

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



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 La Araucanía. 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

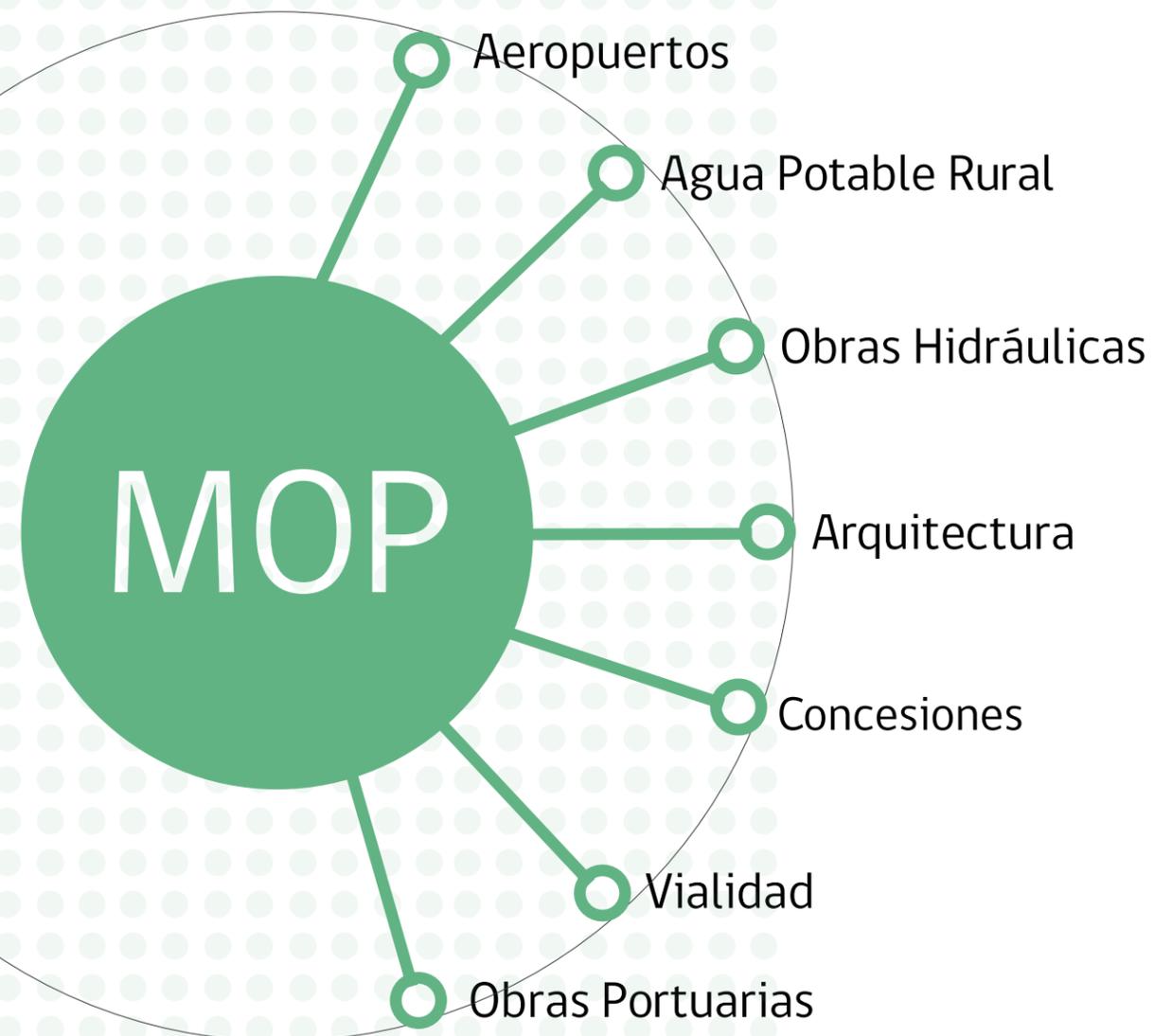
El Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo tiene como objetivo presentar una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de apoyo al turismo sustentable. Dichos proyectos se encuentran agrupados en 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. Este 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 La Araucanía 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 de Temuco, Pucón y Curacautín. 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.

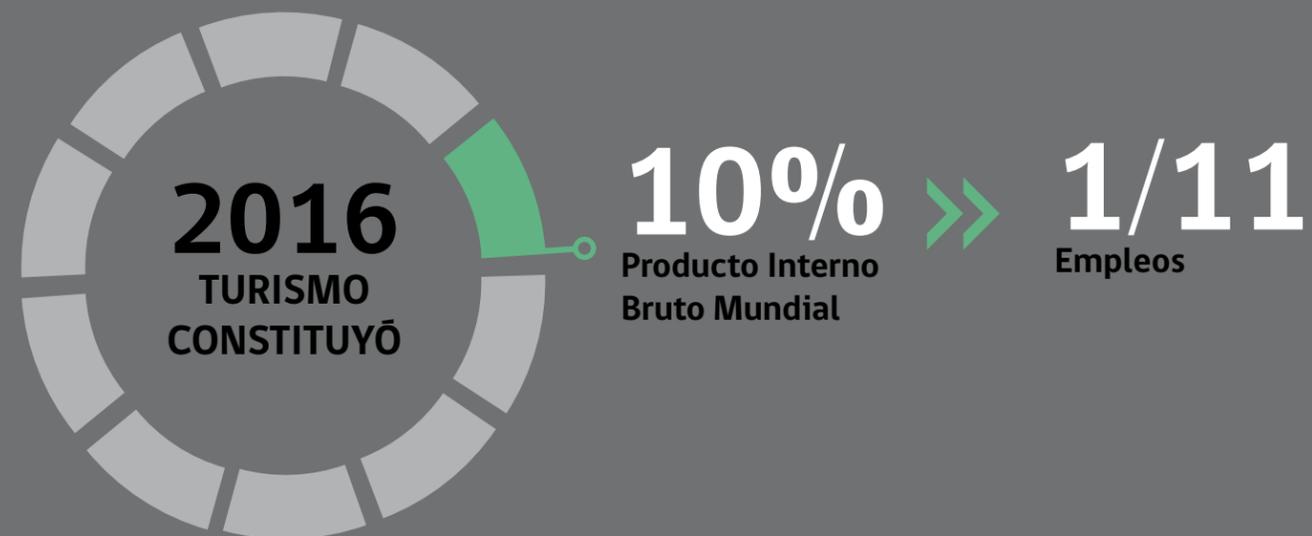
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico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

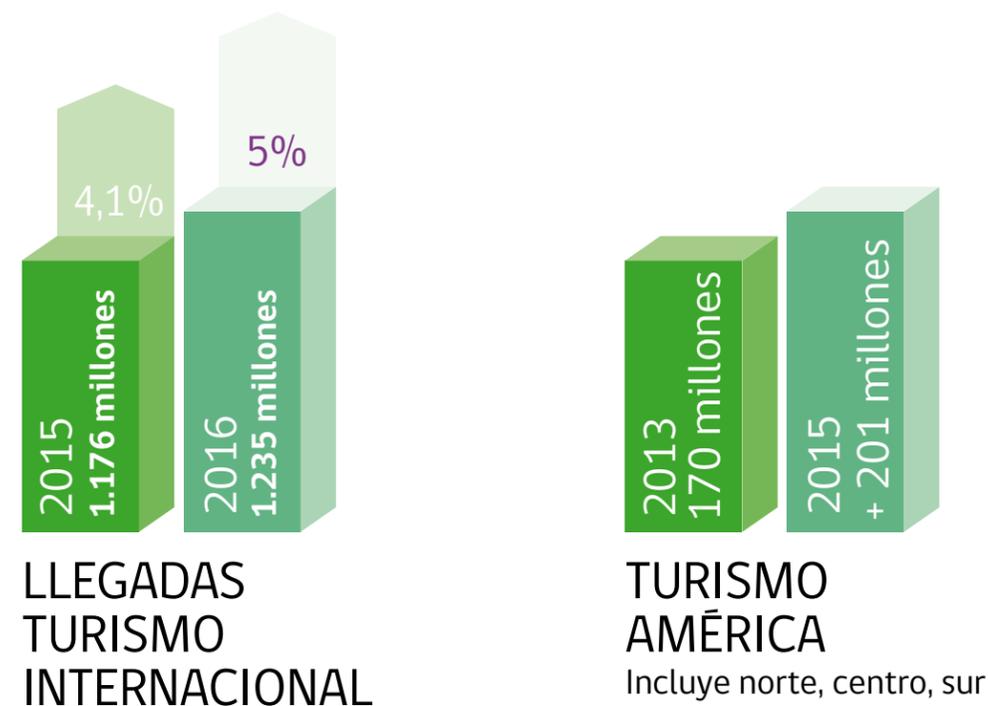
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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.





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 -cercano a los 4.700 millones de dólares-, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁴.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

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

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

4. Sernatur, 2015.



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{2001-2014}

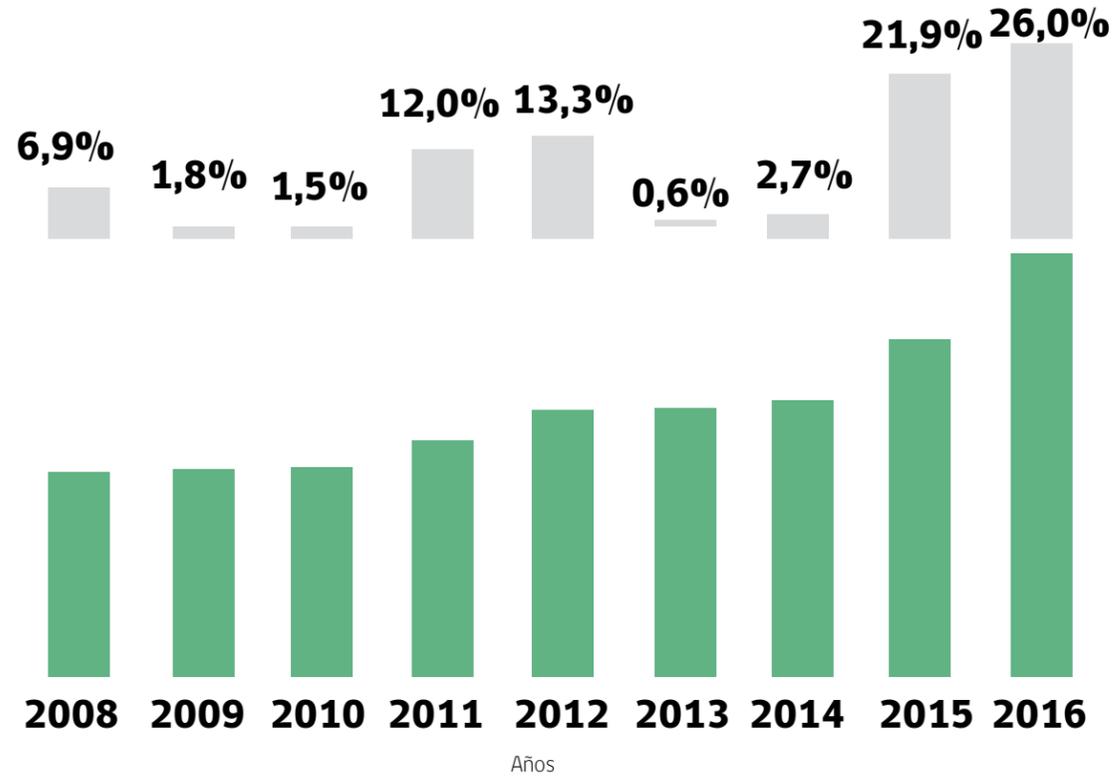
El sector turismo representa el **3,3% del PIB de Chile**.

