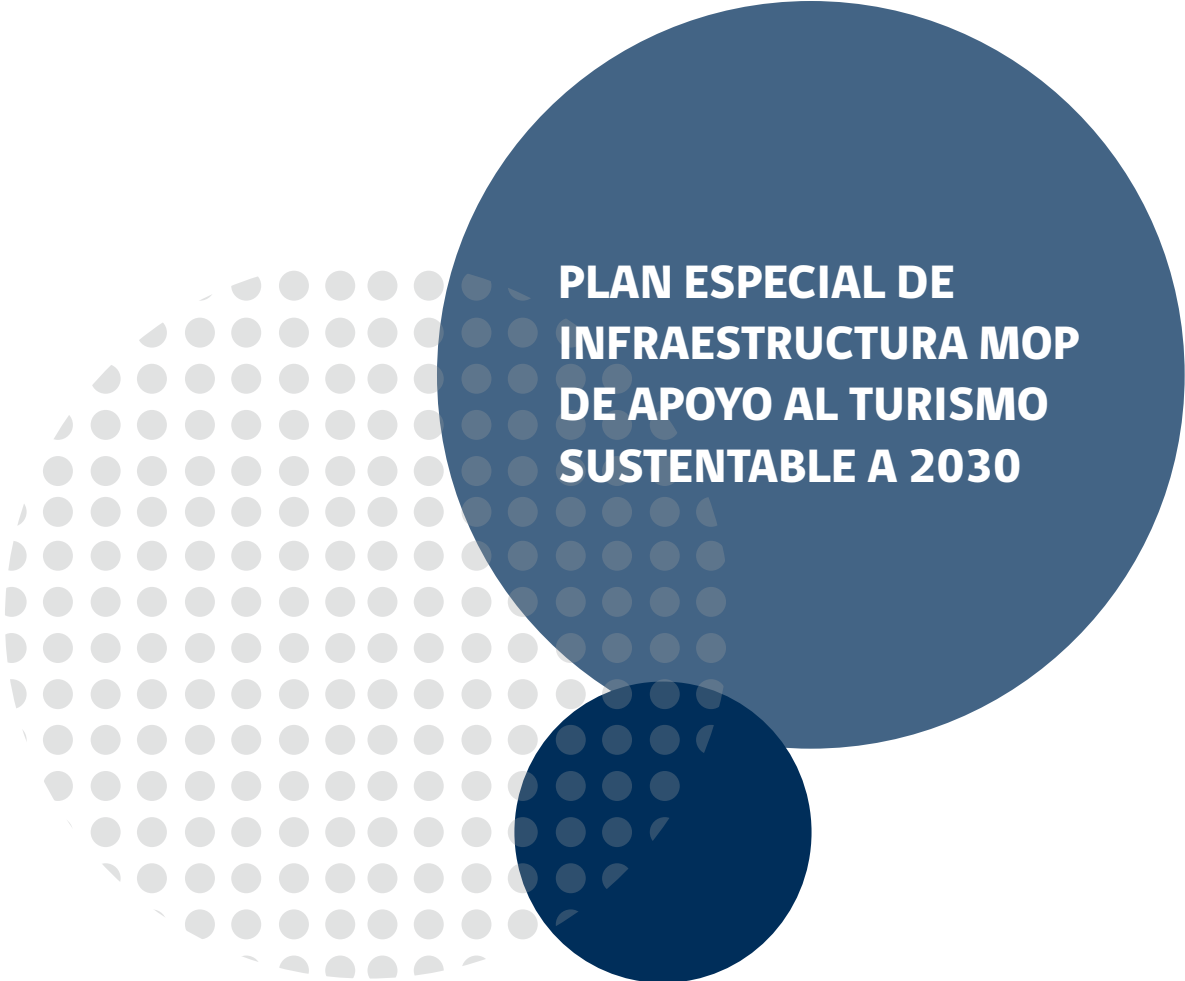




PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
2. METODOLOGÍA	32
2.1 Esquema general metodológico	34
2.2 Participación ciudadana	38
3. IMAGEN OBJETIVO	40
3.1 Visión de la infraestructura	42
3.2 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 Magallanes y de la Antártica Chilena. Dicho plan tiene por objetivo identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en esta región.

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

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

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

INTRODUCCIÓN

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



Introducción

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

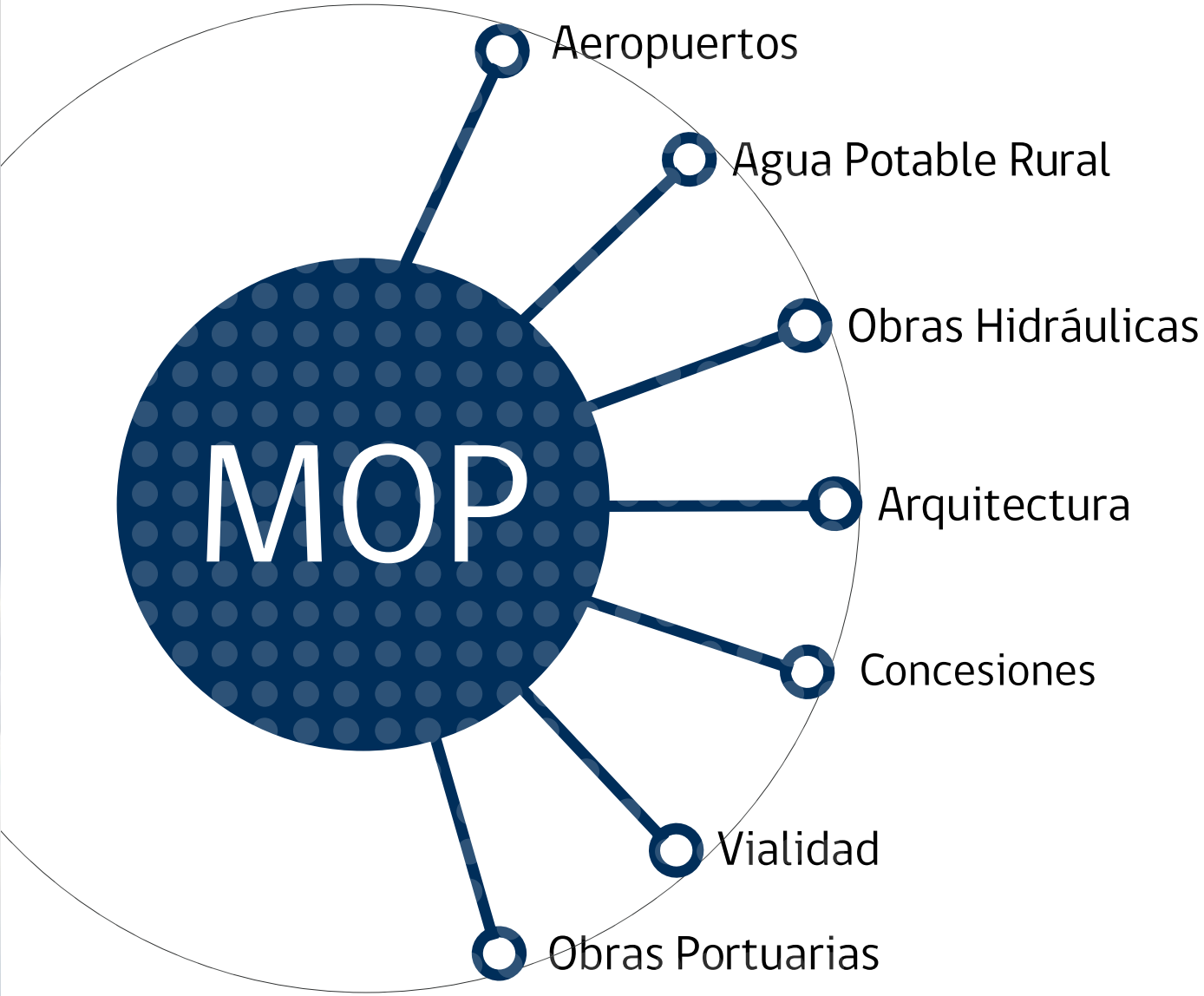
Este proceso se inició con la generación del estudio denominado “Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo”, el cual surgió de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que presenta el turismo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

