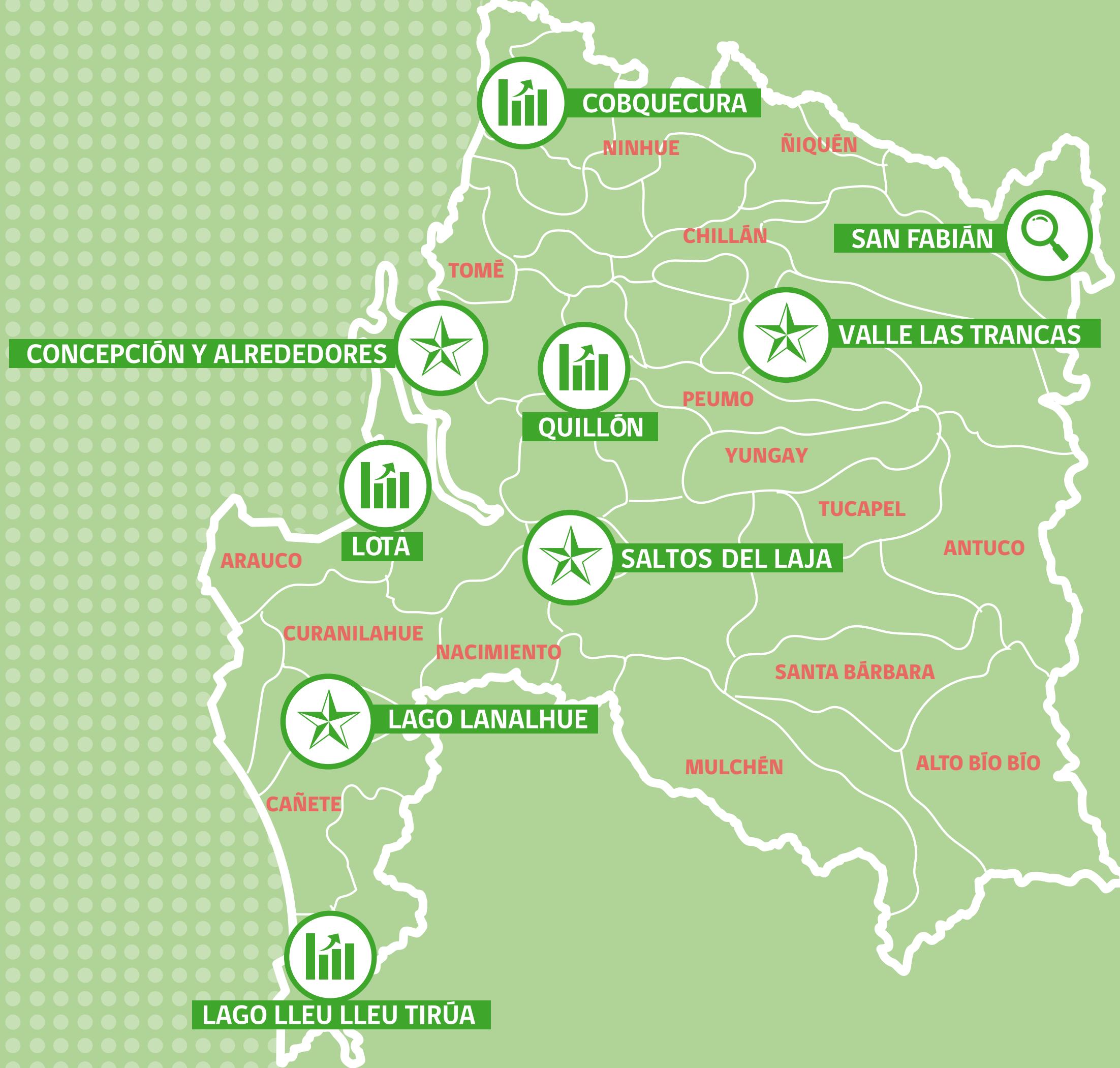
Lo anterior se correlaciona directamente con

### Clasificación de destinos priorizados

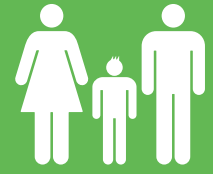
Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Bío Bío	Alto Bío Bío	Emergente
Ñuble	Cobquecura	Emergente
Concepción	Concepción y alrededores	Consolidado
Arauco	Lago Lanalhue	Consolidado
Arauco	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Emergente
Concepción	Lota	Emergente
Ñuble	Quillón	Emergente
Bío Bío	Salto del Laja	Consolidado
Ñuble	San Fabián	Potencial
Ñuble	Valle Las Trancas	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

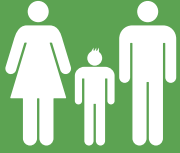
# OCEANO PACÍFICO



- Clasificación de destinos turísticos
- Potencial
  - Emergente
  - Consolidado



TALCAHUANO  
CONCEPCIÓN  
+380.000  
habitantes



GRAN  
CONCEPCIÓN  
Coronel, Chiguayante, Lota, Penco,  
San Pedro de la Paz, Tomé y Dichato  
380.000  
habitantes

la alta concentración de los servicios y equipamientos que requiere el turista (aeropuerto, bancos, comercio, hotelería, centros de salud) en el área de Concepción, ciudad que posee el estatus de ser la tercera con mayor población a nivel nacional. Su gran desarrollo industrial, iniciado en la década de los años 30, le imprime un carácter de ciudad-industrial, lo que en cierta medida irradia como imagen al resto de la región, con una orientación al turismo de negocios. El peso específico de Concepción en población, desarrollo, servicios y equipamiento la convierte en un óptimo centro de operaciones para iniciar recorridos hacia los atractivos turísticos circundantes.

Por ejemplo, las ciudades de Lota, Coronel y Tomé poseen un valioso patrimonio industrial, producto del pasado minero y productivo, que mantienen un carácter potencial en cuanto a su desarrollo turístico.

Pese al tamaño relativo de Concepción y alrededores respecto a su región, la historia y desarrollo de los dos centros urbanos menores, Chillán y Los Ángeles, los hace poseedores de un carácter bien definido y diferenciado.

Chillán se caracteriza por ser cuna de grandes personajes nacionales, mientras que Los Ángeles es conocida como un importante centro de la agricultura regional y nacional.

A la ciudad de Chillán se asocian recursos y atractivos turísticos importantes, como son el dominio esquiable de los Nevados de Chillán; las termas del mismo nombre; la Reserva Nacional Ñuble; el Valle de Itata -con su Ruta del Vino-, la casa de Arturo Prat ubicada en Ninhue y las playas de Cobquecura, reconocidas como un imperdible para quienes practican surf.

Los Ángeles basa su imagen turística en el Salto del Laja, que hoy luce muy deteriorado y requiere de una importante puesta a valor. También tiene su propio centro de esquí

en Antuco, rodeado de imponentes bellezas naturales como son el volcán homónimo y la Laguna del Laja, fuente de riego y electricidad para la región. Pero el lugar de mayor interés turístico asociado a la capital de la Provincia del Bío Bío es actualmente el Alto Bío Bío, donde a partir de la construcción de represas, complementadas con parques y playas, se generó un atractivo paseo hacia la cordillera. Lo anterior es complementado con el desarrollo de actividades turísticas por parte de familias pehuenches ubicadas hacia el interior del Valle del Queuco. También se cuenta la presencia de la Reserva Nacional Ralco como un lugar con potencial de desarrollo turístico.

Por su parte, la Provincia de Arauco -flanqueada por la Cordillera de Nahuelbuta y un borde costero imponente y de gran belleza- cuenta con un potencial turístico que incluye actividades en torno a los lagos existentes en el territorio, la presencia de población de origen mapuche y el desarrollo de actividades pesqueras. Actualmente, este territorio posee una carretera de alto estándar que la conecta con Concepción: la Ruta 160, que abre nuevas posibilidades para el turismo, incluyendo su proyección hacia la Región de La Araucanía. Ciudades como Lebu, Cañete y Los Álamos pueden atraer turistas motivados por la conservación de visos del pasado, en donde el viajero puede conectarse con la historia en ciudades de frontera. Gran potencial para esta zona es la Cordillera de Nahuelbuta, la que hoy es mayoritariamente operada desde la Región de La Araucanía, específicamente desde Angol. Las ciudades de Cañete y Curanilahue poco a poco se abren camino para beneficiarse también de este recurso natural.