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 ●



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 mejorada¹.

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

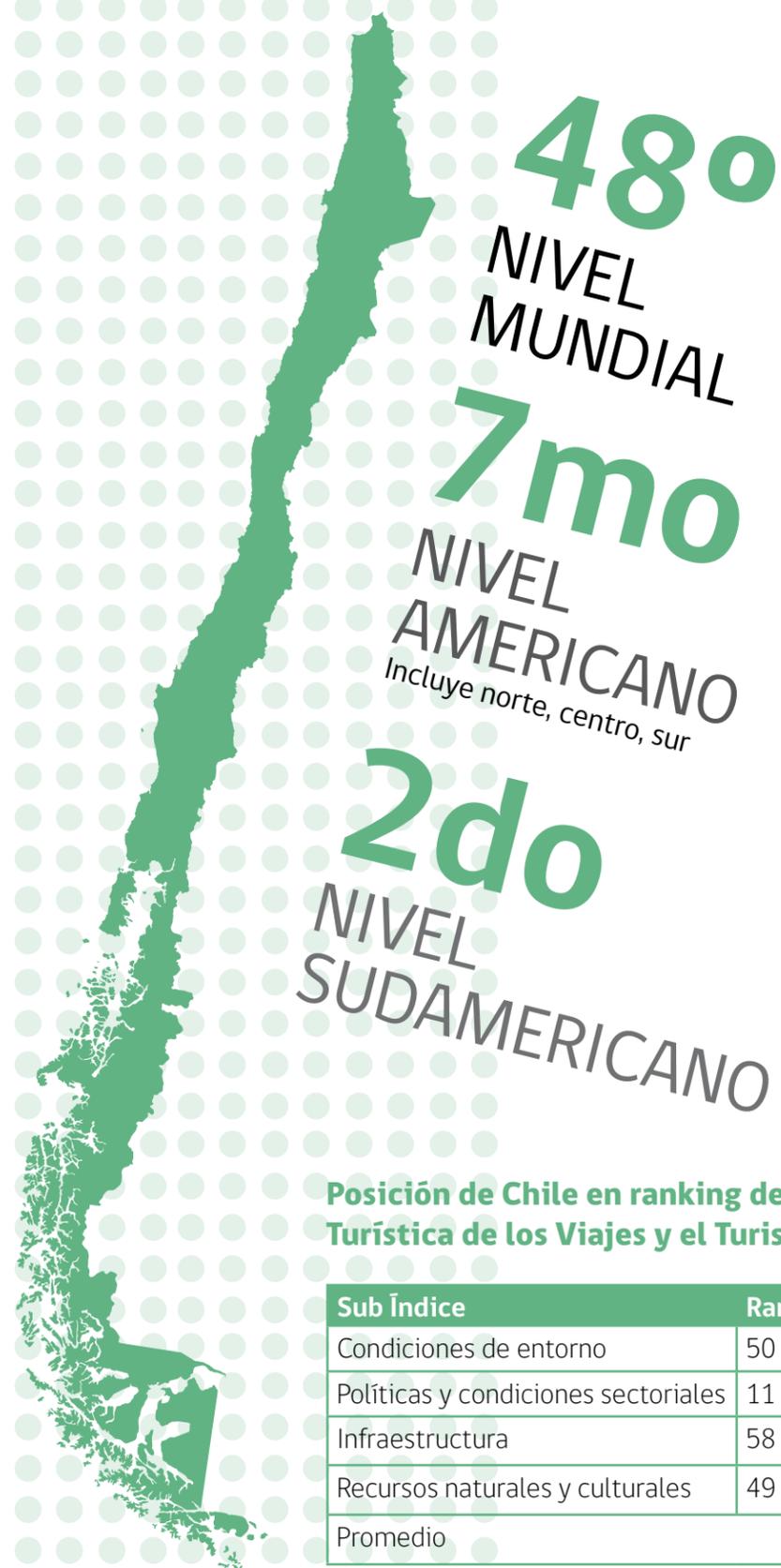
Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

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.

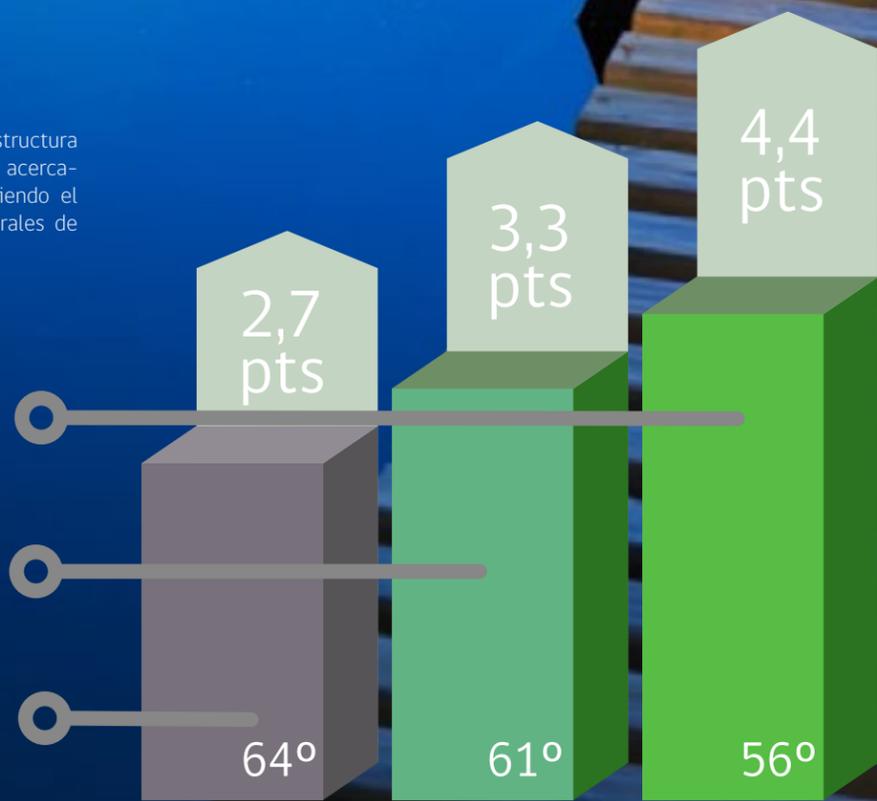


Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

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



1.3 El turismo y la infraestructura en la región

Los ambientes naturales de La Araucanía se presentan bien perfilados y sin grandes dificultades de acceso, como ocurre en las regiones extremas de Chile. La costa de La Araucanía es rectilínea, muy expuesta a la acción del viento, con escasas bahías propicias para instalaciones portuarias. Las planicies litorales se presentan con escaso desarrollo, pudiendo apreciarse algunas extensiones al sur del Lago Budi. Es una unidad de gran belleza escénica, con una importante superficie de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, una amplia variedad de atractivos naturales que permiten el desarrollo del turismo de natu-

raleza y aventura. Se localizan en esta unidad ríos, lagos, cascadas, valles y bosques de araucarias.

La Región de La Araucanía cuenta con la mayor longitud de caminos a nivel nacional, con una extensión superior a 12 mil km, lo que corresponde al 15,4% del total de la red vial nacional; ello permite, en general, contar con un buen acceso a los atractivos turísticos de la región. Esta red vial se subdivide en: 1.636,89 km de red vial pavimentada y 10.368,4 km de red vial no pavimentada.



+12.000 km
15,4% del total de la red vial nacional

1.636,89 km
Red vial pavimentada

10.368,4 km
Red vial no pavimentada

En La Araucanía existen cuatro pasos fronterizos. Tres de ellos -Pino Hachado, Icalma y Mamuil Malal- están habilitados de forma permanente y uno -Reigolil- es temporal.

Imperial, Moncul y Toltén. Además existen redes de embarcaderos menores; cinco de ellos están en el Lago Icalma y 13 se ubican en el Lago Budi.

La Región de La Araucanía cuenta con una política de terminales rodoviarios que ha sido un ejemplo a nivel nacional, principalmente en servicios urbanos; se ha conseguido que cada servicio cuente con un recinto habilitado de alta calidad para la llegada y salida de buses interprovinciales. No obstante lo anterior, actualmente estos terminales presentan falencias asociadas a su ubicación.

La región posee una red de terminales aéreos conformada, en primer lugar, por el Aeropuerto Internacional La Araucanía, cuya operación data de julio del año 2014. Este nuevo terminal aéreo se integra a la red primaria de aeropuertos/aeródromos a través del sistema de concesiones. Además, en la región se encuentran el Aeródromo de Pucón, que pertenece a la red secundaria, y una red de cuatro pequeños aeródromos localizados en Angol, Traiguén, Victoria y Lonquimay. También existen 18 aeródromos de propiedad privada en La Araucanía.

En relación a la conectividad marítima o fluvial, la región cuenta con 11 servicios de balneario que permiten la conectividad de la red vial existente en los ríos Alto Bío Bío, Lumaco,

Cabe destacar que el Aeropuerto Internacional La Araucanía, localizado en Freire, a 20 km al sur de Temuco, reemplazó al Aeródromo de Maquehue, que pasó a ser militar. Este último tiene una localización estratégica para el turismo, pues acerca a los viajeros a las ciudades de Villarrica y Pucón, y en consecuencia las hace más competitivas frente a Temuco desde el punto de vista de la accesibilidad. El Aeródromo de Pucón, por su parte, opera en los meses de alta temporada turística en forma esporádica.

Esta zona se caracteriza por tener una gran riqueza paisajística. Es así como los principales atractivos de La Araucanía son:

Parques y Reservas Nacionales: de los cuales se destacan los parques y reservas de Villa-

rrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas y Malleco.

Cerros y Volcanes: aquí destacan los volcanes Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli, Quetrupillán y Cerro Ñielol.

Lagos: se tienen grandes cuerpos de agua en los lagos Icalma, Conguillío, Colico, Villarrica, Caburgua, Tinquilco, Galletué, Budi y Calafquén, entre otros.

Lagunas: destacan en la región las lagunas Verde o Quililo, Quillehue y Captrén.

Ríos: los principales de la región son los ríos Cautín, Imperial, Allipén, Moncul, Bío Bío, Trancura y Toltén.

Termas: destacan las de Malleco (ex-Tolhuaca), Malalcahuello, Manzanar, Huife, Montevivo, San Luis, Peumayén, Menetúe y Trancura.



Parques y Reservas Nacionales:

Villarrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas y Malleco.

Cerros y Volcanes:

Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli, Quetrupillán y Cerro Ñielol.

Lagos:

Icalma, Conguillío, Colico, Villarrica, Caburgua, Tinquilco, Galletué, Budi y Calafquén, entre otros.

Lagunas:

Verde o Quililo, Quillehue y Captrén.

Ríos:

Cautín, Imperial, Allipén, Moncul, Bío Bío, Trancura y Toltén.