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

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

En la Región de Magallanes se desarrollaron tres talleres de participación, dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron – en conjunto con la comunidad – las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Punta Arenas y Puerto Natales. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta. Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

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



1. EL TURISMO



1.1 El turismo en el mundo

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

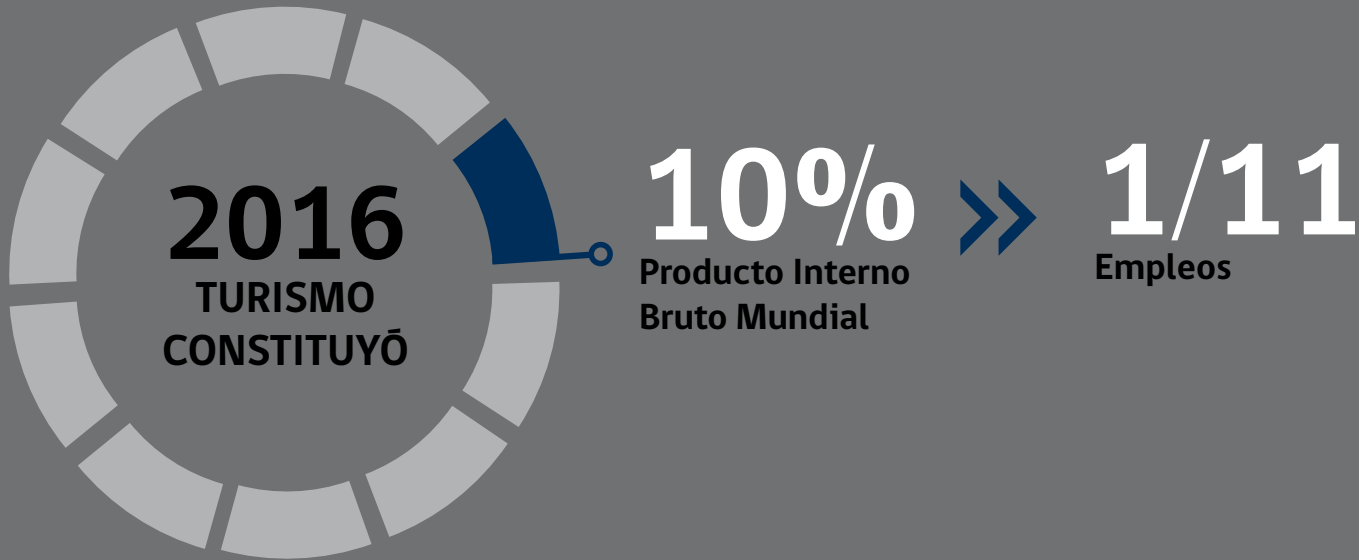
Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector es el aumento sostenido de las llegadas de turistas internacionales. A nivel mundial, éstas ascendieron a 1.235 millones en el año 2016, lo que equivale a un incremento de 5% respecto de 2015, año que ya había mostrado un incremento de un 4,1% en

relación con 2014.

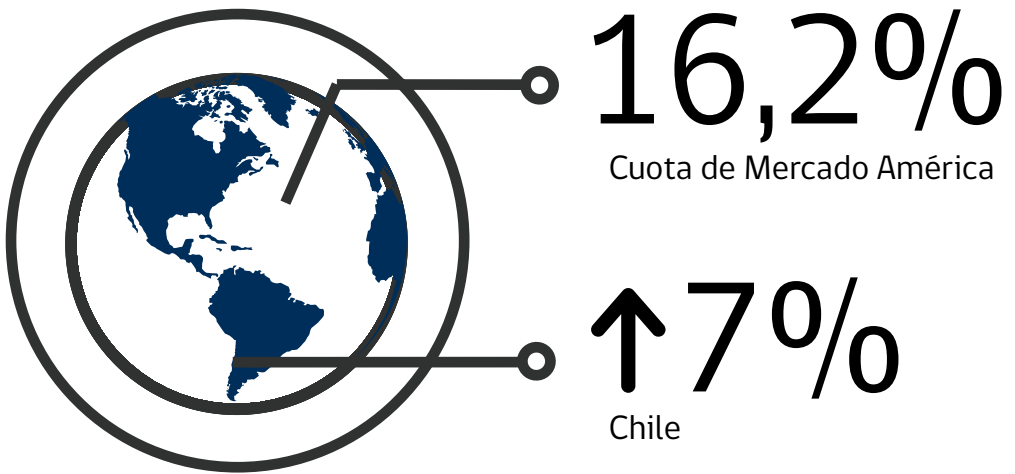
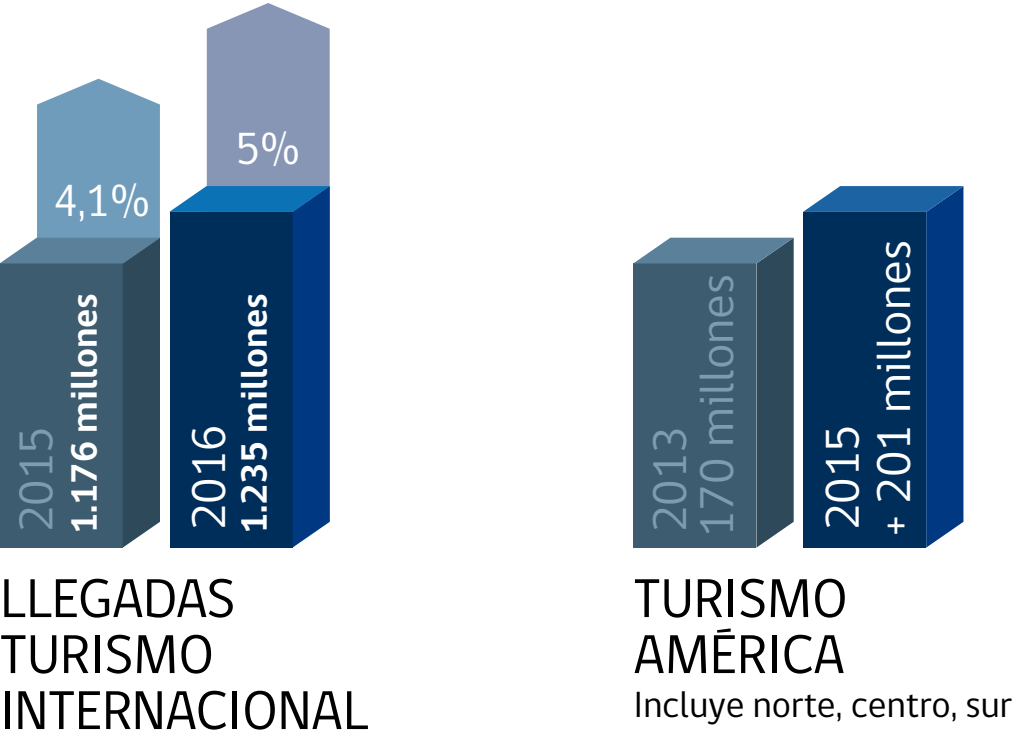
En el caso de América –territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado–, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional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