La apertura de la Isla Mocha hacia el turismo debe ser realizada cuidadosamente, resguardando su fragilidad ambiental y estableciendo mecanismos de control sobre la llegada de flujos turísticos hacia ella.

COBQUECURA

TOMÉ

PENCO

CONCEPCIÓN  
TALCAHUANO

LOTA

LAGO LLEU LLEU

CHILLÁN

VALLE LAS TRANCAS

SAN FABIÁN

RUTA  
5

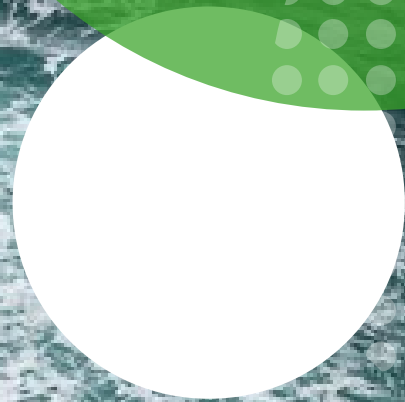


En materia aeroportuaria, y más allá de beneficios generales al transporte, la ampliación de Carriel Sur, en Talcahuano, en la década pasada, significó un avance muy importante para el turismo, al estar la región dotada de un moderno y eficiente terminal. De requerirlo, éste podría cumplir con funciones de transporte internacional. Además, su localización privilegiada respecto al centro de Concepción lo hace ser uno de los aeropuertos más convenientes para los viajeros que disponen de tiempos acotados, como son los turistas. En la región, hay otros dos terminales donde pueden aterrizar naves mayores: Bernardo O'Higgins, en Chillán, y María Dolores, en Los Ángeles.

En cuanto a las llegadas de cruceros, Talcahuano está en proceso de reincorporarse al circuito. Con posterioridad al terremoto de 2010, la ciudad renovó completamente su borde costero, generando un muy interesante proyecto turístico en La Poza, el que incorpora a los pescadores artesanales, quienes proveen servicios de gastronomía y paseos en lanchas. El puerto mismo, de escaso movimiento de cargas -las que prefieren la zona de San Vicente, más eficiente y con mejores características para la navegación- ahora tiene oportunidad de especializarse en la llegada de naves de pasajeros. En las últimas temporadas, las empresas respectivas han respondido incorporando este destino en alguna de sus rutas por el Pacífico. La única desventaja de este puerto es su batimetría, con un canalizo que debe ser permanentemente dragado.

Un aspecto a trabajar en esta región son las alternativas de estructura vial que faciliten el desarrollo de circuitos turísticos. En la zona precordillerana se tienen pocos caminos alternativos, afectando también la seguridad de los visitantes, como ocurre en la zona del Valle Las Trancas. Otra limitante importante es la ausencia de bermas, la señalización vial informativo-turística y la inexistencia de áreas de servicios en algunas rutas con alto flujo de visitantes.

# 2. METODOLOGÍA

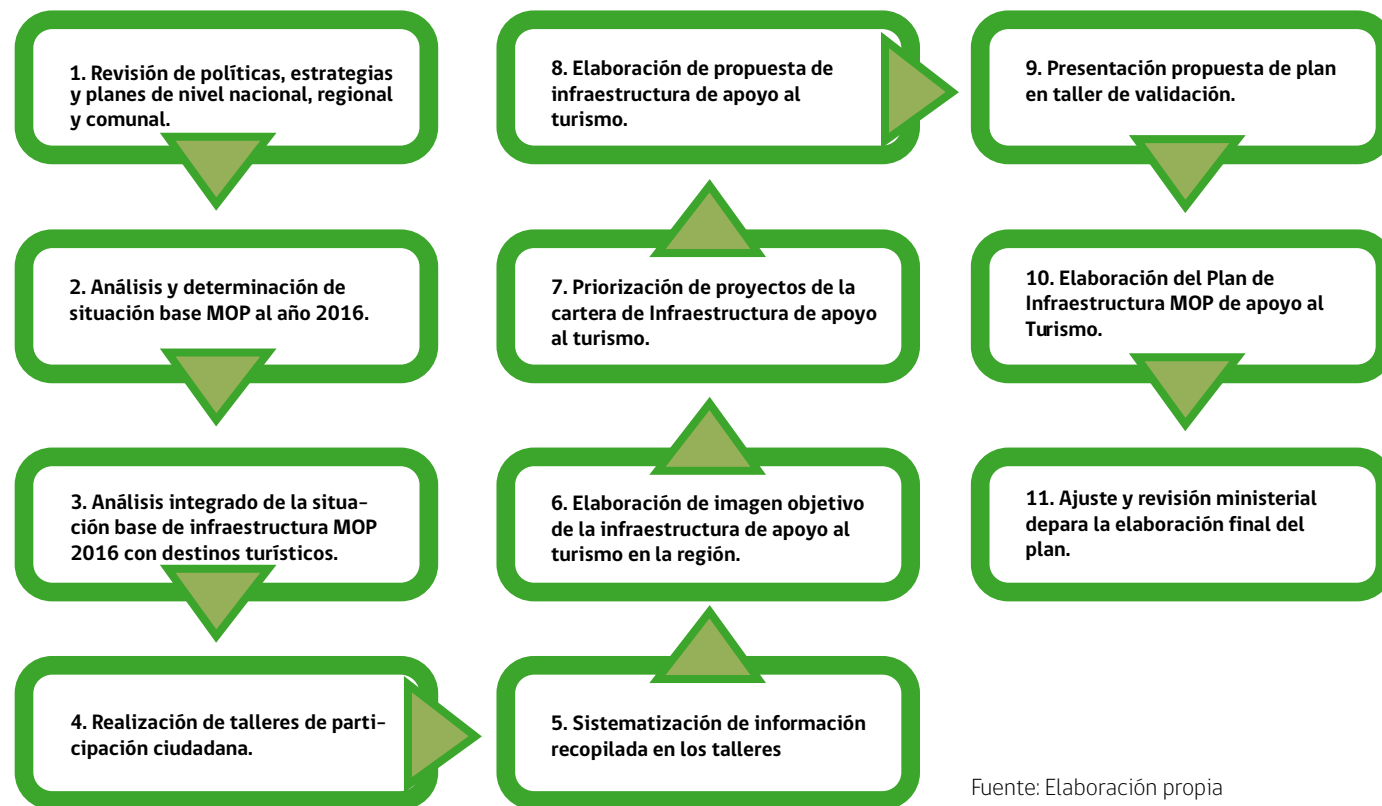


## 2. METODOLOGÍA

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

### 2.1 Esquema general metodológico

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



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

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

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

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

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

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

Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 35).

Aportaría presentar acá mapa con los 83 destinos, pero destacando los de la región, enseguida la categoría de niveles de desarrollo de destinos.

**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 temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano plazo); y 2030 (largo plazo).

**8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo.** Con el análisis de la información sistematizada y elaborada, se diseña una propuesta de infraestructura MOP de apoyo al turismo, considerando los 83 destinos turísticos priorizados.

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

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

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

A partir de este análisis se confeccionó la base de datos de proyectos levantados en el proceso participativo, se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para

eliminar proyectos duplicados. En caso de que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

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

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

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

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

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



## Clasificación de destinos turísticos



### POTENCIALES

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

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



### EMERGENTES

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

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



### CONSOLIDADOS

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

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

## Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

### Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE<sup>1</sup>: 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) ZOIT<sup>2</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Inclusión y Equidad

a) ADI<sup>3</sup>: 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 cuatro talleres: uno en la capital regional, Concepción, y otros tres en las ciudades de Chillán, Los Ángeles y Cañete. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron



empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.