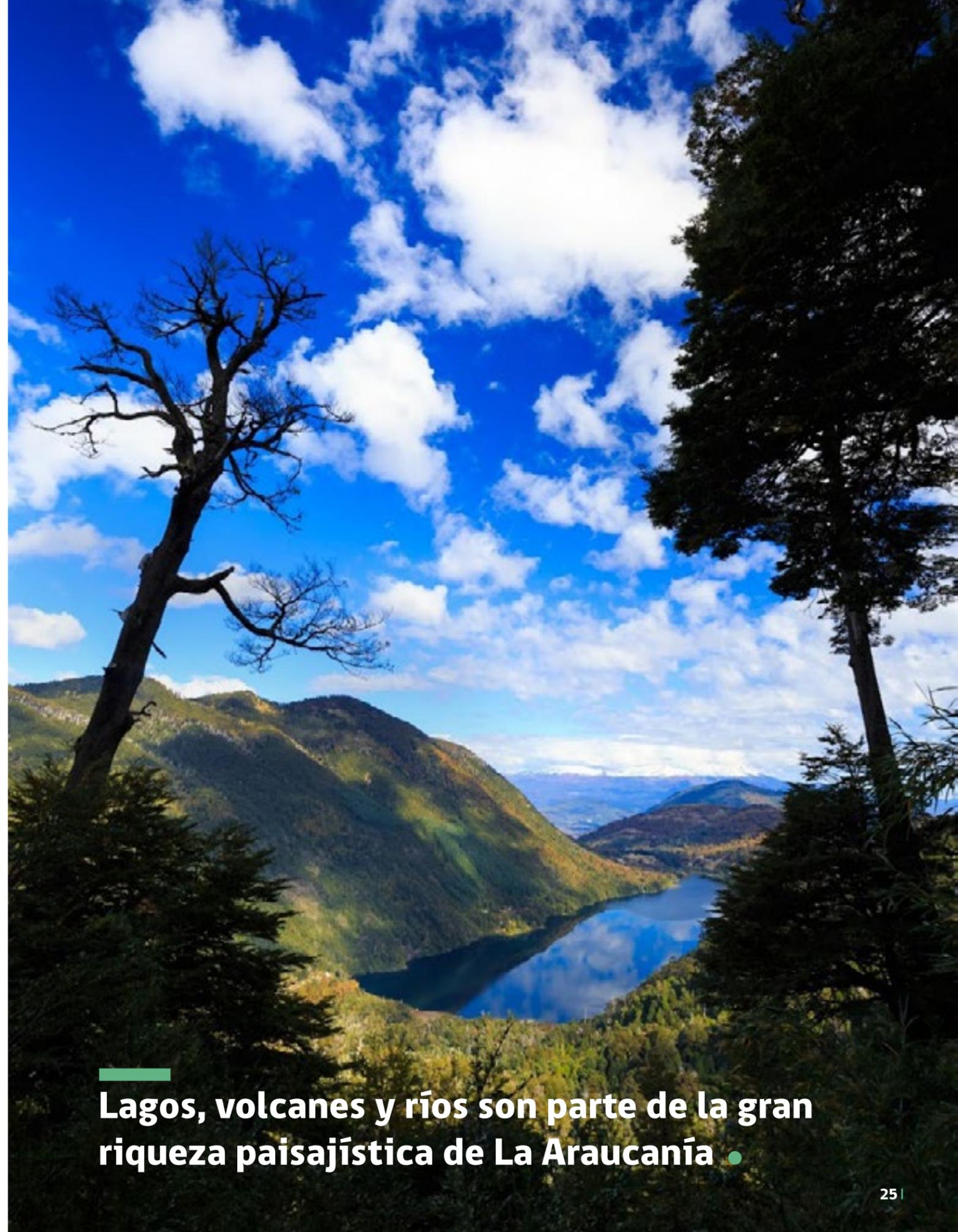
Termas:

Malleco (ex-Tolhuaca), Malalcahuello, Manzanar, Huife, Montevivo, San Luis, Peumayén, Menetúe y Trancura.

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Cautín y Malleco	Araucanía Andina	Consolidado
Cautín	Araucanía Costera	Emergente
Cautín	Araucanía Lacustre	Consolidado
Malleco	Nahuelbuta	Potencial
Cautín	Temuco	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo



Lagos, volcanes y ríos son parte de la gran riqueza paisajística de La Araucanía

OCÉANO PACÍFICO



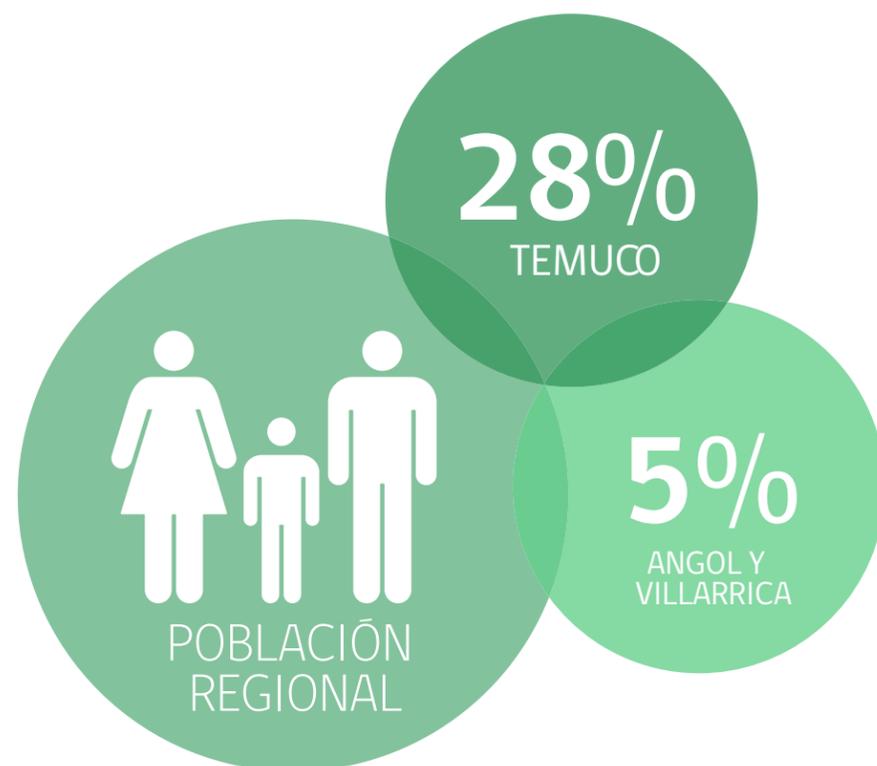


La estructura del sistema urbano regional de La Araucanía presenta un claro desequilibrio, con predominancia excesiva de la capital, Temuco, por sobre los demás centros urbanos. Temuco concentra en gran medida todos los servicios y equipamientos que requiere el turista (aeropuerto, bancos, comercio, hotelería, centros de salud, etc.), con la sola excepción parcial de Villarrica y, en cierta medida, Pucón; esas localidades han tenido en las últimas dos décadas una alta inversión privada.

En términos de población la situación se replica, concentrando Temuco cerca del 28% de la población regional, mientras que las dos ciudades que le siguen-Angol y Villarrica- abarcan alrededor de un 5% cada una. Otra característica es la alta proporción de población rural (32%) en relación al resto del país, la que además se encuentra dispersa (27 hab/km²), lo que dificulta la acción del Estado para proveer infraestructura básica a los habitantes.

En términos de turismo masivo, las características de ocupación regional se traducen en que el centro de operaciones más conveniente para el visitante sea Temuco y, en segunda instancia, Villarrica-Pucón, puerta de acceso a lo que se denomina Araucanía Lacustre. Por otra parte, su equivalente hacia el norte, denominada Araucanía Andina, no tiene ciudades suficientemente equipadas para cumplir esta función; tal es el caso de Curacautín y Lonquimay, que carecen de un nivel óptimo de servicios que otorgue respaldo al turista más tradicional. Angol (capital de la provincia de Malleco), por su parte, no ha desarrollado lo suficiente su potencial turístico, a pesar de su proximidad a la Cordillera de Nahuelbuta y su atractivo para el turismo de montaña y de naturaleza.

Tanto la Araucanía Andina como la Araucanía Lacustre cuentan con espectaculares bellezas paisajísticas, protegidas mediante parques y reservas naturales administradas por Conaf.



A ambas zonas se accede por vías de buena calidad, como son la 181CH, que parte desde Victoria y conduce hacia los pasos fronterizos Pino Hachado e Icalma, y la Ruta 199 CH, que parte desde Freire y conduce al Paso Mamuil Malal, de carácter turístico, pasando por las ciudades de Villarrica y Pucón, en el borde sur del Lago Villarrica.

En cuanto al borde costero, siendo un lugar potencialmente interesante de desarrollar en lo turístico, su actual desarrollo en esta materia es incipiente, con escasos lugares para la estadía, especialmente en la costa sur de la región.

La Región de La Araucanía no cuenta con instalaciones portuarias, lo que limita su accesibilidad para pasajeros de cruceros, los que generalmente disponen de pocas horas para realizar recorridos. Existe la posibilidad de colocar una facilidad portuaria para este tipo de naves en Bahía Queule, en el extremo sur-oeste del frente costero regional, lo que daría acceso directo a Villarrica y Pucón

vía rutas S-60 y 199-CH. Esa facilidad podría combinarse además con un terminal para la industria forestal. Sin embargo, desde hace más de una década esto parece haber perdido prioridad en la agenda de desarrollo turístico regional.

Observando los destinos, circuitos turísticos y principales atractivos de la región, incluidas las áreas silvestres protegidas, queda en evidencia que la mayor parte de ellos son actualmente relativamente accesibles, con caminos pavimentados al menos hasta los centros poblados más cercanos. Aquellos destinos y atractivos más apartados, o de más difícil acceso, corresponden a los del borde costero norte y los de los alrededores del Lago Budi.

Un aspecto en proceso de consolidación es la actual oferta de infraestructura vial, que permite al turista recorrer diversos atractivos a través de la realización de circuitos, sin necesidad de transitar por una misma ruta más de una vez.