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

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



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





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 •

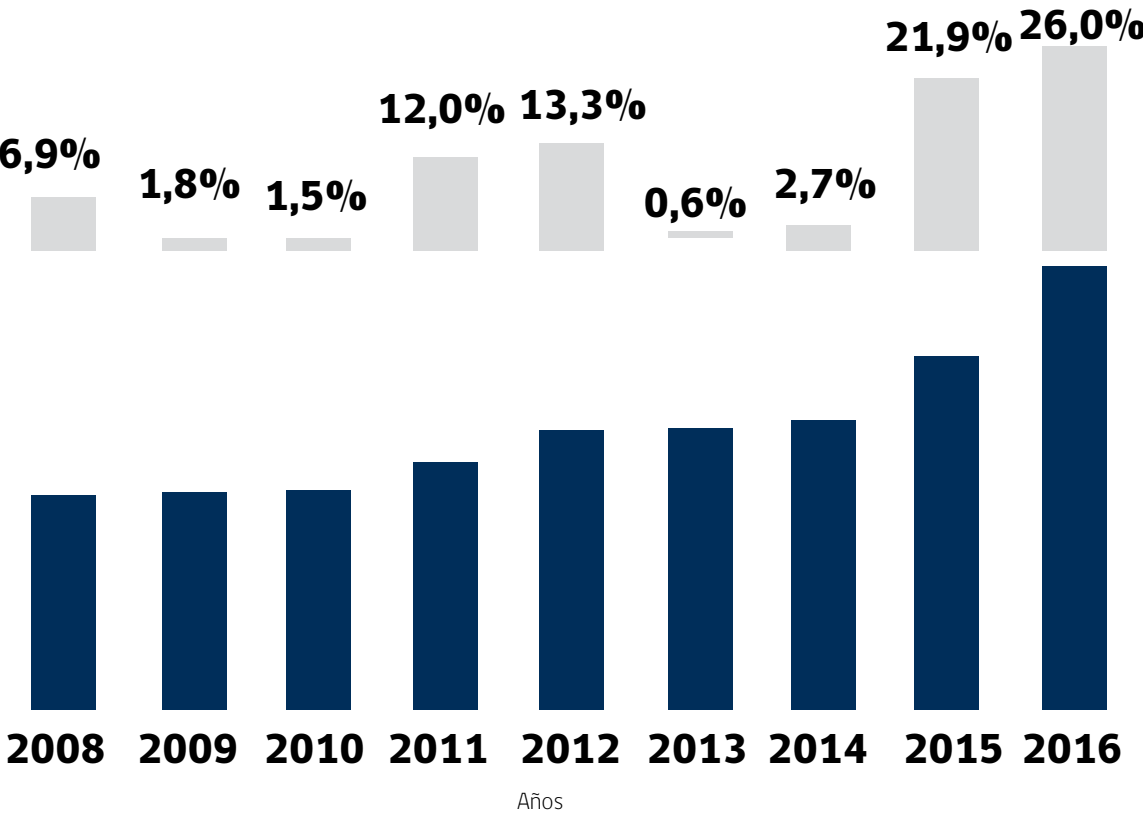
5.640.700
TURISTAS
EXTRANJEROS

+ 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 brasileiro se destaca por sus

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

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

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

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



Competitividad turística e infraestructura

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

Es importante recalcar que Chile destaca por

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

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

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

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



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

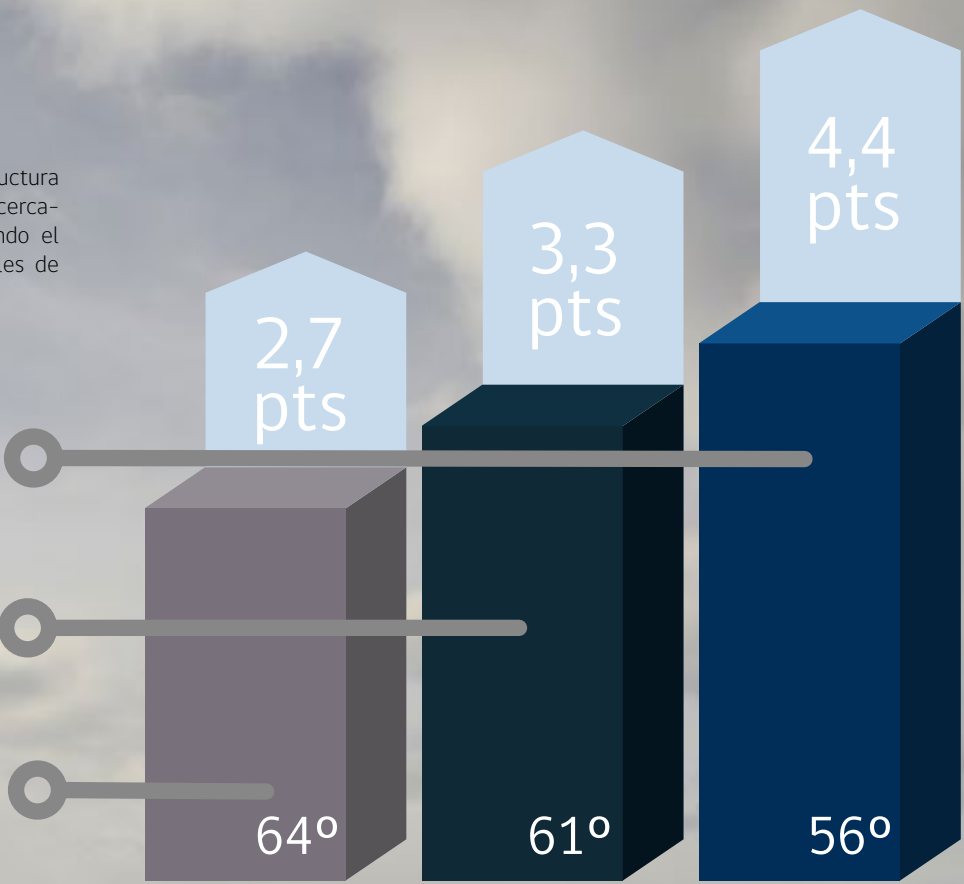
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	50	5.10
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.60
Infraestructura	58	3.80
Recursos naturales y culturales	49	270
Promedio		4.05

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



Islas, fiordos, canales y penínsulas dan forma a las costas de la Región de Magallanes

1.3 El turismo y la infraestructura en la región

La Región de Magallanes y la Antártica Chilena presenta características geomorfológicas con singulares relieves, muchos de los cuales llegan a constituir atractivos turísticos de jerarquía internacional. Sus costas recortadas forman un gran número de islas, archipiélagos, penínsulas, canales y fiordos, conformando una situación topográfica irregular que corre en torno a un eje en dirección norte-sureste con un ancho variable, alcanzando su máxima expresión entre Punta Dungenes en el extremo oriental del Estrecho de Magallanes y los islotes Evangelistas en el Pacífico.

A continuación, se describe la situación de la conectividad en la región:

a) Punta Arenas

Vía aérea: se accede a Punta Arenas desde las ciudades de Santiago, Puerto Montt y la localidad de Balmaceda; aterrizando en el

Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo, ubicado a 20 km al norte de la capital. Desde el aeropuerto al centro de la ciudad se llega por la carretera norte, Ruta 9, en un tiempo estimado de 25 a 30 minutos.

Desde el mismo aeropuerto salen todos los días buses, minibuses y taxis que llevan pasajeros a la ciudad o a otras localidades. También hay vuelos regulares regionales desde las ciudades de Porvenir y Puerto Williams. Además, existen conexiones con las ciudades argentinas de Calafate, Río Grande y Ushuaia.

Vía terrestre: la mayoría de los vehículos procedentes de otras regiones de Chile y de Argentina ingresan utilizando la Ruta 255-CH, Monte Aymond-Punta Arenas, luego de transitar por territorio argentino.