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 Bío Bío

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Concepción	29	34,5	36
	Chillán	36	55,6	26
	Los Angeles	46	43,5	29
	Cañete	25	49,0	18
Segunda	Antofagasta	27	44,4	-

Fuente: elaboración propia con base en registros de talleres

### 3. IMAGEN OBJETIVO

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



### 3.1 Visión de la infraestructura

La visión propuesta es planteada, según lo visto en el informe y, en especial, lo expuesto en los instrumentos de planificación regional y local y en los planes de infraestructura, haciendo énfasis en los planes que tuvieron relación con la dimensión turística o con otra focalización relacionada. Así, la visión propuesta se hace con base en el diagnóstico levantado en relación a la planificación del Estado.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Chillán y Los Ángeles). Más allá de lo que concierne a la inversión privada (hotelería, gastronomía, entretención) el sector público, y en especial el MOP, tendría recursos de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden; ello favorecería a la población local directa e indirectamente, a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que ésta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

El centro cívico de Chillán, en su Plaza de Armas, es, en su origen, un portentoso ejemplo de desarrollo urbano post-terremoto de 1939. Sin embargo, requiere de una actualización y renovación.

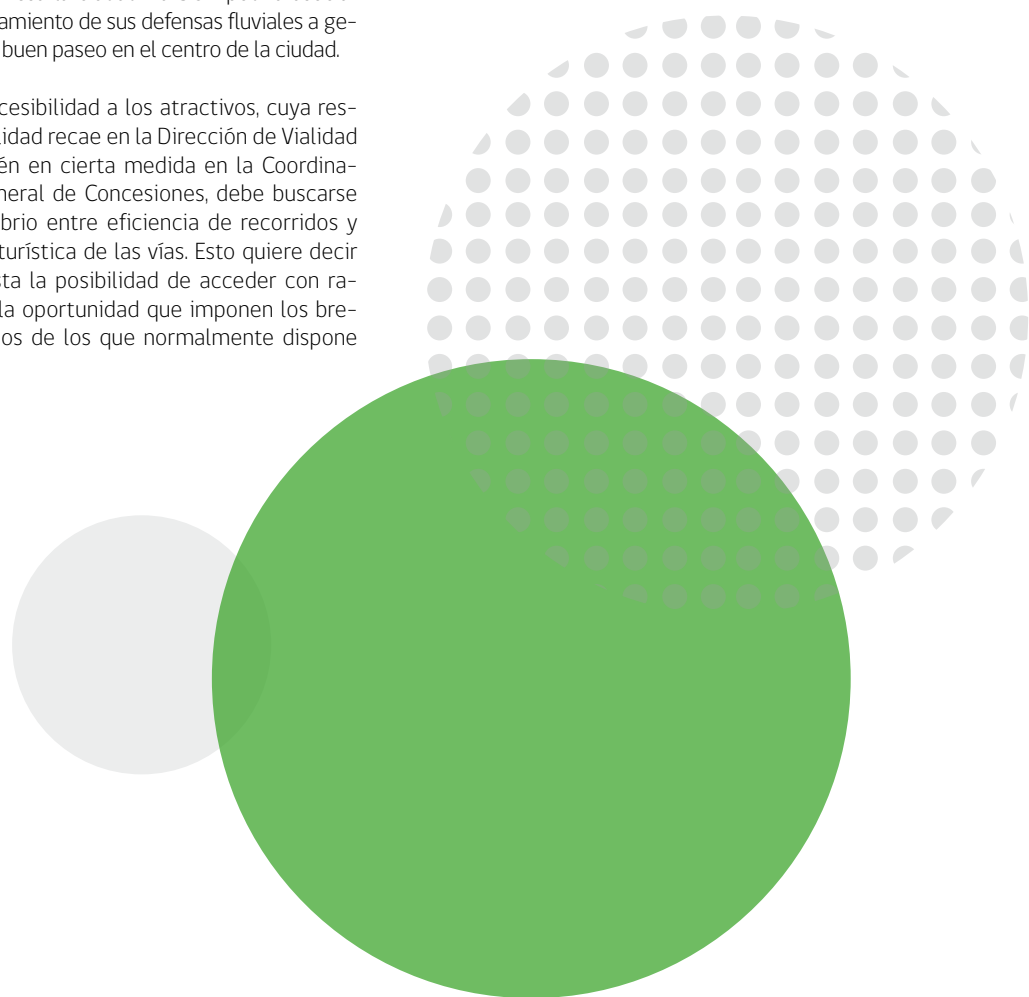
En el caso de Los Ángeles y su Plaza de Armas, salvo el edificio de la gobernación provincial, el resto de las edificaciones no constituyen un borde que genere pregnancia, imponencia e identidad. Se le suma -aunque es materia del Minvu/Serviu- su inadecuada estructura de vialidad en el casco central, con escasas

avenidas amplias y arboladas, lo que le resta legibilidad urbana.

El caso de Concepción es diferente. En años recientes se ha conformado el gobierno regional sobre los antiguos terrenos de ferrocarriles; es un buen desarrollo en ese aspecto. También su Plaza de Armas tiene calidad. A ello se suma el campus de la Universidad de Concepción.

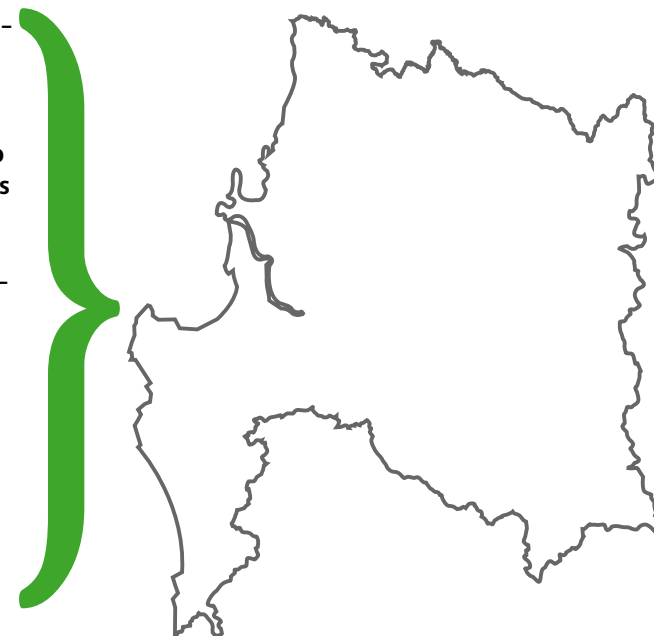
También en el caso de Los Ángeles hace falta mejorar su relación con el Estero Quilque, el que atraviesa la ciudad. La DOH podría asociar el mejoramiento de sus defensas fluviales a generar un buen paseo en el centro de la ciudad.

En la accesibilidad a los atractivos, cuya responsabilidad recae en la Dirección de Vialidad y también en cierta medida en la Coordinación General de Concesiones, debe buscarse el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías. Esto quiere decir que exista la posibilidad de acceder con rapidez y la oportunidad que imponen los breves plazos de los que normalmente dispone



**En Chillán, ciudad cargada de historia, se hace necesaria una renovación de su centro cívico ●**

- ✓ **El centro cívico de Chillán, en su Plaza de Armas, un portentoso ejemplo de desarrollo urbano post-terremoto de 1939**
- ✓ **Constituir circuitos interregionales e internacionales, lo que rompería el esquema de ir y regresar por los mismos caminos**
- ✓ **Construir un acceso y sendas en la Reserva Nacional Ñuble mejoraría la atraktividad del destino Chillán**
- ✓ **La conexión -para efectos turísticos- entre la Provincia de Arauco y la Región de La Araucanía**
- ✓ **Dirección de Vialidad que debe buscar eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías**
- ✓ **Los Ángeles hace falta mejorar su relación con el Estero Quilque**



## Agregar la frase-llamado: La Cordillera de Nahuelbuta tiene un gran potencial turístico que debe conjugarse con la protección ambiental ●

el viajero, pero con la opción de que parte de los recorridos sea por caminos que permitan el disfrute, tanto por el realce y complemento del paisaje (natural y/o cultural) mediante privilegio de vistas, miradores, paradores, estacionamientos, o bien por los servicios orientados al turista que dispongan los mismos.