Angol no ha desarrollado lo suficiente su potencial turístico, pese a su cercanía con la Cordillera de Nahuelbuta •



2. METODOLOGÍA

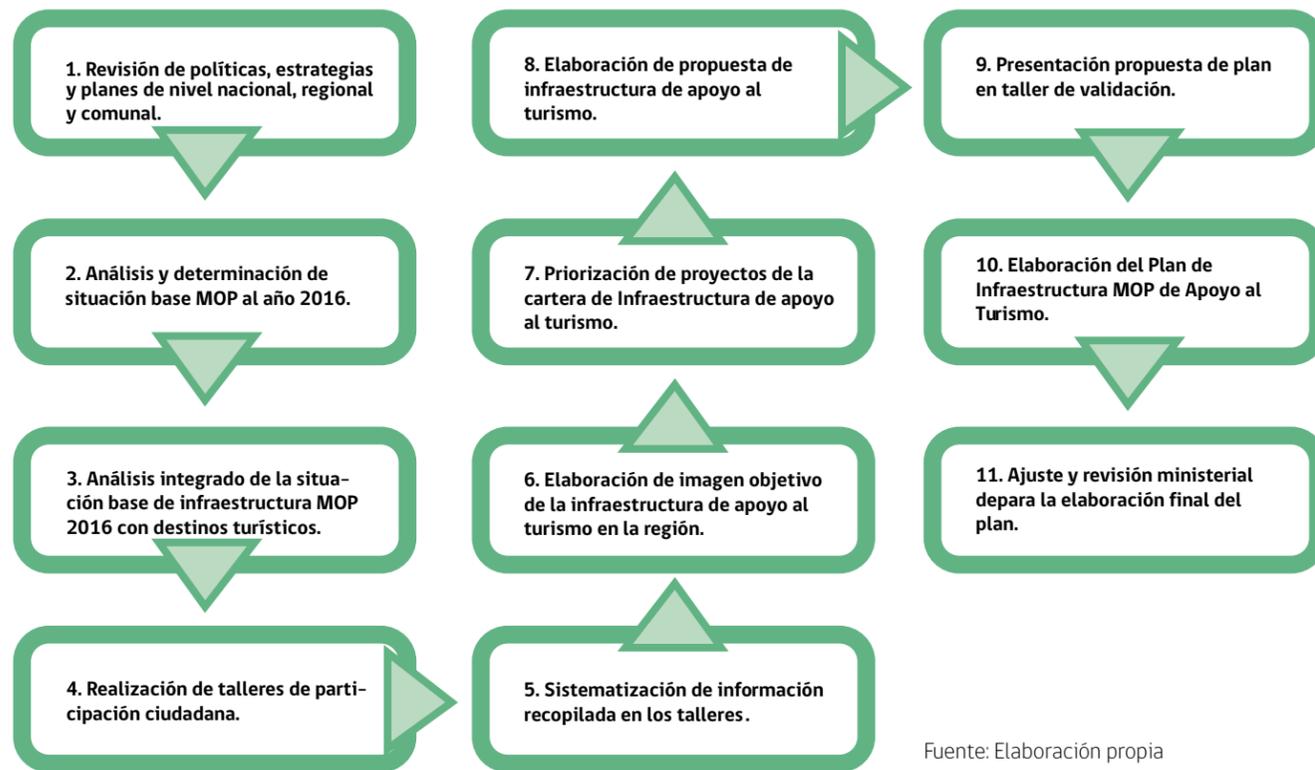


2. METODOLOGÍA

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

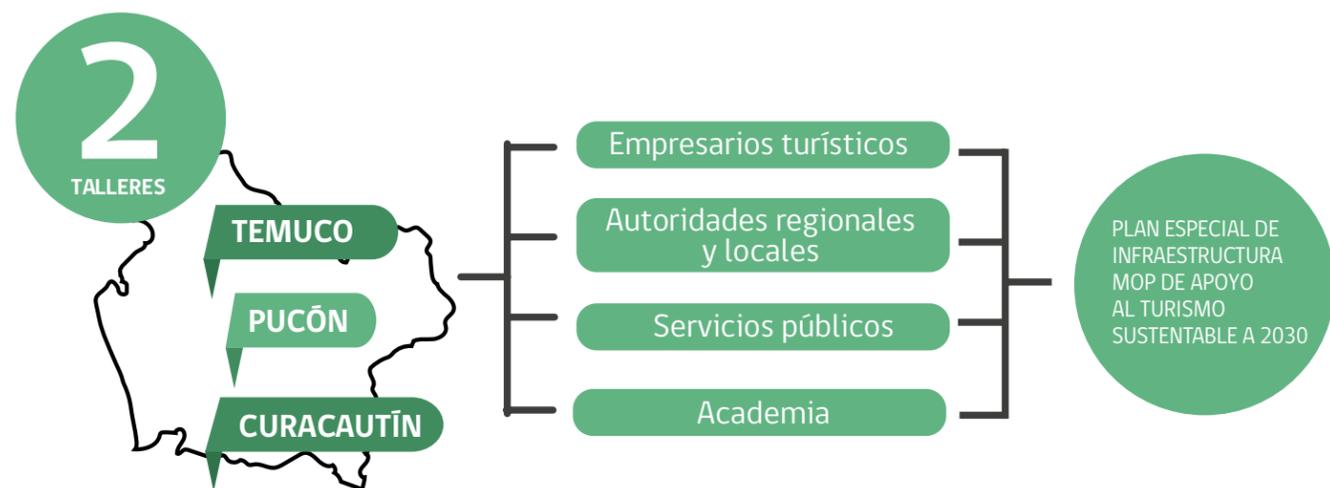
2.2 Participación ciudadana

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, Temuco, y otros dos en las ciudades de Pucón y Curacautín. 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 La Araucanía

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Temuco	64	42.2	48
	Pucón	33	15.2	33
	Curacautín	30	30.0	21
Segunda	Temuco	30	16.7	-

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.

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 (Temuco, Angol, Curacautín, Lonquimay, Villarrica y Pucón). Más allá de lo que concierne a la inversión privada (hotelería, gastronomía, entretenimiento), la intervención del sector público, y en especial del MOP, puede ejercer un efecto de apalancamiento, entregando señales que incentiven la inversión privada para desarrollar el atractivo de estos centros de operación.

En el desarrollo de centros cívicos, la Dirección de Arquitectura tiene un papel preponderante, generando proyectos de alto estándar para la edificación pública y concentrándolos en lugares significativos de las ciudades. Esto, con la participación del Serviu, puede lograr una impronta contemporánea con acento en el carácter local de los espacios públicos y sus entornos. Paseos y costaneras de calidad en bordes costeros, fluviales o lacustres, pueden asociarse a defensas costeras de la DOP, o de ríos y lagos por parte de la DOH, que además otorgarán seguridad frente a inundaciones, algo que los turistas siempre apreciarán.

La Dirección de Vialidad puede contribuir a esta causa mediante bypass y circunvalaciones que eviten el paso de camiones por los centros históricos, y/o circunvalaciones que permitan mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local. También la Coordinación de

Concesiones puede generar inversión privada en centros hospitalarios de alto estándar que mejoren el nivel del equipamiento de las ciudades y centros urbanos de tamaño medio.

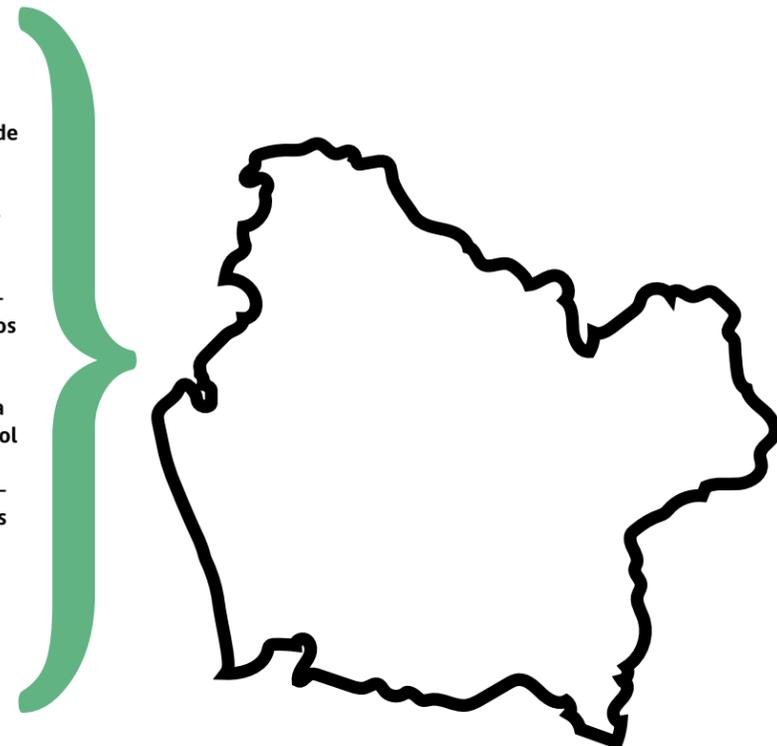
En la accesibilidad a los atractivos, cuya responsabilidad recae en la Dirección de Vialidad y también, en cierta medida, en la Coordinación de Concesiones, debe buscarse el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías. Esto quiere decir que exista la posibilidad de acceder con la rapidez y oportunidad que imponen los breves plazos de los que normalmente dispone el viajero, pero con la opción siempre de que parte de los recorridos sea por caminos que realcen el disfrute, tanto por el realce y complemento del paisaje (natural y/o cultural) con privilegio de vistas, miradores, paradores, estacionamientos o los servicios orientados al turista que dispongan los mismos. Con este propósito, el desarrollo de ciclorrutas que acompañen a caminos concebidos como Rutas de Belleza Escénica siempre son un aporte importante al turismo.

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 para uso de turistas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que uno mismo en forma aislada. La red potencia a sus componentes.

Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como la conexión Traiguén, Cholchol y Nueva Imperial a través de la Ruta S-16, mejorarían las posibilidades de generar circuitos alternativos y un acceso más conveniente hacia el borde costero de La Araucanía. Éste



- ✓ Debe buscarse el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías
- ✓ Buscar una alternativa para que la Ruta 199-CH evite el borde del Lago Villarrica
- ✓ Desarrollo de una red de Rutas de Belleza Escénica que permitan, el cicloturismo con altos estándares de seguridad en las mismas
- ✓ Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como la conexión Traiguén, Cholchol
- ✓ La Coordinación de Concesiones puede generar inversión privada en centros hospitalarios de alto estándar que mejoren el nivel



Centros urbanos como Capitán Pastene y Carahue tienen las condiciones de cultura local y tradiciones singulares para atraer turistas ●

IMAGEN OBJETIVO

puede conectarse a la Provincia de Arauco en la Región del Bío Bío con la Ruta 160, recientemente mejorada con niveles de alto estándar y, consecuentemente, atraer visitantes desde esa región hacia el interior de esta zona de La Araucanía. Centros urbanos de esa área como Capitán Pastene y Carahue tienen las condiciones de cultura local y tradiciones singulares y particulares para atraer turistas.

Otra área de intervención para la Dirección de Vialidad es la de buscar una alternativa para que la Ruta 199-CH evite el borde del Lago Villarrica, camino que en época estival se encuentra altamente saturado, perjudicando a turistas como también a quienes transitan hacia Curarrehue y, eventualmente, hacia y desde Argentina. Ello puede ser mediante un camino ubicado más al sur, o bien por el lado norte del lago. En los bordes costeros y lacustres, más allá de las defensas, el MOP, actuando en conjunto con la Coordinación de Concesiones, puede generar centros de actividades marítimas que, partiendo de caletas pesqueras existentes, mejoren las mismas y

proporcione oportunidad para otras actividades relacionadas y complementarias, como marinas públicas, paseos y gastronomía.

Un tercer eje que permitiría consolidar el territorio turístico andino de esta región, puede potenciarse considerando el tránsito por la Ruta 23 de Argentina, vía Aluminé. Ello pasa por mejorar la infraestructura y operación de los complejos fronterizos de los pasos Mamuil Malal y Pino Hachado (y eventualmente Icalma) para acoger turistas con las condiciones que estos requieren. El mejoramiento del aeródromo de Lonquimay complementaría este esfuerzo.