Vía marítima: Punta Arenas cuenta con dos



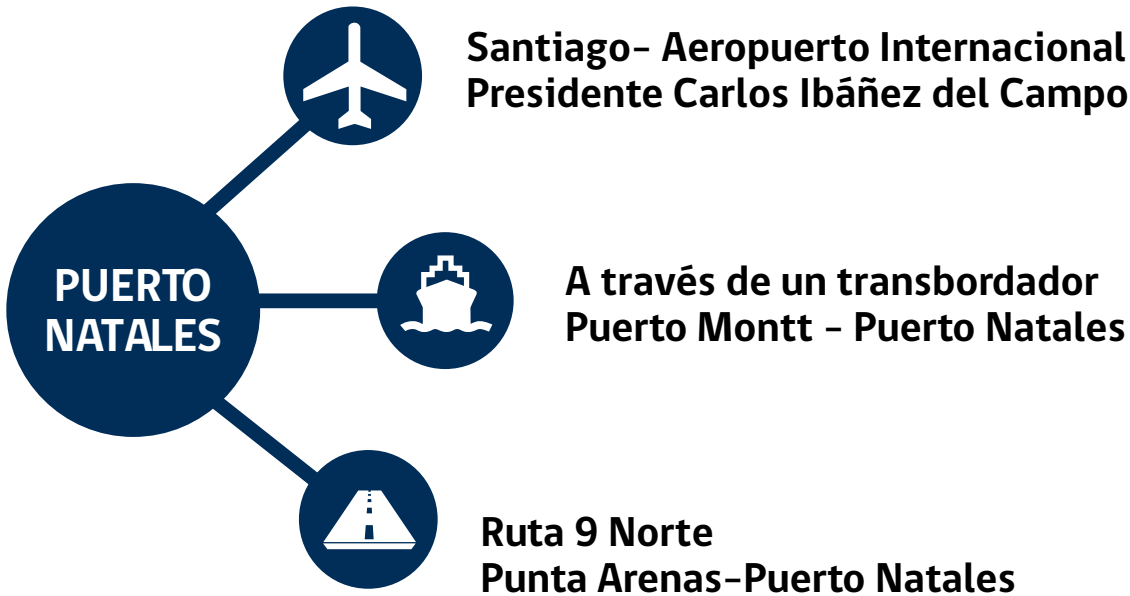
terminales navieras, los cuales son Arturo Prat y José de los Santos Mardones. El primero sirve a embarcaciones menores; mientras que el segundo está enfocado en grandes embarcaciones

b) Puerto Natales

Vía terrestre: el principal acceso es la Ruta 9 Norte, Punta Arenas-Puerto Natales. Las otras

alternativas de ingreso vía terrestre son por intermedio de los pasos fronterizos con Argentina de Casas Viejas, Dorotea y Río Don Guillermo.

Vía aérea: a partir del año 2016, se incorporó como nuevo destino aéreo la ciudad de Puerto Natales, permitiendo tener vuelos directos desde Santiago, especialmente entre los



meses de diciembre y febrero, periodo que presenta condiciones climáticas favorables y de mayor flujo de pasajeros, atraídos por el Parque Nacional Torres del Paine.

Vía marítima: a través de un transbordador –especialmente acondicionado para el transporte de pasajeros, vehículos y carga– es posible acceder a Puerto Natales desde Puerto Montt. El trayecto dura cuatro días y tres noches.

c) Porvenir

Vía aérea: para llegar a Porvenir, capital de la provincia de Tierra del Fuego, existen vuelos diarios desde Punta Arenas (excepto los días domingos), que tienen una duración de 15 minutos aproximadamente.

Vía marítima: es necesario cruzar el Estrecho de Magallanes a Tierra del Fuego para llegar a Porvenir, y existen dos alternativas:

- Embarcar en el ferry que diariamente (excepto los lunes) zarpa desde Tres Puentes en Punta Arenas, y tras un trayecto de 2,5 horas llega a Bahía Chilota en Tierra del Fuego, distante a 3 km de la ciudad de Porvenir.
- Una segunda opción para cruzar por vía marítima a Tierra del Fuego es embarcar en un

ferry (con frecuencia de 30 minutos) que tiene acomodaciones tanto para pasajeros como para vehículos. Este zarpa desde Primera Angostura, distante 170 km de Punta Arenas y realiza una travesía de 20 minutos aproximadamente para llegar a Bahía Azul en Tierra del Fuego, distante a 120 km de Porvenir.

e) Puerto Williams

Vía aérea: para llegar a Puerto Williams, capital de la provincia Antártica Chilena, existen vuelos diarios (excepto los domingos) desde Punta Arenas.

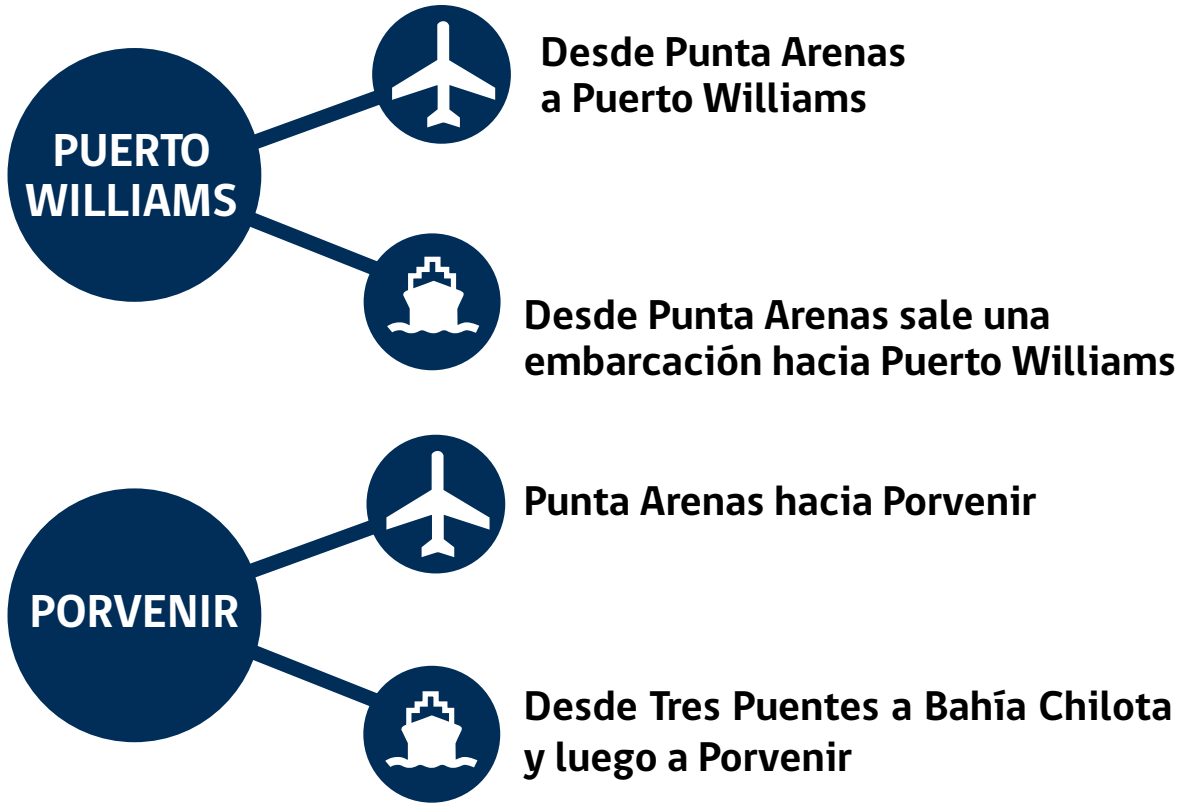
Vía marítima: desde Punta Arenas sale una embarcación con destino a Puerto Williams los días jueves y de regreso los días sábados. La nave tiene capacidad para transportar carga y pasajeros. El viaje tiene una duración de 30 horas aproximadamente.

f) Puerto Edén

Hasta allí sólo se accede por mar en el transbordador Navimag. Desde Puerto Montt (norte a sur) el viaje por los canales dura 2 días hasta alcanzar esta localidad. Desde Puerto Natales (sur a norte) demora 1 día.

La región posee un destino posicionado a nivel mundial, que corresponde al Parque Nacional

El Parque Nacional Torres del Paine es un destino posicionado a nivel internacional.



Torres del Paine, mientras que los demás destinos de la región poseen méritos suficientes para alcanzar un desarrollo tanto o más importante que el alcanzado por éste. Es el caso de los destinos Cabo de Hornos y Antártica –Isla Rey Jorge, los cuales presentan crecientes mejoras en su accesibilidad a lo que se suma su singularidad como íconos geográficos a nivel mundial, lo que facilita su inclusión en circuitos internacionales como productos de alta gama.