Se requiere mejorar las conexiones entre los centros urbanos, entre estos y los atractivos, y entre los atractivos mismos, formando un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, uno de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que el mismo en forma aislada.

El desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5 como la conexión Pinto, San Ignacio, Yumbel, Rere, San Rosendo, Santa Juana,

Coronel y Lota aparece como un posible y muy atractivo recorrido por el corazón cultural de esta región.

La conexión -para efectos turísticos- entre la Provincia de Arauco y la Región de La Araucanía, beneficiaría a ambas regiones. La excelente y nueva Ruta 160 abre nuevas posibilidades, pues acerca a los habitantes y viajeros que parten sus recorridos desde Concepción. Aparece aquí como una frontera a penetrar la Cordillera de Nahuelbuta, incluyendo el acceso a su Piedra del Águila, lugar mítico para los habitantes del Bío Bío. Ello hay que hacerlo con las condiciones que requiere la actividad turística, infraestructura que no debe prestarse para el uso de la industria forestal pues, aparte de los impactos negativos que causaría en el medio natural, ahuyentaría a los turistas que buscan el contacto con la naturaleza. La señalética, asimismo, cumple un rol fundamental. En ese

sentido, construir rutas escénicas debe ser parte de las responsabilidades del MOP, como la habilitación de senderos que permitan el disfrute con seguridad de los recorridos, descanso y alojamiento en los espacios y lugares naturales que buscan los paseantes.

Una similar integración de recorridos puede buscarse entre la Provincia del Ñuble y el sur de la Región del Maule. Sus bordes costeros son de gran atractivo, y lugares como Ninhue, San Nicolás, Quinchamalí, San Carlos y Parral forman, en gran medida, una unidad paisajística-cultural con una historia común en la que, por lo mismo, puede ser beneficioso ofrecer recorridos y circuitos. La Ruta del Vino del Itata sería un atractivo muy beneficiado por ello, y también Chillán como centro de operaciones.

El caso de Chillán y su vigencia como centro de esquí de primer nivel se ha potenciado con

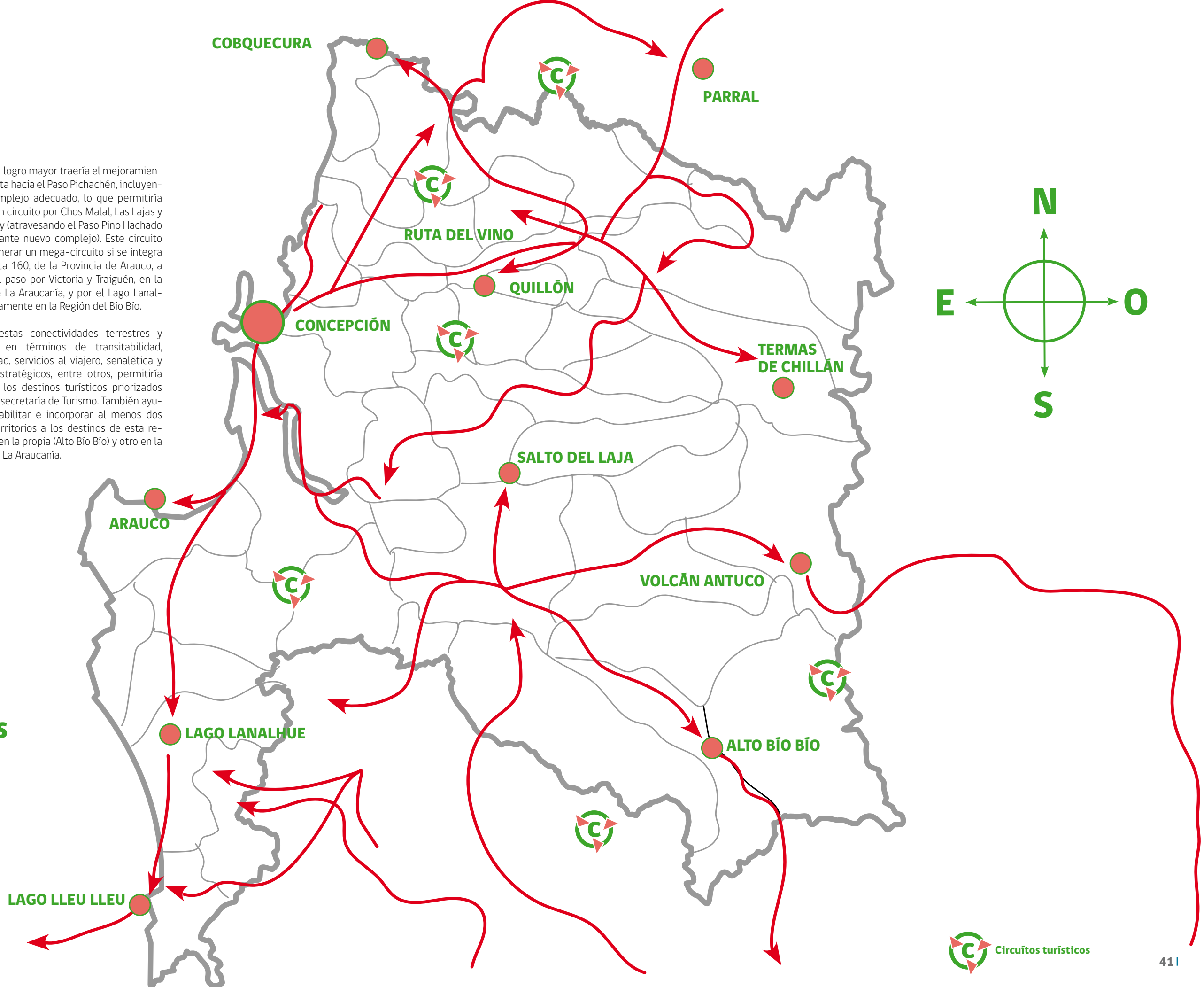
el reciente mejoramiento del aeródromo Bernardo O'Higgins. Construir un acceso y sendas en la Reserva Nacional Ñuble mejoraría la atractividad del destino Chillán. Para ello, obviamente, se requiere llegar a un acuerdo con Conaf.

El territorio turístico sur de la región, con base en Los Ángeles, se beneficiaría si se logran constituir circuitos interregionales e internacionales, lo que permitiría romper el esquema forzado de ir y regresar por los mismos caminos. En esta materia, la conexión por la cordillera entre Alto Bío Bío y Lonquimay parece posible y deseable, pudiendo accederse al nacimiento del río que da el nombre a la región en las lagunas Galletúe e Icalma. Ello requiere de expropiaciones y apertura de un camino que sí o sí debe tratarse como vía escénica. Se integraría así una espectacular ruta-circuito, con atractivos de volcanes y cuatro Reservas Naturales (Pemehue, Ralco, Malalcahuello y Malleco) y el Parque Nacional Tolhuaca. Asi-

mismo, un logro mayor traería el mejoramiento de la ruta hacia el Paso Pichachén, incluyendo un complejo adecuado, lo que permitiría generar un circuito por Chos Malal, Las Lajas y Lonquimay (atravesando el Paso Pino Hachado y su flamante nuevo complejo). Este circuito podría generar un mega-circuito si se integra con la Ruta 160, de la Provincia de Arauco, a través del paso por Victoria y Traiguén, en la Región de La Araucanía, y por el Lago Lanahue, nuevamente en la Región del Bío Bío.

Mejorar estas conectividades terrestres y lacustres en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética y desvíos estratégicos, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo. También ayudaría a habilitar e incorporar al menos dos nuevos territorios a los destinos de esta región: uno en la propia (Alto Bío Bío) y otro en la Región de La Araucanía.