La señalización vial informativa-turística cumple un rol fundamental. En este sentido, construir rutas escénicas debe ser parte de las responsabilidades del MOP. Lo mismo ocurre con los senderos que permitan el disfrute con seguridad de los recorridos, y el descanso y alojamiento en los espacios y lugares naturales que buscan los visitantes.

Mejorar la conectividad terrestre y lacustre,

adecuándola a las exigencias de los turistas en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalización, desvíos estratégicos, horarios, etc., permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados. También ayudaría a habilitar al menos dos nuevos territorios, como son el sector occidental de la región y su borde costero, y ofrecer mejores y eficientes circuitos de recorrido en los destinos Araucanía Andina y Araucanía Lacustre. Aportaría, además, una mayor integración con el turismo de la Región del Bío Bío.

Destacan en la Región de La Araucanía el turismo de naturaleza y aventura y el turismo indígena, los que además se presentan en combinación en esta zona, lo que agrega valor a los mismos.

La visión para potenciar estos productos se basa en el desarrollo de una red de Rutas de Belleza Escénica que permitan, además, el cicloturismo con altos estándares de seguridad en las mismas y que interconecten las diversas iniciativas de ecoturismo, turismo aventura y

turismo indígena, conformando zonas de alta concentración de este tipo de ofertas.

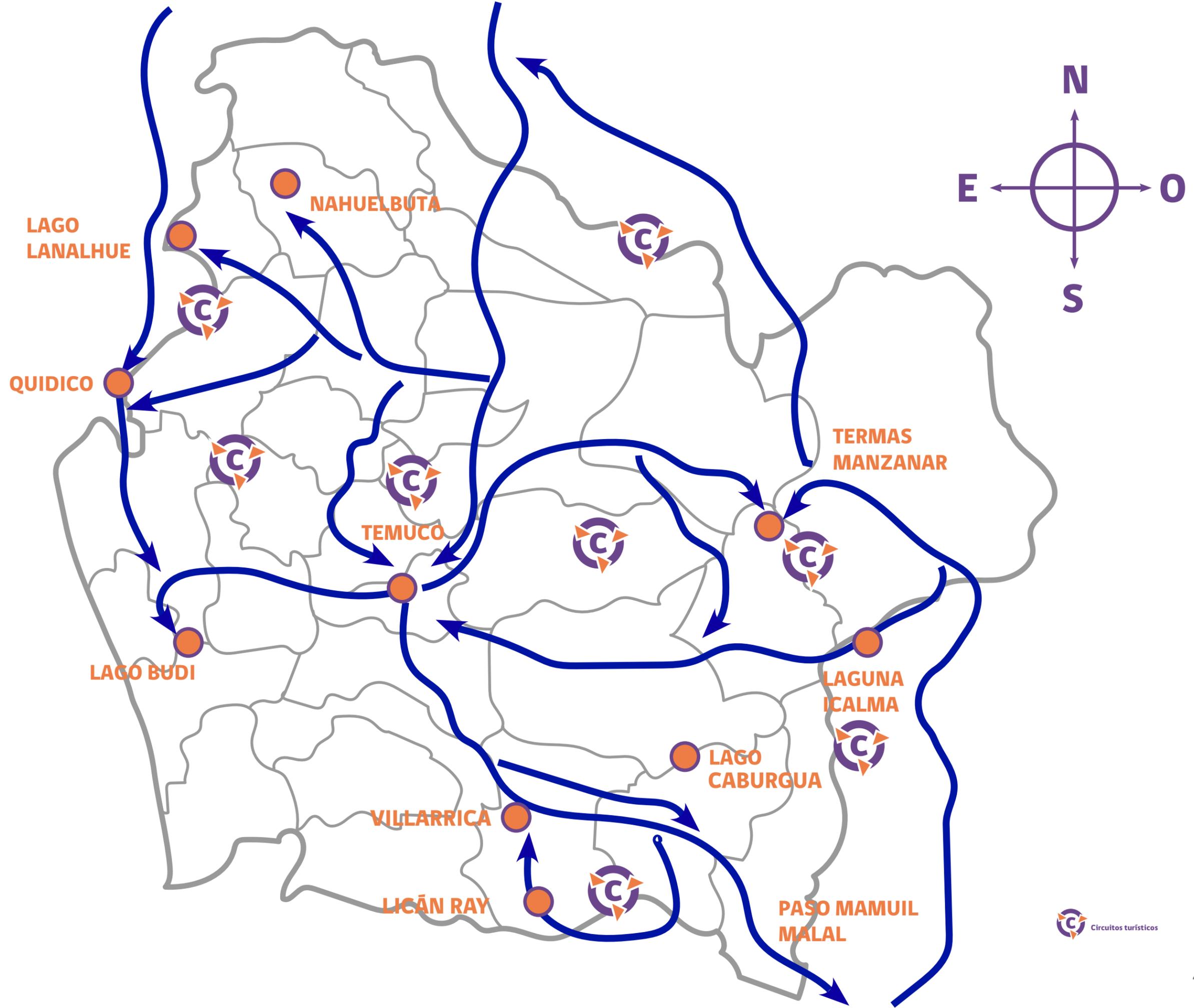
Los poblados fronterizos, por su propia ubicación geográfica y desde la perspectiva de la Agenda 30-30 del MOP, se deben considerar como una excepcional oportunidad para posicionar estratégicamente la imagen de nuestro país y, en particular, la identidad de la respectiva región en la que están emplazados, poniendo a las personas en el centro y buscando desarrollo sostenible con equidad territorial.

Para lograr lo anterior, estos poblados deben ser considerados como plataformas que dispongan de una completa oferta de servicios públicos y privados, con un alto estándar de calidad y operatividad. El objetivo es que los visitantes que decidan hacer un alto en su viaje y busquen satisfacer sus necesidades en estos poblados encuentren respuestas a ellas y que, a su vez, disfruten de una experiencia que cumpla y, ojalá, supere las expectativas del viajero.

La plataforma de servicios mencionada anteriormente, sea en servicios financieros, de alojamiento, alimentación, salud, comercio, transportes, comunicaciones, turismo, cultura y entretenimiento, debe contar con una infraestructura física diseñada, construida y equipada con criterios acordes a las aspiraciones de crecimiento y de equidad que se tengan.

El diseño arquitectónico y urbanístico debe considerar espacios suficientes para recibir visitantes de forma masiva, lo que ocurre en períodos estivales, fines de semana largos, cuando hay cierres de fronteras por distintas razones y cuando las condiciones climáticas, de emergencias o de accidentes viales importantes, obligan al viajero a realizar una parada en el poblado fronterizo.

Lo anterior puede requerir mayor número de camas para pernoctar, mayor espacio de estacionamiento para automóviles, camiones, buses y maquinarias; sistemas energéticos y de comunicaciones autónomos que permitan tener niveles operacionales que respondan adecuadamente a los eventuales aumentos de demanda y a todo evento. Esto implica tener mayores niveles de seguridad pública, mayor equipamiento que responda a mayores volúmenes y flujos de viajeros, mayores espacios para el esparcimiento y la recreación, junto con la continuidad de los servicios.



Déficits y desafíos

Insuficiente calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades

Definir una solución a la congestión de la Ruta 199 entre Villarrica y Pucón

Inadecuada accesibilidad al Lago Budi, cercano a la costa mediante la Ruta S-402

Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas

Circuito turístico por Aluminé y su proyección hacia San Martín de Los Andes

Falta de caminos de calidad, lo que impide realizar circuitos convenientes

Mejorar pistas de aterrizaje y terminales de los aeródromos de Angol, Victoria y Lolco

3.2 Déficit y desafíos

En la Región de La Araucanía se han identificado los siguientes déficits:

- Escasez de caminos de calidad para el turista, lo que impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos turísticos que los visitados en la ruta de ida. En este aspecto, urge generar una red de rutas en donde se requiere, en primer lugar, mejorar las rutas R-86, R-76-S, S-16 y S-20, constituyendo un eje alternativo a la Ruta 5 desde Los Sauces hasta Temuco, vía Traiguén, Galvarino y Cholchol, atravesando el corazón del territorio mapuche y también de la colonización suiza, italiana y francesa, lo cual le otorga un carácter multiétnico a la travesía. Curacautín- Melipeuco, por la Ruta R-925-S, puede ser otro eje alternativo, en este caso por los sectores precordilleranos con centros termales y de ski. Ambos ejes -dada la belleza del paisaje- deben ser tratados como rutas escénicas, con paradores, miradores y velocidad de diseño adecuados para el disfrute del viaje.

- Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas, como puede darse con las rutas de la Provincia de Arauco, en la Región del Bío Bío. Por ejemplo, la Ruta 160 ha sido recientemente mejorada, lo cual facilita el acceso de turistas hacia el norte de La Araucanía. Mejorar la Ruta P-60-R (en su paso por el lago Lanalhue), además de la habilitación de estacionamientos, accesos a lugares de interés, miradores, etc., permitiría un excelente acceso y conectividad entre ambas regiones. A su vez, el mejoramiento de la ruta P-90-R resultaría en una magnífica ruta escénica que serviría para paseos entre el balneario de Quidico, en la costa de la Provincia de Arauco, con Capitán Pastene, este último de gran valor cultural, con arquitectura patrimonial y gastronomía del jamón única en el país. Más al oriente se plantea abrir una ruta interregional del río Bío Bío, conectando Lonquimay con Ralco a través de una senda de penetración o ruta escénica usando como base la Ruta Q-689, atravesando la Reserva Nacional Altos de Pemehue y la Reserva Nacional Ralco. Se plantea también la apertura de una ruta por el oriente del Volcán Villarrica, que conecte Pucón con Coñaripe, en la Región de Los Ríos, atravesando paisajes de extraordinaria belleza.

Sumado a lo anterior, la región debe completar su parte de la Ruta Interlagos, y considerar su proyección hacia los lagos Galletué e Ical-

ma, por las rutas S-69 y S-61, las que deben tener condición de rutas escénicas con equipamiento estándar para este programa público de vialidad.

Finalmente, en este ámbito se propone una ruta escénica transcordillera de Nahuelbuta, que conecte Angol con Curanilahue, en la Región del Bío Bío. No obstante, debe lograrse una compatibilidad con otros usos de la ruta, de manera tal que no afecte a la actividad turística; por ejemplo: el uso forestal actualmente afecta el uso por parte de turistas de la Ruta P-60-R, generando riesgos importantes para los vehículos livianos.

- Insuficiente calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades que, por su tamaño y/o localización estratégica central de territorios con vocación para el turismo, sirven o deben servir como entrada a la región o a un subterritorio y aprovechar como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Angol, Lonquimay y Curacautín; también Melipeuco, Curarrehue y Puerto Saavedra. Estas ciudades se verían muy beneficiadas con un mejoramiento de algunos espacios públicos y puesta en valor de su patrimonio arquitectónico.