Dos ciudades son las que dan soporte a los destinos actualmente “consolidados”, con-

centrando la mayor parte de los servicios y el equipamiento existente en este territorio: Puerto Natales y Punta Arenas. Estos centros urbanos sirven como punto de partida para hacer base y como centro de operaciones para recorrer estos y otros destinos y atractivos turísticos. A nivel regional hay una clara predominancia de Punta Arenas ya que cuenta con una mayor disponibilidad de servicios y equipamiento y un funcionamiento ininterrumpido de su cercano aeropuerto.

Los destinos turísticos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos, sus

usos y potencialidades, y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento, servicios turísticos, entre otros. Estos según la focalización territorial turística de la Subsecretaría y Ser-natur, se clasifican en consolidados, emergentes y potenciales.

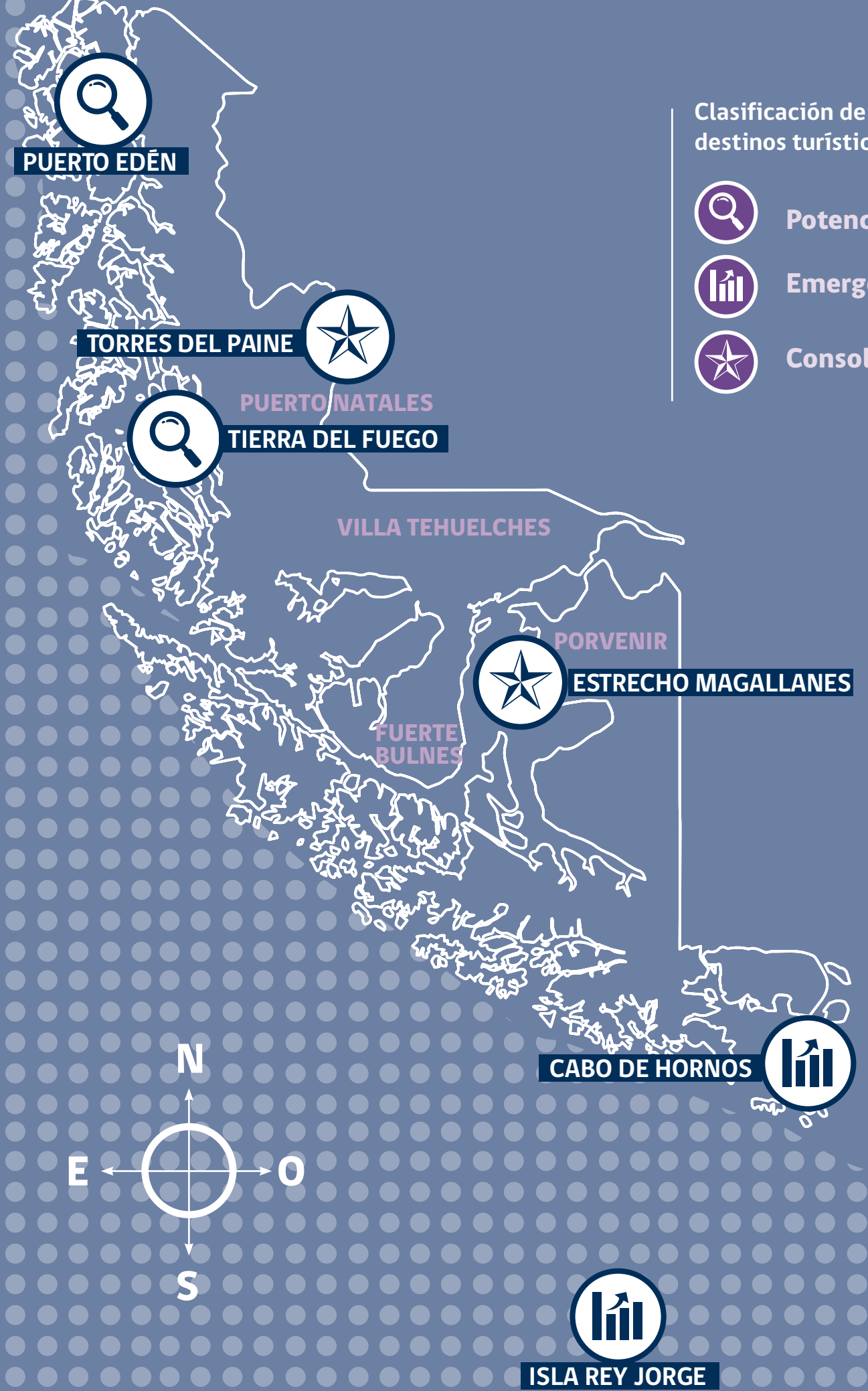
Los principales destinos identificados en la región en torno a los cuales se organiza la actividad turística se muestran en el siguiente cuadro:

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Antártica Chilena	Antártica Isla Rey Jorge	Emergente
Antártica Chilena	Cabo de Hornos	Emergente
Magallanes	Estrecho de Magallanes	Consolidado
Ultima Esperanza	PN Torres del Paine	Consolidado
Ultima Esperanza	Puerto Edén	Potencial
Tierra del Fuego	Tierra del Fuego	Potencial

Fuente: Subsecretaría de Turismo

OCEANO PACÍFICO



Al superponer a la infraestructura existente los destinos y atractivos principales queda en evidencia la complejidad de establecer circuitos turísticos. Una excepción en tal sentido puede ser Tierra del Fuego, en donde se puede partir desde Punta Arenas en vehículo, acceder en trasbordador por Primera Angostura y luego retornar por vía marítima (ferry) desde Porvenir. El resto de la región en general se puede recorrer sólo en viajes bidireccionales.

Ciudades menores como Porvenir en Tierra del Fuego y Puerto Williams en la isla de Navarino requieren de una mayor preparación para desarrollarse turísticamente, y su localización y tamaño afectan su potencial competitivo. En efecto, sus aeródromos no pueden recibir aeronaves mayores, aunque en materia de transporte marítimo ambas han mejorado su capacidad para recibir pasajeros, especialmente Puerto Williams gracias a la construcción de un muelle multipropósito para el abastecimiento de naves mayores con destino antártico. Una debilidad importante sigue siendo su baja capacidad hotelera. A ello se suma una escasa oferta gastronómica y de entretenimiento que permita atraer y mantener por más tiempo a los visitantes. Destaca, no obstante, la existencia de servicios básicos como comercio, combustible, comunicaciones, salud, seguridad, sucursales bancarias, entre otros, que les permiten operar como núcleos de distribución.

Las vecinas ciudades de Río Turbio y Río Gallegos en Argentina tienen gran relación con el territorio nacional y sus habitantes, especialmente la primera, que permite el abastecimiento de una serie de productos básicos y combustible a Puerto Natales.