## Sería deseable un circuito que una al Alto Bío Bío con Lonquimay a través de la Cordillera de Los Andes •





## Déficits y desafíos

Mala calidad para el tránsito de vehículos livianos de la Ruta Internacional

Falta de un eje turístico hacia la cordillera en el sector Alto Bío Bío

Los lagos de la Provincia de Arauco -Lanahue y Lleu Lleu- requieren el mejoramiento de sus accesos

Calidad inadecuada para la recepción de turistas en aeródromo María Dolores

Dificultad para la recepción de naves de pasajeros en Talcahuano

Insuficiente accesibilidad a territorios de valor cultural-étnico

Accesos deficientes a áreas silvestres protegidas del Estado

Dificultad para acceder a Isla Mocha

Ruta del Vino del Itata no tiene transitabilidad adecuada para el turismo

Falta de un eje de conexión propiamente turístico alternativo a la Ruta 5

### 3.2 Déficit y desafíos

En la Región del Bío Bío se han identificado los siguientes déficits:

- La oferta vial actual, en algunas partes de la región, no permite establecer circuitos que permitan la posibilidad de retornar al origen por un camino o ruta diferente a la realizada para acceder a los atractivos. En efecto, se tiene una deficiente integración interregional con la Región del Maule y con la de La Araucanía. Dentro de esto se cuenta la falta de condiciones apropiadas para un recorrido turístico de la Ruta 158, que une la región con la ciudad de Cauquenes, la que podría contar con algunos paradores; también la ausencia de caminos y senderos de penetración a la Cordillera de Nahuelbuta desde la Provincia de Arauco, con acceso a la Piedra del Águila. También se hace necesario el tratamiento como vía escénica, incluyendo paradores y ciclovía, de la Ruta 156, entre Concepción y Santa Juana y extensión a Nacimiento (recorrido de fuertes del Bío Bío). Finalmente, se requiere una ruta que dé la posibilidad de acceder al nacimiento del río Bío Bío en la Región de La Araucanía, conectando las ruta Q-75 y Q-698 con la Ruta R-785 a Lonquimay.
- Falta de un eje de conexión propiamente turístico alternativo a la Ruta 5, con calidad de vía escénica, y que permita conocer y disfrutar de pueblos atractivos cercanos a esta: Pinto, San Ignacio, Yumbel, Rere, San Rosendo y Santa Juana. Rutas N-549, N-605, N-65, N-59-Q, O-606, O-54, O-764, O-90-Q y Q-34.
- Falta de un eje turístico de penetración hacia la cordillera en el sector Alto Bío Bío, propiamente entre Quilleco, Santa Bárbara, Antuco y Alto Biobío. Rutas Q-559, Q-463, Q-469, Q-61-R.
- Ruta del Vino del Itata no tiene transitabilidad adecuada para el turismo. Se requiere la pavimentación de la Ruta O-294 y el mejoramiento de la Ruta O-350 desde San

Rafael. Ambas pueden ser concebidas como "rutas escénicas", con paradores, miradores, paneles de información y ciclovías paralelas.

- Mala calidad para el tránsito de vehículos livianos de la Ruta Internacional (Q-45), que permite la conexión con Chos Malal por el Paso Pichachén, y deficiente complejo fronterizo no permiten el establecimiento de un circuito binacional con retorno por La Araucanía.
- Accesos deficientes a áreas silvestres protegidas del Estado, como son los casos de la RN Ñuble y RN Ralco, en donde se requiere además la puesta en valor de las mismas, mediante estacionamientos, senderos, refugios, centros de interpretación y baños públicos.
- Los lagos de la Provincia de Arauco -Lanahue y Lleu Lleu- requieren el mejoramiento de sus accesos y conexiones con otros lugares de interés que los potencien como destinos. Además, se requiere de estacionamientos y miradores en rutas P-60-R y P-70, y mejoramiento de rutas P-66, P-712 y P-714, circuito que debe tener tratamiento de vía escénica y ciclovía paralela, independizándose en algunos tramos.
- Insuficiente accesibilidad a territorios de valor cultural-étnico, como la Provincia de Arauco. Se requiere mejorar las características de vía escénica de la ruta paralela a la costa (rutas P-40 y P-70, Circuito Lafken Mapu), y la pavimentación en el Alto Bío Bío (Valle del Queuco) de la Ruta Q-669.
- Dificultad para acceder a Isla Mocha. Se requiere mejorar las facilidades de atraque de naves en Tirúa y en la isla misma. Asimismo, se requiere un mejoramiento de la ruta interna para prevenir el impacto ambiental -dada la fragilidad de su ecosistema- y la construcción de senderos de interpretación.
- Insuficiencia de la infraestructura urbana para dar imagen y categoría de centro turístico a ciudades principales.

En el Gran Concepción se requiere recuperar su sistema lacustre, con senderos, miradores y red de ciclovías. También se plantea la necesidad de contar con infraestructura para la navegabilidad del río Bío Bío que incluya una marina pública. Lo mismo para Tomé, donde también hace falta una ciclovía que conecte con Lirquén. En el sector de Chiguayante no hay una costanera recreativa que permita acceder al río Bío Bío.

Por otra parte, centros históricos como Chillán y Los Ángeles presentan una deteriorada imagen. En el caso de Chillán, los edificios públicos de su centro cívico requieren ser restaurados y mejor conservados. Por su parte, Los Ángeles no cuenta con una edificación pública que tenga una imagen propia y de calidad arquitectónica. Asimismo, el estero Quilque pasa inadvertido por la ciudad, perdiéndose una oportunidad de generar una imagen paisajística propia. Se plantea aquí construir, sobre la base de una mejora de las defensas fluviales, un paseo costanero a lo largo de su paso por la ciudad.

• Dificultad para la recepción de naves de pasajeros en Talcahuano. Complejidad para la maniobra de naves-cruceiros dado su difícil acceso por canalizo. Esto último requiere establecer un sistema que asegure una permanente dragado. También es necesaria la construcción de un terminal de pasajeros adecuado a las demandas previstas.

• Calidad inadecuada para la recepción de turistas en aeródromo María Dolores, que requiere modernización. Por otra parte, Cobquecura necesita un aeródromo propio para la llegada de turistas y surfistas.

**En el Gran Concepción se requiere recuperar su sistema lacustre, con senderos, miradores y red de ciclovías •**

# 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	<b>Agua potable rural</b>	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramiento y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	<b>Aguas lluvias</b>	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras circunscritos a las redes primarias, necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	<b>Borde costero</b>	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"> <li>Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos.</li> <li>Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.</li> </ul>
4	<b>Caleta pesquera y turística</b>	Dirección de Obras Portuarias	1. Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. 2. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones.</li> <li>Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.</li> </ul>
5	<b>Ciclovía - Ciclorruta</b>	Direcciones de: Vialidad y	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
6	<b>Camino conector turístico (*)</b>	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 funciones importantes es la de conectar destinos turísticos.
7	<b>Edificación pública</b>	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	<b>Infraestructura cultural (*)</b>	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	<b>Infraestructura de información y servicios turísticos (*)</b>	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.</li> <li>Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).</li> </ul>

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	<b>Infraestructura de transporte aéreo</b>	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	<b>Infraestructura de transporte terrestre</b>	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	<b>Infraestructura de defensa fluvial</b>	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	<b>Complejo fronterizo</b>	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	<b>Edificación patrimonial</b>	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	<b>Ruta escénica</b>	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.
16	<b>Sendero interpretativo (*)</b>	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolle en algún área de interés turístico y que cuente tanto con información asociada a su trazado como 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