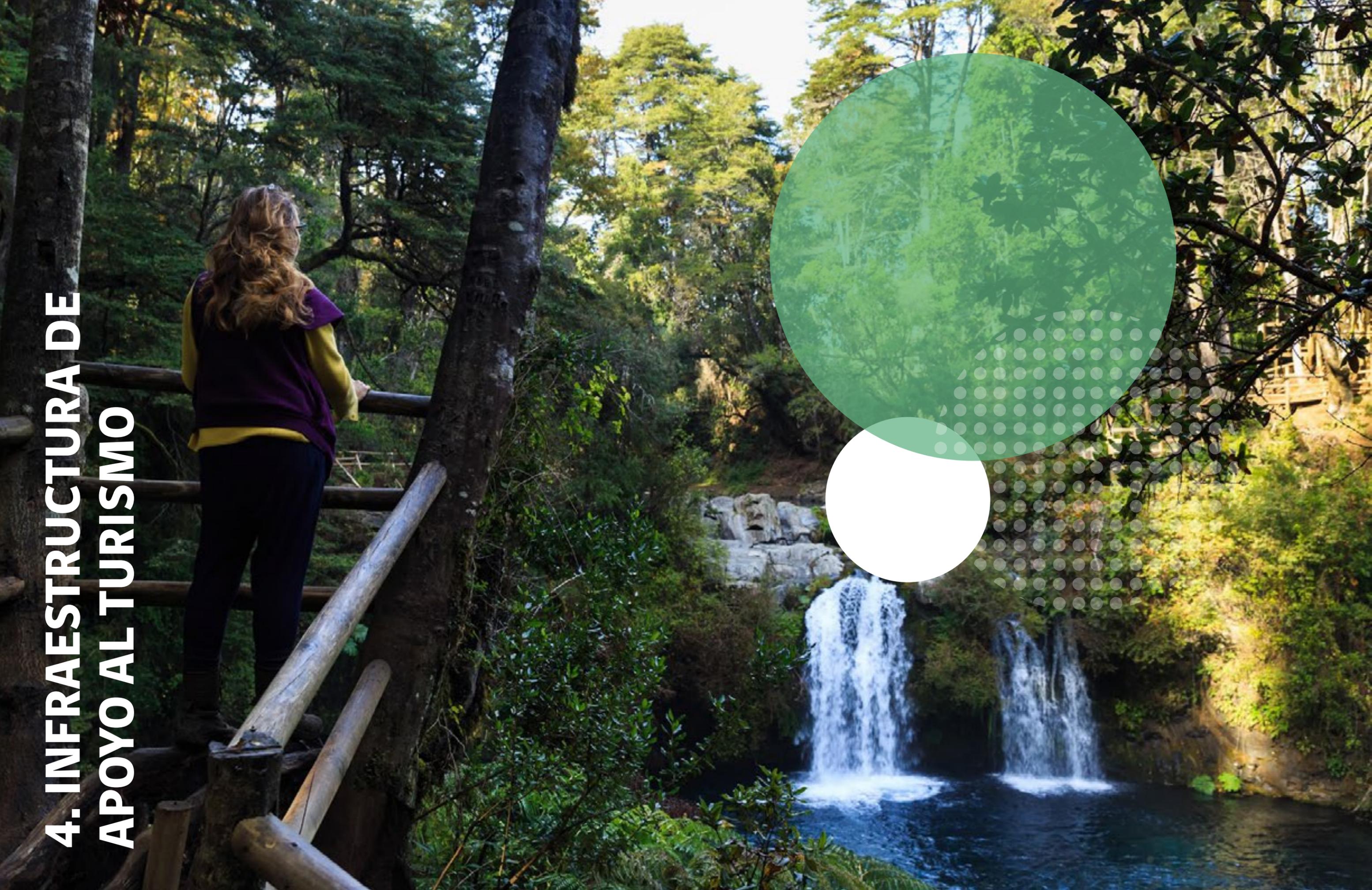
- Inadecuada accesibilidad al Lago Budi, cercano a la costa mediante la Ruta S-402, partiendo desde Puerto Saavedra. Este lago tiene además vocación para el velerismo, el que podría potenciarse con la construcción de una marina pública por parte de la DOP. También considerar una apertura controlada y controlable de la barrera, lo que permitiría la navegación mar adentro y viceversa. El mejoramiento de la accesibilidad beneficiaría también al turismo mapuche que en esta zona ofrece alojamiento rural tradicional (rucas). El antiguo ramal ferroviario a Nueva Imperial puede servir como vía alternativa de acceso o vía complementaria, al usar su faja para generar una ruta de trekking o de ciclismo.

- En términos de integración internacional con el turismo argentino, se recomienda explorar la posibilidad de un circuito turístico por Aluminé y su proyección hacia San Martín de Los Andes. Ello requiere mejoramiento de la Ruta S-61 y del complejo fronterizo Icalma, puesto que los otros dos disponibles -Pino Hachado y Mamuil Malal- cuentan ya con muy buena infraestructura. Estos caminos y su atravesio por las Reservas Nacionales Villarrica y China Muerta constituyen uno de los más bellos caminos cordilleranos de Chile.

- En materia de vialidad, se hace necesario definir una solución a la congestión de la Ruta 199 entre Villarrica y Pucón, que en temporada estival y feriados largos no tiene la suficiente capacidad para proporcionar un desplazamiento fluido, más si se considera el carácter internacional de la misma. Dos opciones surgen como soluciones posibles: una por el norte del lago, donde antiguamente hubo un camino público, o bien por el sur de la actual, haciendo un bypass al borde lacustre con interconexiones de tanto en tanto entre ambas. Se estima que esta última opción tendría más rentabilidad social, pues serviría mejor a las ciudades de Villarrica y Pucón, no habiendo poblados en el lado norte del lago.

- En materia aeroportuaria se recomienda mejorar pistas de aterrizaje y terminales de los aeródromos de Angol, Victoria y Lolco (Lonquimay), lo que serviría para dar rápido acceso a algunos turistas a estos destinos, sirviendo además como alternativas de evacuación rápida en casos de urgencias médicas u otras.

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



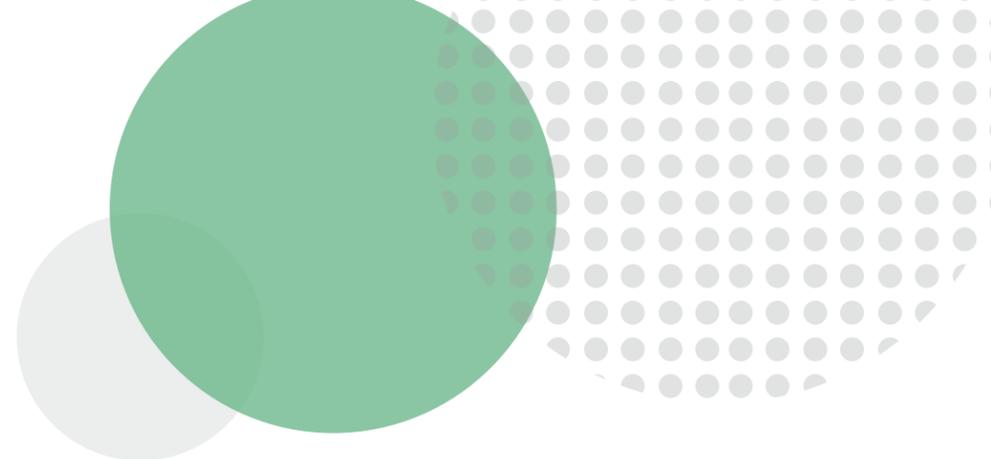
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

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

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Portuarias	Vialidad	Total general	Vialidad	Total general
Cautín		17	28	1	6	30	38	120
Interprovincial		1						1
Malleco	1	4	24		1	5	15	50
Malleco, Cautín							1	1
Total general	1	22	52	1	7	35	54	172

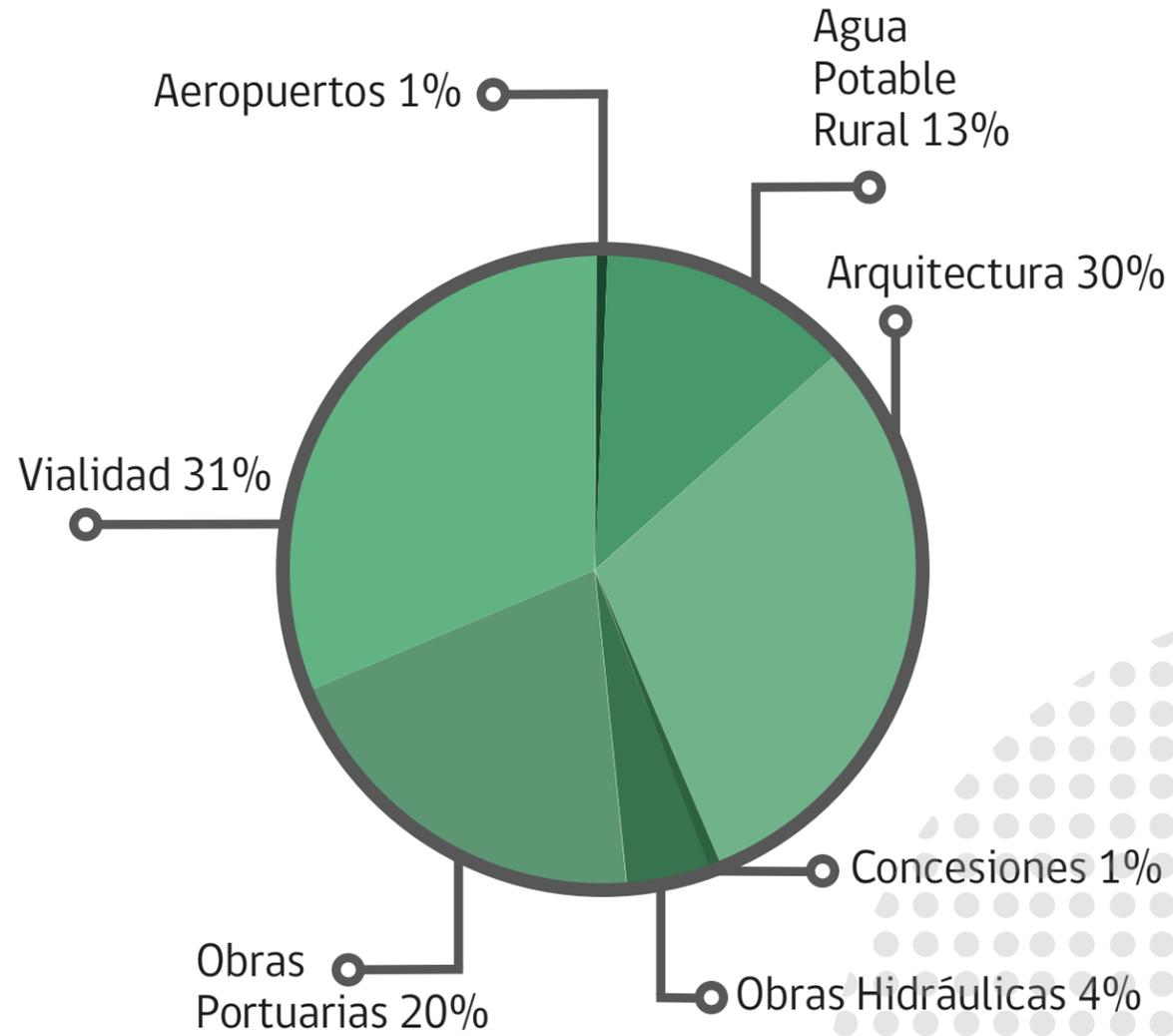
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Araucanía Andina	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	4
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	8
		Infraestructura de Transporte Terrestre	2
		Paso y Complejo Fronterizo	1
		Patrimonio	1
		Sendero Interpretativo	3
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	4
	Vialidad	Conector Vial Turístico	5
Araucanía Costera		Ruta Escénica	12
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	4
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	7
		Patrimonio	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	10
Araucanía Lacustre	Vialidad	Conector Vial Turístico	5
		Ruta Escénica	4
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	8
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	10
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	15
		Caleta Pesquera y Turística	1