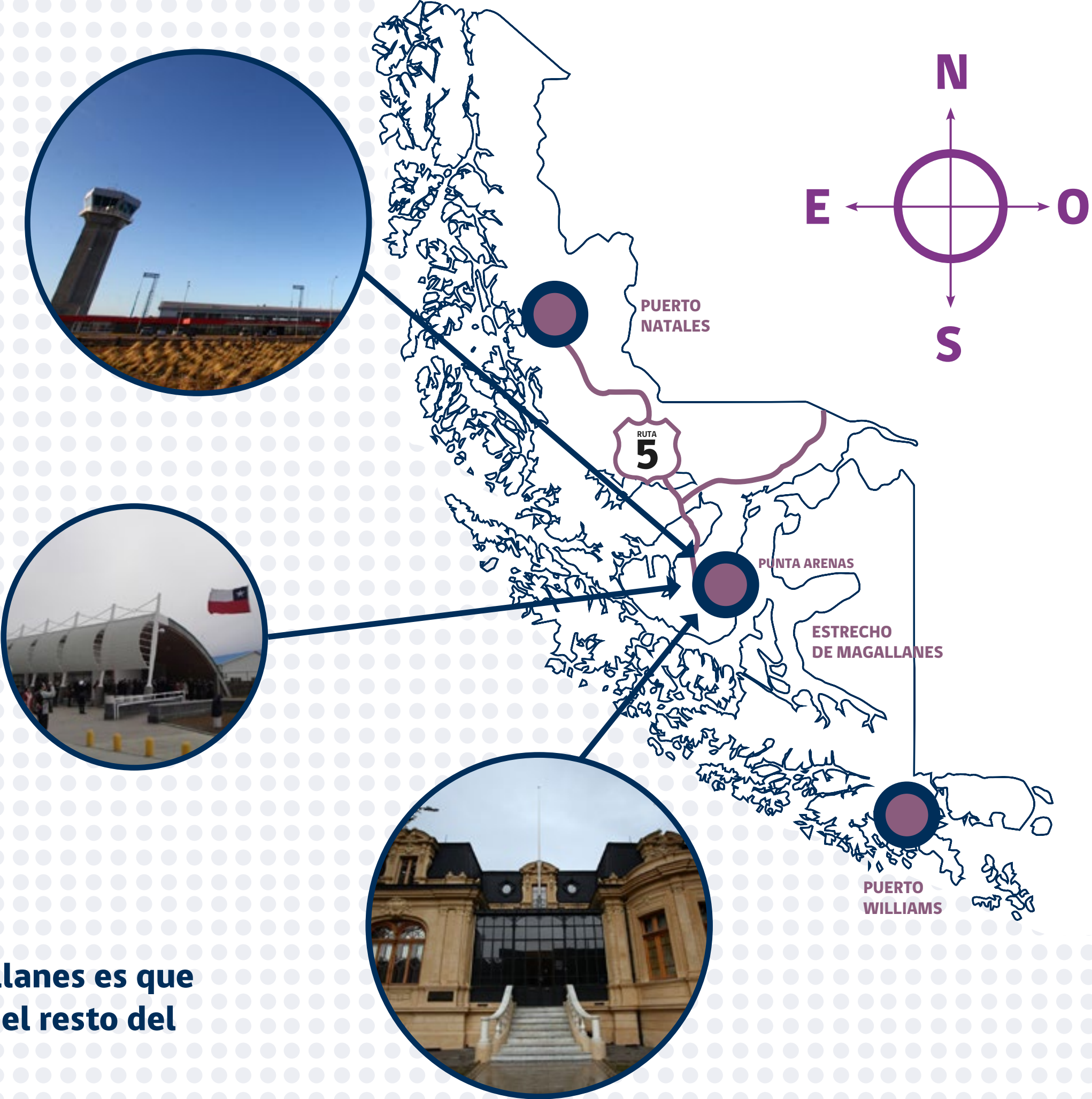
Los principales puntos de entrada a la región accediendo desde Argentina son el aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, la Ruta 40 argentina por los

pasos Río Don Guillermo, Dorotea, Integración Austral, San Sebastián y, sólo para cruceristas, el puerto de Punta Arenas. Este último actualmente sólo permite el acceso a cruceros de calado menor hacia Puerto Natales, al ser limitada la navegación por los canales en el paso Kirke, antes de llegar al golfo Almirante Montt.

Una condición singular de la región es que no existe la conexión terrestre directa con el resto del territorio nacional, por lo que se deben usar caminos por territorio argentino para acceder por vía terrestre a las regiones ubicadas al norte.

Respecto de los pasos fronterizos de Puerto Natales (Río Don Guillermo, Dorotea y Casas Viejas) no existe un consenso pleno acerca de cuál de ellos priorizar para el turismo, y si se hace necesario abrir otros. Sin embargo, es clave para el desarrollo del sector una adecuada conectividad con destinos turísticos del territorio argentino (Calafate, Perito Moreno, entre otros). Una situación similar se produce en Tierra del Fuego en relación al paso Bellavista que permite una conexión con Ushuaia. Durante el último tiempo cabe señalar que se han mejorado las condiciones del paso San Sebastián favoreciendo la situación de Porvenir.

En la región se destaca un mejoramiento significativo de los pavimentos de sus principales vías. La Ruta 9 entre Punta Arenas y Puerto Natales y la Ruta 255-CH hacia el paso Integración Austral presentan actualmente - en su mayor parte - una muy buena carpeta de hormigón. En Tierra del Fuego, el camino a Onaisín y al paso San Sebastián (Ruta 257-CH) actualmente están siendo pavimentados con igual estándar. La mayor parte de los viajes en la región suelen ser de ida y vuelta por la misma vía, por lo que es necesario impulsar la pavimentación de algunos caminos que per-



Una condición singular de Magallanes es que no existe conexión terrestre con el resto del territorio nacional.

mitan realizar viajes en forma de circuitos, favoreciendo así la exploración y visita de atractivos excepcionales y alternativos.

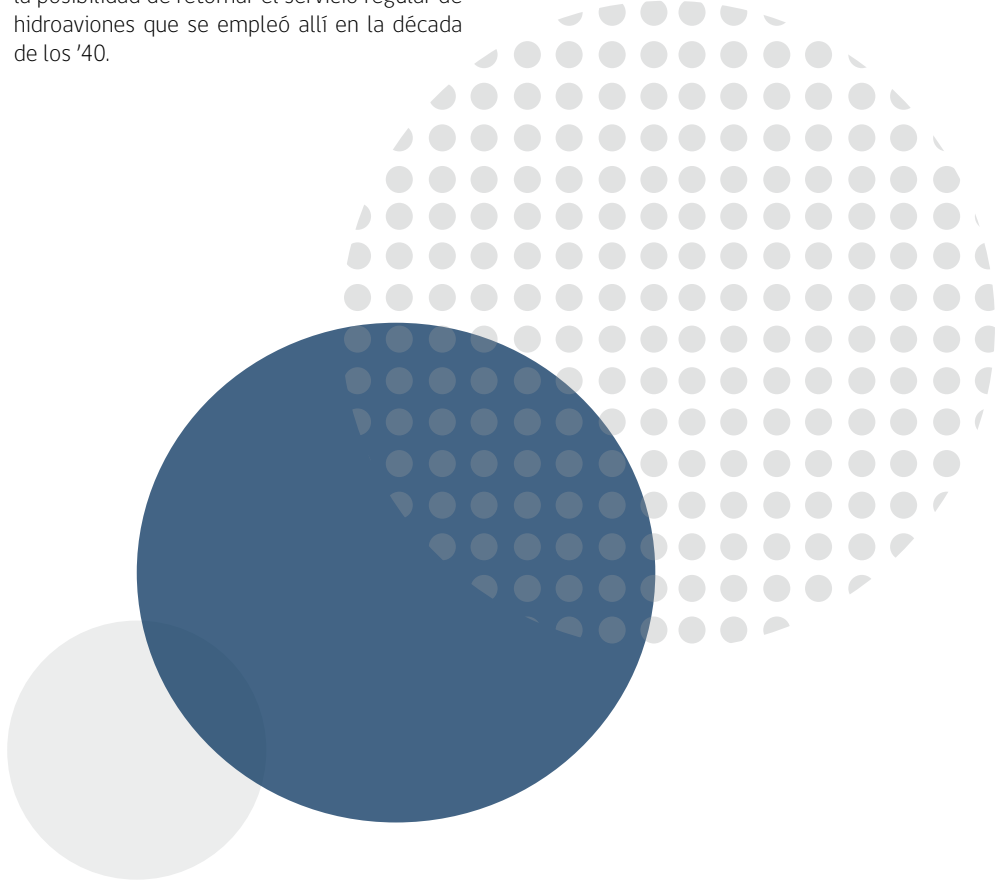
En Tierra del Fuego el Estado de Chile, a través del Cuerpo Militar del Trabajo del Ejército (CMT), realiza desde hace unos años la apertura de un camino hacia el canal Beagle, el que una vez finalizado unirá la Estancia Vicuña en Pampa Guanaco con Bahía Yendegaia y – por el curso del río Azopardo – Caleta María en el seno del Almirantazgo. Esta vía – conocida como “Senda de penetración Vicuña – Yendegaia” – más allá de su belleza escénica y posibilidades de actividades en el territorio de la isla, abrirá una serie de conexiones bimodales tierra – mar de alto valor turístico entre Punta Arenas, Puerto Williams, Cabo de Hornos y Antártica.