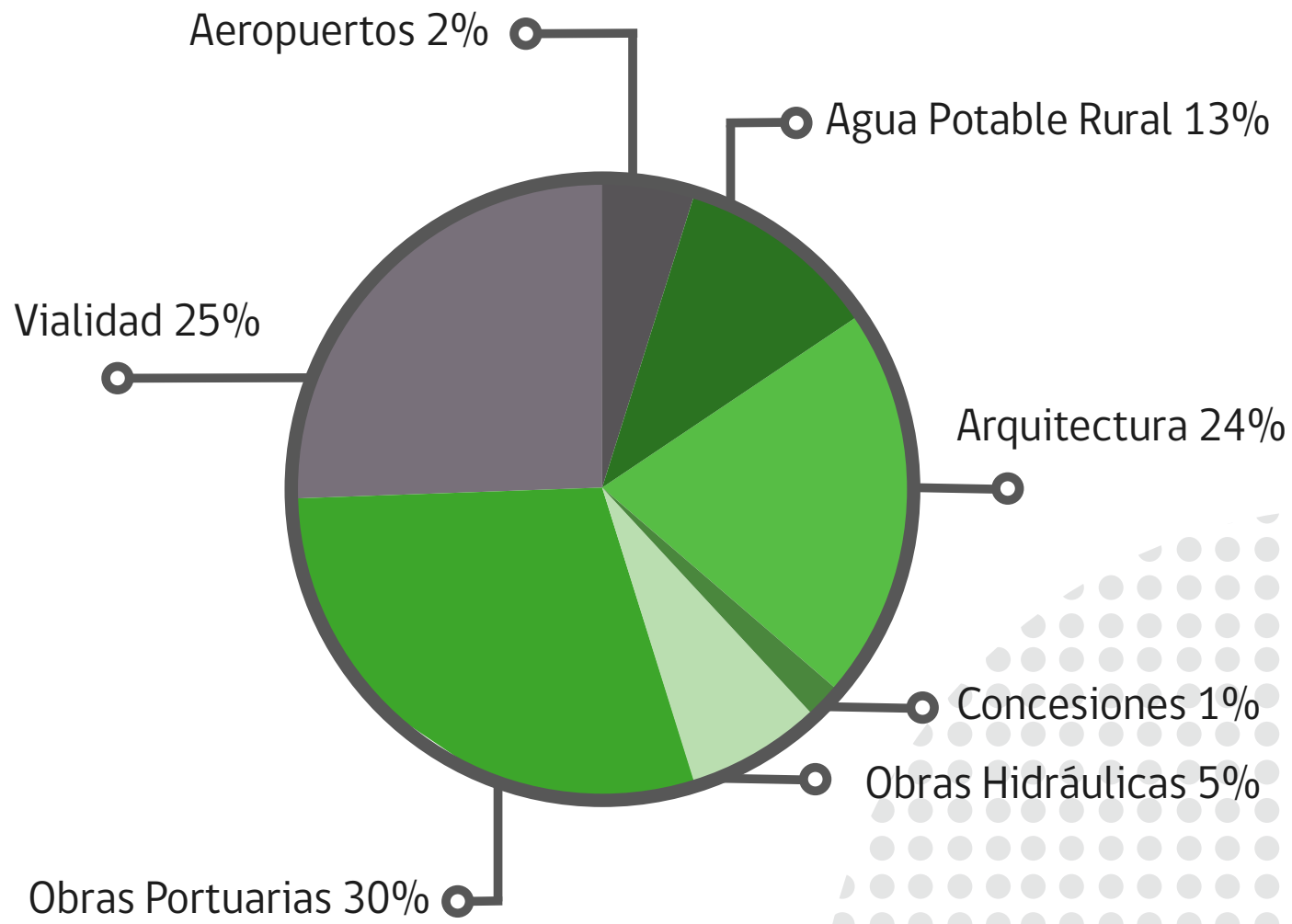
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Portuarias	Vialidad	Total general	Vialidad	Total general
Arauco		9	5		2	16	10	<b>42</b>
Bío Bío	1	1	6	1		7	11	<b>27</b>
Concepción	1	1	8		5	10	6	<b>31</b>
Interprovincial		1						<b>1</b>
Malleco			2					<b>2</b>
Ñuble	1	5	10			5	5	<b>26</b>
<b>Total general</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>129</b>

### Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

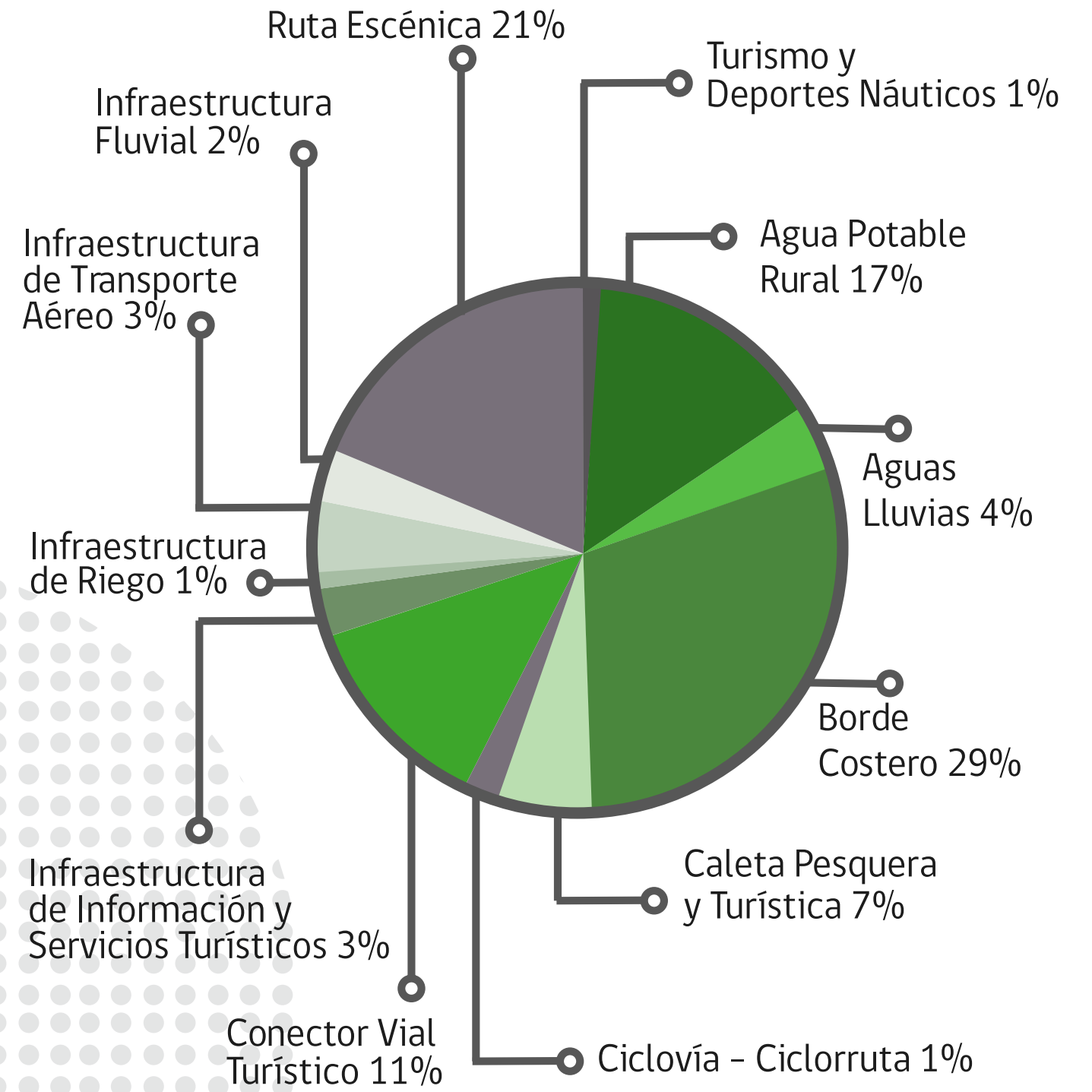
DESTINO TURISTICO SST	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
<b>Alto Bío Bío</b>	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>2</b>
		Sendero Interpretativo	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>4</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>1</b>
		Ruta Escénica	<b>4</b>
<b>Cobquecura</b>	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	<b>1</b>
	Arquitectura	Sendero Interpretativo	<b>1</b>
<b>Concepción y alrededores</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>2</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>4</b>
		Sendero Interpretativo	<b>4</b>
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	<b>4</b>
		Infraestructura de riego	<b>1</b>
		Infraestructura Fluvial	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>9</b>
		Caleta pesquera y turística	<b>1</b>
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	<b>1</b>
	Conector Vial Turístico	<b>1</b>	
	Ruta Escénica	<b>3</b>	
<b>Lago Lanalhue</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>3</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>2</b>
		Sendero Interpretativo	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>2</b>
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>1</b>