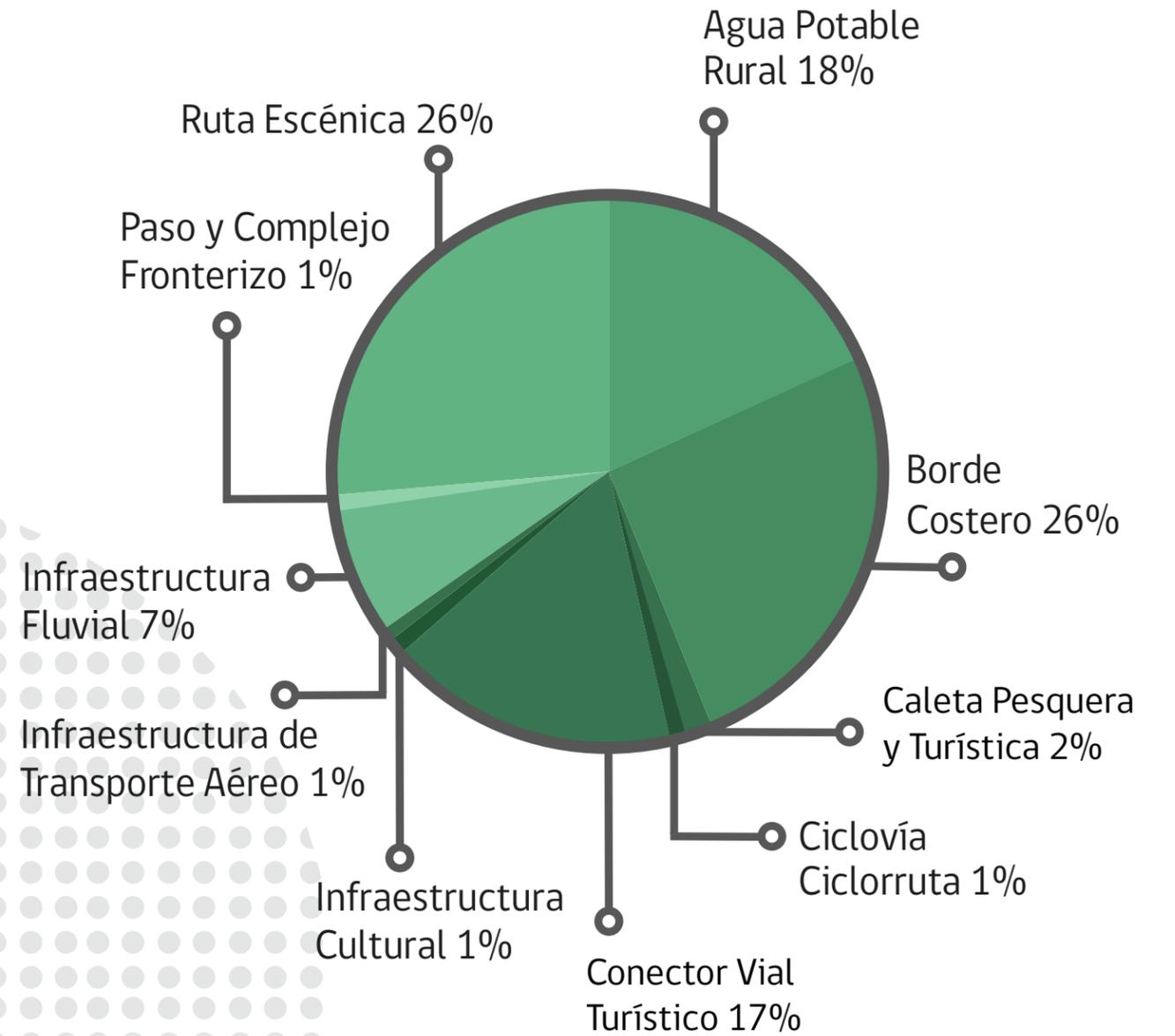


DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total	
		Infraestructura Fluvial	1	
	Vialidad	Ciclovia-Ciclorruta	1	
		Conector Vial Turístico	6	
		Ruta Escénica	11	
Capitán Pastene - Purén - Angol	Arquitectura	Patrimonio	5	
	Obras Portuarias	Borde Costero	1	
Nahuelbuta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1	
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2	
		Sendero Interpretativo	1	
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2	
Pucón		Ruta Escénica	4	
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1	
Temuco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2	
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3	
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1	
		Patrimonio	2	
		Concesiones	Infraestructura de Transporte Terrestre	1
Otro Destino	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	2	
	Obras Portuarias	Borde Costero	1	
		Infraestructura Fluvial	1	
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1	
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1	
		Patrimonio	1	
		Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	2
		Obras Portuarias	Caleta Pesquera y Turística	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1	
		Ruta Escénica	1	
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1	
Araucanía Lacustre	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1	
Araucanía Andina	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1	
Total general			172	