El territorio de Tierra del Fuego cuenta con tres lagos binacionales –Deseado, Fagnano y Errázuriz–, lo que permite el potencial desarrollo de productos turísticos integrados binacionales.

En lo referido al transporte marítimo, la industria del turismo cifra expectativas en una eventual habilitación de un muelle en Cabo Froward, en la península Brunswick. Este permitiría operar naves tanto hacia los canales magallánicos como a Cabo de Hornos –vía Canal Beagle y Canal Murray– y también en un futuro hacia Caleta María como acceso a Tierra del Fuego y al Canal Beagle. Dicho muelle requiere también la prolongación y pavimentación de la Ruta 9 hacia el sur de Puerto de Hambre y Fuerte Bulnes.

Puerto Edén, localizado en la isla Wellington,

al norte de la región, sobre la ribera occidental del paso del Indio, posee accesibilidad a innumerables atractivos para el turismo, siendo lo más destacado un acceso relativamente fácil al glaciar Pio XI, ubicado dentro del P.N. Bernardo O’Higgins en el seno Eyre. Su operación desde Puerto Edén daría oportunidad de emprendimientos a este remoto poblado kawesqar. Sin embargo, actualmente el muelle sólo está disponible para naves mayores que navegan entre Magallanes y el Golfo de Penas hacia el norte. Puerto Edén no dispone de suficientes facilidades para el atraque de naves que permitirían servir a este propósito. Complementariamente, algunos actores regionales plantean la posibilidad de retornar el servicio regular de hidroaviones que se empleó allí en la década de los ’40.



El remoto poblado kawesqar de Puerto Edén es puerta de entrada a potenciales atractivos en la región ●



2. METODOLOGÍA

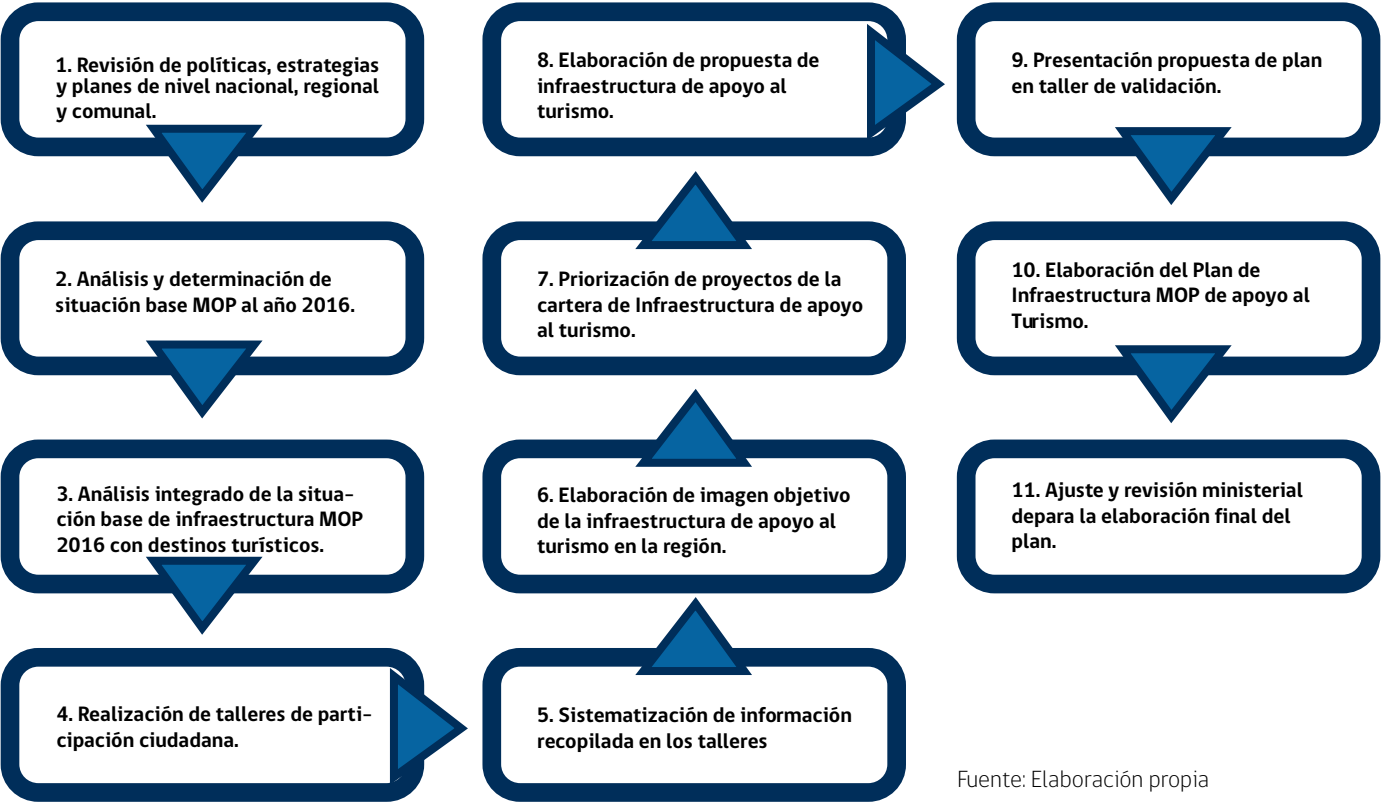


2. METODOLOGÍA

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

2.1 Esquema general metodológico

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



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

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

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

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

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

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

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

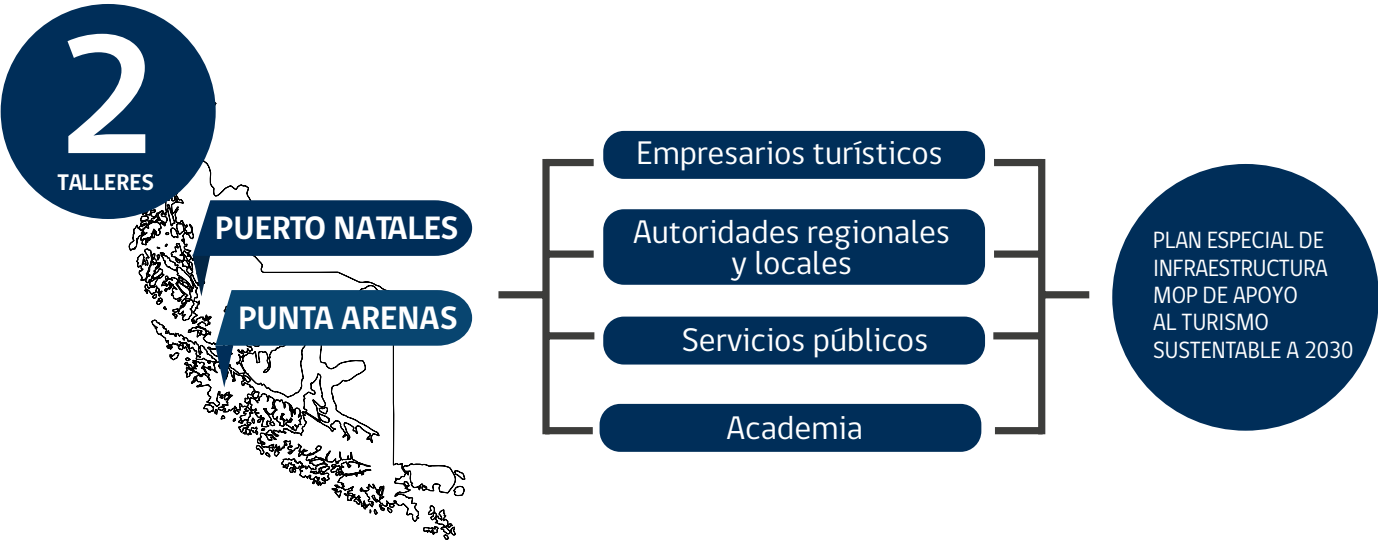
Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos

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 relevantes: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos 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 Punta Arenas, y otro en la ciudad de Puerto Natales. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.