		Ruta Escénica	<b>1</b>
<b>Lago Lleu Lleu - Tirúa - Lago Lanalhue</b>	Vialidad	Ruta Escénica	<b>1</b>
<b>Lago Lleu Lleu - Tirúa</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>1</b>
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>3</b>
		Caleta pesquera y turística	<b>2</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>2</b>
		Ruta Escénica	<b>1</b>
<b>Lota</b>	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
		Patrimonio	<b>1</b>
		Sendero Interpretativo	<b>2</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>1</b>
		Caleta pesquera y turística	<b>2</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>2</b>
		Ruta Escénica	<b>1</b>
<b>Quillón</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>3</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>1</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>1</b>
		Ruta Escénica	<b>1</b>
<b>Salto del Laja</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable rural	<b>1</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
	Concesiones	Infraestructura Fluvial	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>3</b>
	Vialidad	Ruta Escénica	<b>3</b>
<b>San Fabián</b>	Arquitectura	Infraestructura Cultural	<b>1</b>
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
		Sendero Interpretativo	<b>3</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>2</b>
<b>Valle Las Trancas</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>1</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
		Sendero Interpretativo	<b>1</b>
	Vialidad	Ruta Escénica	<b>3</b>
<b>Otro Destino</b>	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	<b>2</b>
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>5</b>
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>1</b>
		Paso y Complejo Fronterizo	<b>1</b>
		Patrimonio	<b>1</b>
	Obras Portuarias	Borde Costero	<b>3</b>
		Caleta Pesquera y Turística	<b>2</b>
		Turismo y Deportes Náuticos	<b>1</b>
	Vialidad	Conector Vial Turístico	<b>3</b>
		Ruta Escénica	<b>2</b>
<b>Todos los Destinos</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	<b>1</b>
<b>Total general</b>			<b>129</b>