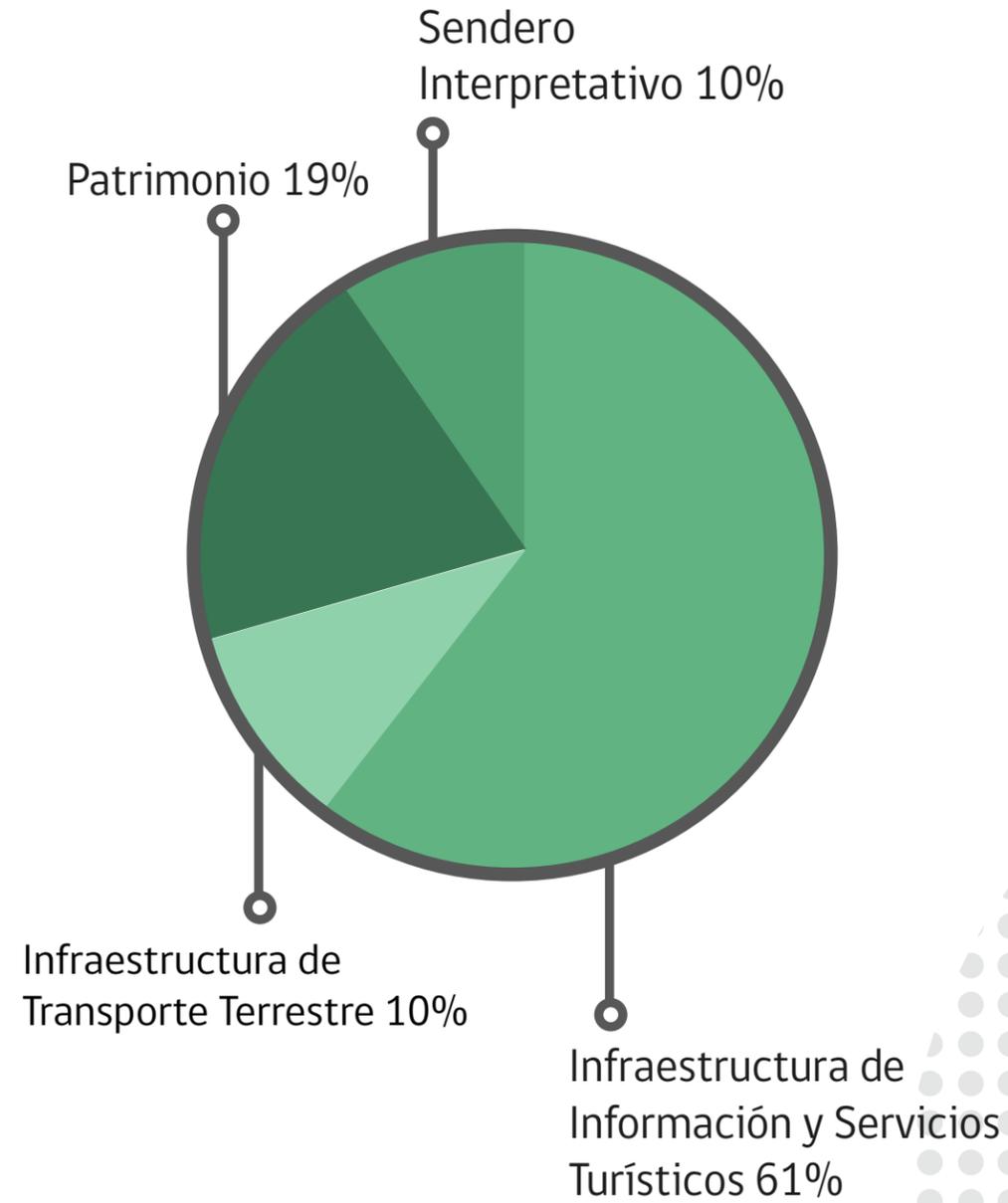
Por unidad técnica



Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



Mejoras de rutas escénicas y de borde costero son los principales requerimientos con financiamiento sectorial.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Cautín	Carahue	Ampliación APR - Nehuentúe	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción bypass Carahue, desde Ruta S-40 hasta cruce con Ruta S-518	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción centro de información mapuche y servicios al turista - Carahue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información mapuche y servicios al turista - Nehuentúe	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción rampa y embarcaderos turístico - Moncul	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción rampa y embarcadero turístico - Tranapunte	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción rampa y embarcadero turísticos - Carahue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica Ruta S-40 - Temuco -Puerto Saavedra	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Carahue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa - Carahue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta S-138 S - Tranapunte - Límite región norte	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación de sistema APR - Puyangue - Carahue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Costera	Ejecución	Corto
	Chol Chol	Construcción centro de información mapuche y servicios al turista - Chol Chol	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento ruta escénica mixta R-76-S y S-16 - Desde Traiguén hasta Nueva Imperial	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Cunco	Ampliación APR - Unión cordillera a Quecherehue, Huerere - Cunco y otros	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Construcción de ribera recreativa - Sector Río Blanco del Lago Caburgua	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica Ruta S-75 - Lago Colico - Lago Caburgua	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de infraestructura pública habitante - Parque Nacional Huerquehue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Playa Ponciano Castro - Lago Colico - Cunco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta Interlagos - San Pedro-Pitrunco - Los Raulies - Pedregoso	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta S-75 S - Colico - Caburgua norte	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
	Curarrehue	Ampliación APR - Catripulli - Curarrehue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación APR - Curarrehue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanales e información al turista - Catripulli	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción conexión vial - Zona de puentes Pitrahue y El Piano	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción senda no motorizada turística - Entre acceso a Reserva Nacional Villarrica y Ruta S-965, sector Los Potreros	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta 199-CH, entre Curarrehue y Puesco con ciclovía	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta S-965, entre Curarrehue, Reigolil y Flor del Valle	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento conectividad - Catripulli-Parque Nacional Villarrica por Ruta S-947	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Pucón	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de ribera - Borde Río Curarrehue, con pertinencia local	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Largo
	Freire	Construcción sistema APR - Mahuidache y Millelche	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Temuco	Ejecución	Corto
	Lautaro	Construcción/Habilitación de costanera - Lautaro, en ribera Río Cautín	Infraestructura Fluvial	Obras Portuarias	Sectorial	Temuco	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción centro de información y servicios al turista - Lautaro	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción sistema APR - Tres Esquinas - Los Aromos - La Peña - Nalcaco - Chumil	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Corto
		Construcción terminal rodoviario con centro de información turística - Lautaro	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Prefactibilidad	Largo
	Loncoche	Construcción APR - Huellanto y 6° faja de Gorbea y Manhue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Melipeuco	Construcción conexión vial - Ralco - Lonquimay, regiones del Bío Bío y La Araucanía	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta S-563, desde S-61	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta S-575 entre cruce Ruta S-563 y acceso Reserva Nacional Villarrica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta S-61, Melipeuco - Icalma	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
	Melipeuco	Ampliación sistema APR - Melipeuco a Sahuelhue, Melipeuco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Corto
	Nueva Imperial	Construcción defensas fluviales - Río Cautín y Estero Trairaico	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción defensas fluviales - Río Chol Chol, sector urbano Nueva Imperial	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción rampas y embarcaderos turísticos - Chol Chol - Nueva Imperial	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento/Restauración puente de madera - Río Chol Chol	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Ruta S-30 S - Labranza-Nueva Imperial	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
	Nueva Imperial, Temuco	Ampliación/Reposición pavimento - Ruta S-30 S, Temuco - Nueva Imperial	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Corto
	Padre Las Casas	Ampliación/Reposición - Acceso sur a Temuco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Temuco	Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción defensas fluviales - Río Cautín, sector urbano de Temuco y Padre Las Casas	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Temuco	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación sistema APR - Metrenco - Padre Las Casas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Temuco	Ejecución	Corto
	Pitrufquén	Construcción de rampa y embarcadero turístico - Confluencia de Río Pedregoso con Toltén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
	Pucón	Instalación sistema APR - Paillaco - Pucón	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
	Pucón	Ampliación APR - Caburgua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación de Mercado - Pucón	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Ampliación y mejoramiento de senderos, ciclovías y miradores - Parque Nacional Villarrica	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción/Habilitación marina pública - Pucón	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción centro de información ambiental y turismo - Terreno comodato entregado a Conaf	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de servicios artesanales e información al turista - Quelhue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ciclovía - Pucón-Caburgua	Ciclovía-Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción costanera recreativa - Playa Negra, Caburgua	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción marina pública - Lago Caburgua	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción ribera recreativa - Río Trancura	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento/Habilitación Residencia Schmidlin para biblioteca - Purén	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica Ruta S-887 - Pucón - Refugio Volcán Villarrica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ribera oriente Lago Caburgua	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento de acceso - Parque Nacional Villarrica	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de embarcaderos y baños públicos - Lago Villarrica, Pucón	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de IPH - Parque Nacional Villarrica	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Estero Botrolhue y Habilitación descarga al Río Cautín - Temuco	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Temuco	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Playa Grande - Pucón	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta S-919 - Quelhue - Carhuello	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Rutas S-941 y S/Rol, Cr 199 Ch (Palguín) - Límite región sur	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Corto
	Puerto Saavedra	Ampliación APR - Boca Budi	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación APR - Puerto Domínguez	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información lafquenche y servicios al turista - Puerto Saavedra	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción centro de información y servicios al turista - Puerto Domínguez	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción rampa y embarcaderos turísticos - Nehuentúe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica Ruta S-36 - Carahue- Nehuentúe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica Ruta S-402 - Entre Puerto Saavedra y cruce Ruta S-46	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Nehuentúe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero- Puerto Saavedra	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa - Nehuentúe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
	Temuco	Construcción/Habilitación centro de interpretación geológica y vulcanológica - Cerro Ñielol (incluye mirador)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción/Habilitación de centro de información vulcanológico	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de parque de extensión cultural en sitio histórico - Villarrica	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción teleférico - Cerro Ñielol	Infraestructura de Transporte Terrestre	Concesiones	Extrasectorial	Temuco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica mixta Ruta S-20 - Desde Chol Chol hasta Temuco	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Queule	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Temuco	Prefactibilidad	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento integral casa de máquinas Museo Nacional Ferroviario - Temuco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Ejecución	Corto
	Teodoro Schmidt	Mejoramiento ruta escénica S-46 - Entre localidad de El Temo y cruce Ruta S-402	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
	Toltén	Mejoramiento borde costero - Caleta La Barra, Toltén	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Mejoramiento sistema APR - Los Boldos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
	Toltén	Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanía e información lafquenche al turista - Queule	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de interpretación de terremotos y tsunamis	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Costera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción explanada caleta pesquera artesanal - Queule	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica mixta en Ruta S-60 - Entre Hualpín y Queule	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Parque Santuario La Poza, Pucón	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento pasadas urbanas Ruta S-30-40 S - Temuco - Carahue (por Carahue)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Costera	Ejecución	Mediano
	Vilcún	Conservación y obras mitigación - Volcán Llaima	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Largo
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta Cherquenco Volcán Llaima - Curacautín, por Rutas S-31 y S-209 hasta cruce Ruta R-925-S	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta Cherquenco- Volcán Llaima, por Ruta S-353 hasta cruce con Ruta S-61	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta R-925-S, Curacautín - Melipeuco por Conguillío	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Rutas R-925-S, S-297-R y S-31 - Sector Captrén - Cherquenco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Corto
	Villarrica	Construcción/habilitación marina pública - Villarrica	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción/Habilitación ruta escénica mixta en Ruta S-69 - Entre Los Laureles y Villarrica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción/Habilitación turística ribera del Río Toltén - Desde Nacimiento hasta Pedregoso	Infraestructura Fluvial	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Volcán Villarrica	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información de la navegación del Toltén y otros ríos	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios al turista - Licán Ray	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción rampa y embarcadero turístico - Naciente de Río Toltén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ribera recreativa - Río Toltén en Villarrica	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción sistema APR - Rayenco - Afunalhue - Villarrica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción terminal de buses - Licán Ray	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Lacustre	Prefactibilidad	Mediano
		Habilitación Playa Pucara - Villarrica	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Instalación sistema APR - Chaura - Villarrica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta escénica mixta - Ruta a Pucón por segunda faja Villarrica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta Cudico - Pino Huacho - Challupén (al oriente de Ruta S-95-T)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica Ruta S-95-T - Villarrica - Licán Ray - Pucura - Coñaripe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento playas - Licán Ray - Lago Calafquén - Villarrica	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y construcción ruta escénica - Borde norte Lago Villarrica, entre Villarrica y Pucón	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Diseño y Ejecución	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR - Región de La Araucanía	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
Malleco	Angol	Construcción/Habilitación sendero interpretativo - Ruta Piedra de Águila - Angol - Cañete - Parque Nacional Nahuelbuta	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Nahuelbuta	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento/Restauración y habilitación - Ex Hospital de Angol	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso sur parque - Parque Nacional Nahuelbuta (desde Purén, por Ruta R-240)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento CBI Ruta R-150-P - Angol - Parque Nacional Nahuelbuta	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Ejecución	Corto
		Mejoramiento de infraestructura pública habilitante - Parque Nacional Nahuelbuta	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Nahuelbuta	Prefactibilidad	Mediano
	Collipulli	Construcción de centro de información turística de la influencia ferroviaria en la región Gustavo Bernery - Inmediaciones viaducto del Malleco	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Curacautín	Ampliación APR - Río Blanco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación APR - Malalcahuello	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción centro de interpretación ambiental y de montaña - Reserva Nacional Malalcahuello	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información pehuenche y servicios al turista - Ruta R-89, sector Arenales	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios al turista - Curacautín	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios al turista - Malalcahuello	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpretación de recursos geológicos - Araucanía Andina	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción embalse Río Blanco - Curacautín	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Corto
		Construcción sendas de trekking a glaciario Sierra Nevada - Sector Alto Centinela	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Largo
		Construcción terminal de buses - Curacautín	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento/ Restauración y habilitación - Estación Manzanar y entorno	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento aeródromo - Curacautín	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento camino CBI - Camino Tolhuaca - Curacautín	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta R-925-S - Curacautín - Conguillío, sector Hueñivales - Captrén	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Corto
	Curacautín, Victoria	Mejoramiento Ruta 181-CH - Sector Victoria - Curacautín	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Corto
	Lonquimay	Ampliación APR - Icalma	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción/Habilitación camino para trekking y ciclovía - Ruta Volcán Lonquimay - Tolhuaca - Cráter Navidad	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información pehuenche y servicios al turista - Laguna Galletué	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información pehuenche y servicios al turista - Icalma	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de centro de información y servicios al turista - Lonquimay	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero público - Sector poniente Laguna Galletué	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Largo
		Construcción embarcaderos peatonales - Lago Icalma - Lonquimay	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Corto
		Construcción ribera recreativa - Borde sur Laguna Icalma	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción terminal de buses - Lonquimay	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Circuito Rutas R-791, R-785 desde intersección R-89, Contraco, hasta cruce 181-CH	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta Lautaro - Curacautín - Paso Pino Hachado por S-11-R, 181-CH, R-89 - Cuesta Las Raíces	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento complejo fronterizo - Icalma	Paso y Complejo Fronterizo	Arquitectura	Sectorial	Araucanía Andina	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Playa Villa Icalma - Lago Icalma	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Araucanía Andina	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y construcción ruta escénica - Ruta Lonquimay - Ralco	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento y construcción ruta escénica - Ruta S-95, Icalma - Liucura	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
	Los Sauces	Mejoramiento/Restauración de Teatro de Los Sauces	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Ejecución	Corto
	Lumaco	Mejoramiento/Restauración Casa Salvestrini para uso como museo	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento ruta escénica Rutas R-90-P/P-90-R - Capitán Pastene - Quidico	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
	Purén	Construcción APR - Comunidad Butarrincón	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información y servicios al turista - Purén	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Restauración de Teatro de Purén	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Ruta R-80-P, entre Conculmo y Purén	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento desembocadura - Río Queule	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Capitán Pastene - Purén - Angol	Diseño y Ejecución	Corto
	Traiguén	Mejoramiento/Restauración de Teatro de Traiguén	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Restauración Edificio Carbonera y Maestranza - Museo Ferroviario de Temuco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Temuco	Ejecución	Largo
		Mejoramiento ruta escénica mixta - Ruta R-86 desde Angol hasta Victoria	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Nahuelbuta	Diseño y Ejecución	Mediano
	Victoria	Mejoramiento ruta escénica - Ruta R-71, entre Ruta 5 y Termas de Tolhuaca	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Termas de Tolhuaca - Curacautín, por Ruta R-755	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Araucanía Andina	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento pasada urbana - Victoria	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
Malleco, Cautín	Lonquimay, Melipeuco	Mejoramiento CBI - Ruta S-61, sector Melipeuco - Icalma - Paso Icalma	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Araucanía Lacustre	Ejecución	Corto

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.