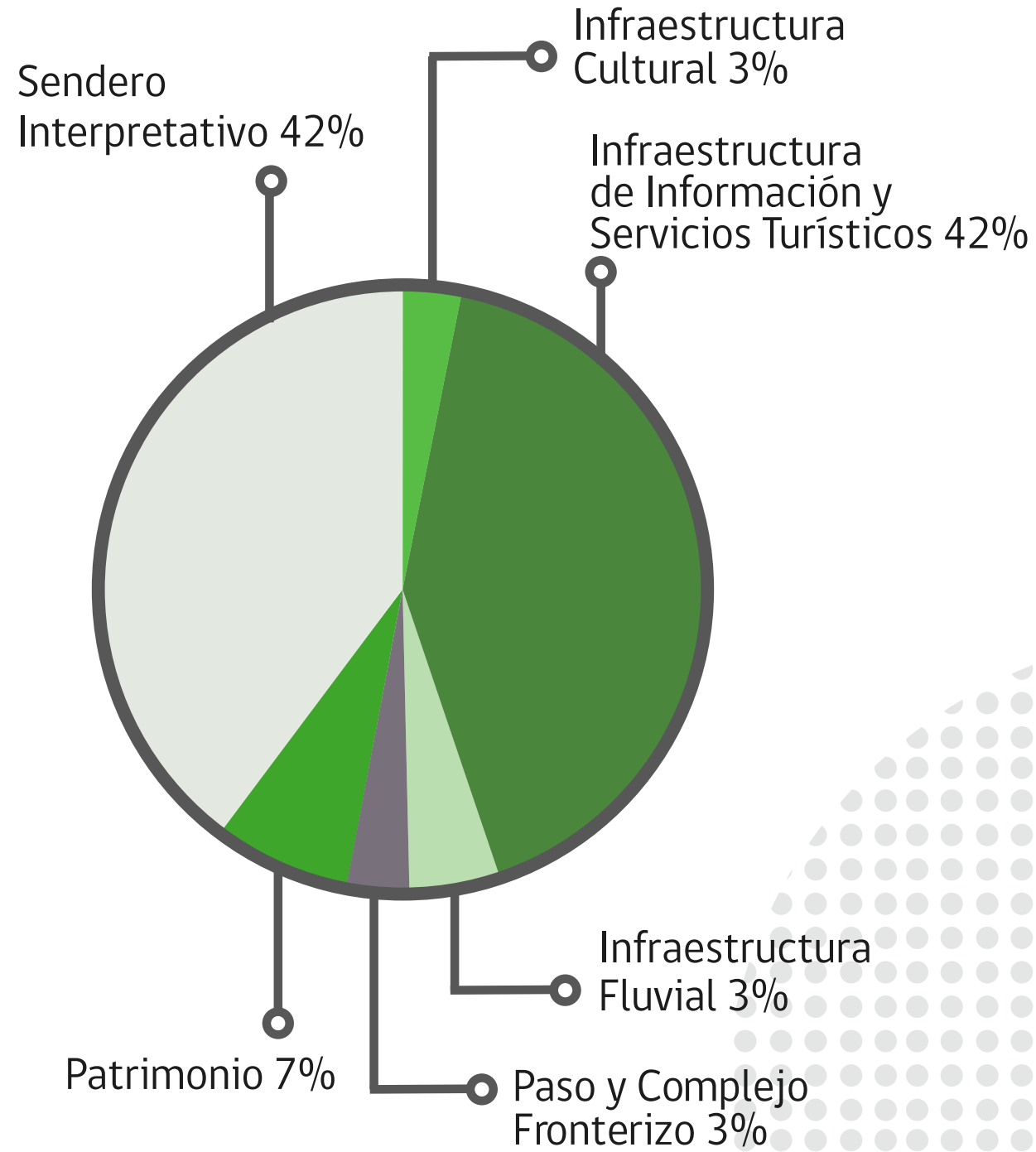
**Por unidad técnica**



**Por tipología con financiamiento sectorial**



Por tipología con financiamiento extra sectorial



En la región del Bío Bío muchos proyectos apuntan a fortalecer la 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
Arauco	Arauco	Ampliación explanada y rampa - Caleta Punta Lavapié	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Ampliación servicio APR - Punta Lavapié	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción de atracadero - Caleta Arauco	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Lota	Ejecución	Corto
		Construcción de costanera con sendero interpretativo - Humedal Tubul-Raqui	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Lota	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo - Humedal Tubul-Raqui	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Lota	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción infraestructura portuaria - Caleta Laraquete	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Lota	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción servicio APR - Yani	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción mirador interpretativo - Humedal Tubul-Raqui	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Lota	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Costera, sector Lota-Lebu	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Lota	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento de protección de ribera Río Laraquete	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lota	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta P-721; Ruta P-722 sector Tirúa-Lonco-tripay-Los Maquis	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Lota	Ejecución	Corto
	Cañete	Ampliación APR - Colonia Antiquín	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - Lanalhue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - Peleco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción caminos de circunvalación - Lagos Lanalhue y Lleu Lleu (Coihueco)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de centro de recepción de visitantes e interpretación - Cordillera de Nahuelbuta, Cayucupil	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción muelle turístico - Lanalhue Norte	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Servicio APR - Panguco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción Sistema APR Tucapel - Alto Cañete	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica, Parque Nacional Nahuelbuta (Angol - PN Nahuelbuta - Cañete)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento desembocadura Río Lleu Lleu	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Lago Lleulleu - Tirúa	Ejecución	Largo
		Mejoramiento Ruta P-556, Sector Sara de Lebu-Licauquén	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
	Contulmo	Construcción de estacionamientos Ruta P-60-R - Lago Lanalhue	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción mirador - Lago Lanalhue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción muelle turístico - Lanalhue Sur	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción muelle turístico - Lleu Lleu Norte	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Prefactibilidad	Mediano
	Lebu	Ampliación APR, Isla Mocha	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Conservación calado vía de navegación - Río Lebu	Turismo y Deportes Náuticos	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción caletas El Trabajo El Refugio y La Calera - Isla Mocha	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos - Isla Mocha	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero - , Ribera sur Río Lebu	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción embarcadero turístico - Isla Mocha	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Red vial interna de Isla Mocha	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Tirúa	Ampliación explanada - Caleta Quidico	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Ejecución	Corto
		Conservación canal Tierras Coloradas	Infraestructura de Riego	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Largo
		Construcción muelle turístico Lleu Lleu Sur	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción rampa varado - Caleta Tirúa	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica mixta Red Interlagos - Ruta P-70 Cañete-Tirúa	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento rampa turística - Tirúa	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento red de rutas escénicas - Lagos Bío Bío (Lleu Lleu, Lanalhue)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa - Lago Lanalhue	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento Ruta P-950-R. S - Tirúa-Relún (por La Campana)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación servicio APR - Tirúa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Lleu Lleu - Tirúa	Ejecución	Corto
<b>Bío Bío</b>	Alto Bío Bío	Construcción embarcadero turístico - Embalse Pangue Oriente	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción mercado Pehuenche - Ralco	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción puente y conexión vial entre Región de La Araucanía y Alto Bío Bío	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica de penetración - Cauñicu - Paso Copahue	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta a Alto Bío Bío Q-689	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
	Antuco	<b>Construcción ruta escénica - Reserva Nacional Ñuble</b>	<b>Ruta Escénica</b>	<b>Vialidad</b>	Sectorial	Valle Las Trancas	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica Ruta Antuco - Reserva Ñuble - Las Trancas	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle Las Trancas	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica Ruta Q-45 - Los Ángeles - Paso Pichachén	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Salto del Laja	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de complejo fronterizo Paso Pichachén	Paso y Complejo Fronterizo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
	Cabrero	Construcción de ribera recreativa, acceso y miradores cascada suroriente de Saltos del Laja	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Salto del Laja	Prefactibilidad	Mediano
	Los Ángeles	Ampliación de APR - Saltos del Laja	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Salto del Laja	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de interpretación - Saltos del Laja	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Salto del Laja	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de embalse para regular flujos a Saltos del Laja	Infraestructura Fluvial	Concesiones	Extrasectorial	Salto del Laja	Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de ribera recreativa y turística al norte del Río Laja	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Salto del Laja	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ribera turística - Sendero principal Salto del Laja	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Salto del Laja	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a estándar nacional operativo - Aeropuerto de Los Ángeles	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Camino El Pinar y Maquehua Rutas Q-15, Q-117 y Q-115	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Salto del Laja	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Acceso Salto del Laja	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Salto del Laja	Diseño y Ejecución	Mediano
	Mulchén	Mejoramiento / Restauración y puesta en valor - Fuerte San Carlos de Purén	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
	Quilaco	Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos - Reserva Altos de Pemehue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Alto Bío Bío	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero turístico - Embalse Pangue Poniente	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero turístico - Embalse Ralco Oriente	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico, Embalse Ralco Poniente	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción red de senderos, sector sur de la cordillera del Bío Bío	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Turística, Acceso Reserva Altos de Pemehue	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística del Río Bío Bío (desembocadura - Alto Bío Bío)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Santa Bárbara	Mejoramiento y construcción ruta escénica turística - Ruta los Volcanes del Alto Bío Bío	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Bío Bío	Prefactibilidad	Mediano
<b>Concepción</b>	Chiguayante	Construcción embarcadero Río Bío Bío Sur - San Pedro	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento ribera turística Chiguayante - Río Bío Bío	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
	Concepción	Construcción planta elevadora de aguas lluvias - Población Juan Pablo II, Concepción	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Corto
	Concepción	Construcción de colector Benjamín Subercaseaux	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Mediano
		Construcción de estacionamientos Ruta P-60-R - Lago Llu Llu	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Lago Llu Llu - Tirúa	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de senderos y miradores - Laguna Las Tres Pascualas, Concepción	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de senderos y miradores - Laguna Lo Galindo, Concepción	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de senderos y miradores - Laguna Lo Méndez, Concepción	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de senderos y miradores - Laguna Redonda, Concepción	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de sistema Vilumanque	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero sector norte Río Bío Bío, Concepción	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Normalización de cercos y otros - Pequeños aeródromos de la Provincia de Arauco	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Coronel	Construcción Interconexión Ruta 160 - Sector industrial de Coronel	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Lota	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Hualpén	Construcción mirador - Caleta Lengua	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción mirador - Río Bío Bío	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Acceso Caleta Chome (desde Ramuntcho/Nva. Costanera)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento y ampliación servicio APR - Caleta Chome	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Corto
	Lota	Mejoramiento Mina Chiflón del Diablo	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Lota	Ejecución	Largo
	San Pedro de la Paz	Construcción y habilitación costanera - Ribera Sur Río Bío Bío	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Mediano
	Talcahuano	Construcción colector aguas lluvias - Población Juan Pablo II, Concepción	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Mediano
		Construcción de mirador interpretativo y de descanso - Sector Oriente Ruta Interportuaria	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de mirador interpretativo y de descanso - Sector Poniente Ruta Interportuaria	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción terminal de pasajeros de cruceros - Bahía de Concepción	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento eje Av. Jorge Alessandri y Autopista Concepción-Talcahuano	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Corto
	Tomé	Construcción acceso y costanera - Playa Punta de Parra y El Túnel	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ciclovia - Tomé-Lirquén	Ciclovia - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción defensa encauzamiento - Estero Bellavista	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Mediano
		Construcción marina turística - Tomé Sector Quichinto	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mirador Ruta 158 cerca de Ruta 152	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Repos. Ruta O-298 Menque - Rafael	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero de Tomé, sector Norte Bellavista Curva Quichiuto	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Corto
<b>Interprovincial</b>	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR Región del Bío Bío	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
<b>Malleco</b>	Angol	Construcción mirador interpretativo - Piedra del Águila, Parque Nacional Nahuelbuta	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Lago Lanalhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción sendero interpretativo - Piedra del Águila, Parque Nacional Nahuelbuta	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Lago Lanalhue	Prefactibilidad	Mediano
<b>Ñuble</b>	Chillán	Ampliación APR Confluencia	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Quillón	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación APR - Quinchamalí	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Quillón	Diseño y Ejecución	Mediano
	Cobquecura	Construcción aeródromo - Cobquecura	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Cobquecura	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mirador y sendero interpretativo - Iglesia de Piedra, Cobquecura.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cobquecura	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta Costera Norte (Rutas N-14-O, N-114, N-102-M)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Mediano
	Coilemu	Ampliación APR - Vegas del Itata y Perales	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Mediano



PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de Centro de interpretación de recursos bentónicos, - Vegas del Itata	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Concepción y alrededores	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción muelle turístico - Playa Perales, desembocadura Río Itata.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento desembocadura Río Itata	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Concepción y alrededores	Ejecución	Corto
	Coihueco	Construcción costanera y embarcadero para navegación de río - Sector Las Guardias	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	San Fabián	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ribera recreativa y embarcadero para navegación de Río ñuble, sector La Balsa	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	San Fabián	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada - Paso Roble Huacho-Los Tábanos	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	San Fabián	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción sendero peatonal - Reserva de la Biósfera.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	San Fabián	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística - Ruta Pinto-San Fabián-Embalse Punilla	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pinto	Construcción APR - Valle Las Trancas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle Las Trancas	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción centro de interpretación cerca de localidad Los Barros - Acceso a R.N Ñuble	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle Las Trancas	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de sendero de caminata - Las Trancas-Laguna Huemul	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle Las Trancas	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta N-55, Chillán - Termas de Chillán	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle Las Trancas	Diseño y Ejecución	Mediano
	Portezuelo	Construcción APR -Infiernillo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Quillón	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Quillón	Construcción de terminal rodoviario y centro de información turística -Quillón	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Quillón	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción muelle turístico - Laguna Avendaño	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Quillón	Prefactibilidad	Mediano
	Ránquil	Mejoramiento a ruta escénica - Valle del Itata, Ruta N-66-O	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Quillón	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Ruta O - 66 - N Sector: Bif. Nipas - Rafael	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Quillón	Diseño y Ejecución	Corto
	San Fabián	Construcción Casa de la Cultura Nicanor Parra, San Fabián de Alico	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	San Fabián	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos, Reserva de la Biósfera: Corredor Biológico Nevados de Chillán <sup>1</sup> - Laguna del Laja	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	San Fabián	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de sendero transfronterizo - Paso Las Ovejas -San Fabián de Alico	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	San Fabián	Prefactibilidad	Mediano

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