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

Una vez elaborada la propuesta de plan de infraestructura de apoyo al turismo para la re-

gión, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de Plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los ajustes correspondientes a dicha propuesta.

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

Resumen de talleres en la Región de Magallanes

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Punta Arenas	31	32,3	21
	Puerto Natales	22	27,3	3
Segunda	Punta Arenas	29	41,4	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

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



3.1 Visión de la infraestructura

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

Visión de largo plazo se enfoca en reforzar la infraestructura en los destinos turísticos –consolidados, emergentes y potenciales–, y en fortalecer nodos que se constituyan en centros de operación o plataformas de servicios e información turística como son Punta Arenas y Puerto Natales, además de fortalecer aquellos que aún no poseen esta cualidad, como Porvenir y Puerto Williams.

Punta Arenas, por su peso relativo como centro urbano principal, seguirá reforzando su condición de centro de operaciones y base para iniciar la estadía en la región. La ciudad posee una urbanidad heredada de su pujante pasado, inspirada en los patrones de la Europa del siglo XIX que trajeron los inmigrantes que la poblaron y que dejaron numerosos ejemplos de arquitectura palaciega neoclásica y cuidadas avenidas, parques, plazas y jardines, de reconocible gusto por el paisajismo afran-

cesado. El índice de calidad de vida urbana (ICVU) del 2014 ubica a esta ciudad en el 7º lugar – primera si se le compara con las demás áreas urbanas fuera de la Región Metropolitana – lo que permite asegurar que este centro urbano mantiene aún un potencial por desarrollar para mejorar su rol como principal centro turístico de estadía y distribución de la Patagonia.

Entre los atractivos cercanos que presentan un potencial de desarrollo destacan: el Cerro Mirador, que cuenta con un dominio esquiable con vista al mar y se ubica a 9 km de Punta Arenas; y el proyecto de centro invernal “Tres Morros”, ubicado a 39 km de la ciudad.

En materia de vialidad, se plantea una conexión alternativa a la Ruta 9 entre Punta Arenas y Puerto Natales por Río Verde, lo que posibilitaría el establecimiento de un circuito turístico que permitiría acceder a lugares de interés turístico como son los senos de Otway, Skyring y Obstrucción, el canal Fitz Roy, y tener la posibilidad de visitar estancias. Este camino alternativo debe ser tratado como ruta de belleza escénica, incorporando

la infraestructura complementaria necesaria. Esta aspiración comienza a ser realidad con el inicio del camino, la senda de penetración Hollemberg – Río Pérez, entre Río Primero y Río Azócar.

Por otra parte, es importante considerar la consolidación de conectividades binacionales para el desarrollo de circuitos internacionales y de una oferta turística que integre lugares de interés del territorio argentino. Lo anterior debe ir acompañado de protocolos de reciprocidad en cuanto a la operación turística.

Se plantea también la necesidad de potenciar el desarrollo de vías marítimas y lacustres, con sus correspondientes facilidades portuarias, ya que el mejoramiento de la conectividad tanto interna como externa es indispensable para fortalecer un sello diferenciador. Ello debe considerar los lagos binacionales; los canales y cercanías de glaciares como Seno de la Montaña, y el estero Peel. Estas facilidades portuarias deben ir acompañadas de senderos de penetración hacia el valle Las Chinas, al norte de Cerro Castillo en la provincia de Última Esperanza, en donde es posible la observación de



✓ **Potenciar el turismo en la región se enfoca en reforzar la infraestructura en los destinos turísticos**

✓ **En materia de vialidad, se plantea una conexión alternativa a la Ruta 9 entre Punta Arenas y Puerto Natales por Río Verde**

✓ **Consolidación de conectividades bi-nacionales para el desarrollo de circuitos internacionales**

✓ **Potenciar el desarrollo de vías marítimas y lacustres, con sus correspondientes facilidades portuarias**

✓ **Generar accesos adecuados y respetuosos con la naturaleza y construir senderos con centros de interpretación ambiental**

Punta Arenas posee un arquitectura marcadamente europea con cuidadas avenidas, plazas y jardines ●

Déficits y desafíos



3.2 Déficits y desafíos

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

- Construcción centro de interpretación y recepción de pasajeros y obras de mejoramientos en puerto Jetarkte.
- Construcción de ruta escénica Sierra Baguales.
- Construcción embarcadero turístico en Cabo Froward.
- Construcción ruta escénica Caleta 2 de Mayo a la frontera por Lapataia (Argentina).
- Construcción centro Subantártico, Cabo de Hornos.
- Construcción centro de administración y acogida al visitante en Reserva Nacional Pali Aike.
- Construcción embarcadero turístico Isla Hornos, Cabo de Hornos.
- Construcción sendero de caminata y mirador en Glaciar Holanda.
- Escasez de caminos de calidad para el turista e integración con vías marítimas, esto impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas distintas por las que se accede y así poder disfrutar de otros atractivos que los visitados en la ruta de ida; con la sola excepción de Tierra del Fuego.
- Ciudades menores como Porvenir en Tierra del Fuego y Puerto Williams en la isla de Navarino no han desarrollado su vocación turística. Requieren de un programa de mejoramiento de espacios públicos y desarrollo de sus bordes costeros, de tal manera de in-

centivar la inversión privada de equipamiento turístico de primer nivel.

- Navegación de naves mayores a Puerto Natales es impedida por lo estrecho del canal Kirke.
- Ausencia de políticas y protocolos concretos de operación turística binacional con Argentina (provincia de Santa Cruz) para establecer un programa de desarrollo de pasos fronterizos en la provincia de Última Esperanza que sea de mutuo beneficio para las industrias turísticas de ambos países y regiones.
- Falta de programa integral de desarrollo turístico e inversión en Tierra del Fuego y Porvenir, incluyendo caminos, pasos fronterizos y desarrollo urbano.
- Necesidad de apoyo gubernamental a Puerto Natales para el mejoramiento continuo de sus espacios públicos y edificación pública.
- Falta de condiciones para el atraque de naves mayores en Puerto Edén y de rampas en fiordos y canales cercanos (ej. glaciar Pío XI) impide a la localidad explotar recursos turísticos de la zona.
- Falta de senderos turísticos que permitan desconcentrar flujos turísticos en la provincia de Última Esperanza y el destino Torres del Paine.

El mejoramiento de la conectividad terrestre, lacustre y marítima debe considerar desde la etapa de pre-inversión la dimensión turística, esto permitirá apoyar el desarrollo de un turismo sustentable en Magallanes de manera

más efectiva. Los beneficiarios finales de la infraestructura MOP son los habitantes de la región quienes necesitan obras que les permitan desplegar el potencial de desarrollo sustentable que puede generar el turismo. Para ello es necesario responder adecuadamente a las necesidades de los turistas en términos de transitabilidad, continuidad, servicios, señalización vial informativa-turística, señalética de sitios de interés, desvíos estratégicos, horarios, seguridad y comunicaciones, entre otros. El desarrollo de lo anterior, posibilita la generación y consolidación de circuitos turísticos interconectados que consideren transporte bi-modal y conexiones internacionales. Junto con lo anterior se debe mejorar el estándar y la consideración de obras complementarias que le den el carácter de ruta de belleza escénica a algunos caminos clave.

Ciudades como Porvenir y Puerto Williams aún no han desarrollado su vocación turística.

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 que fueron destacadas por los actores participantes en el marco de la elaboración del Plan. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este Plan.

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

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

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	Infraestructura de transporte aéreo	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y o cultural, y cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico. Cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

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

5. CARTERA DE PROYECTOS



5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

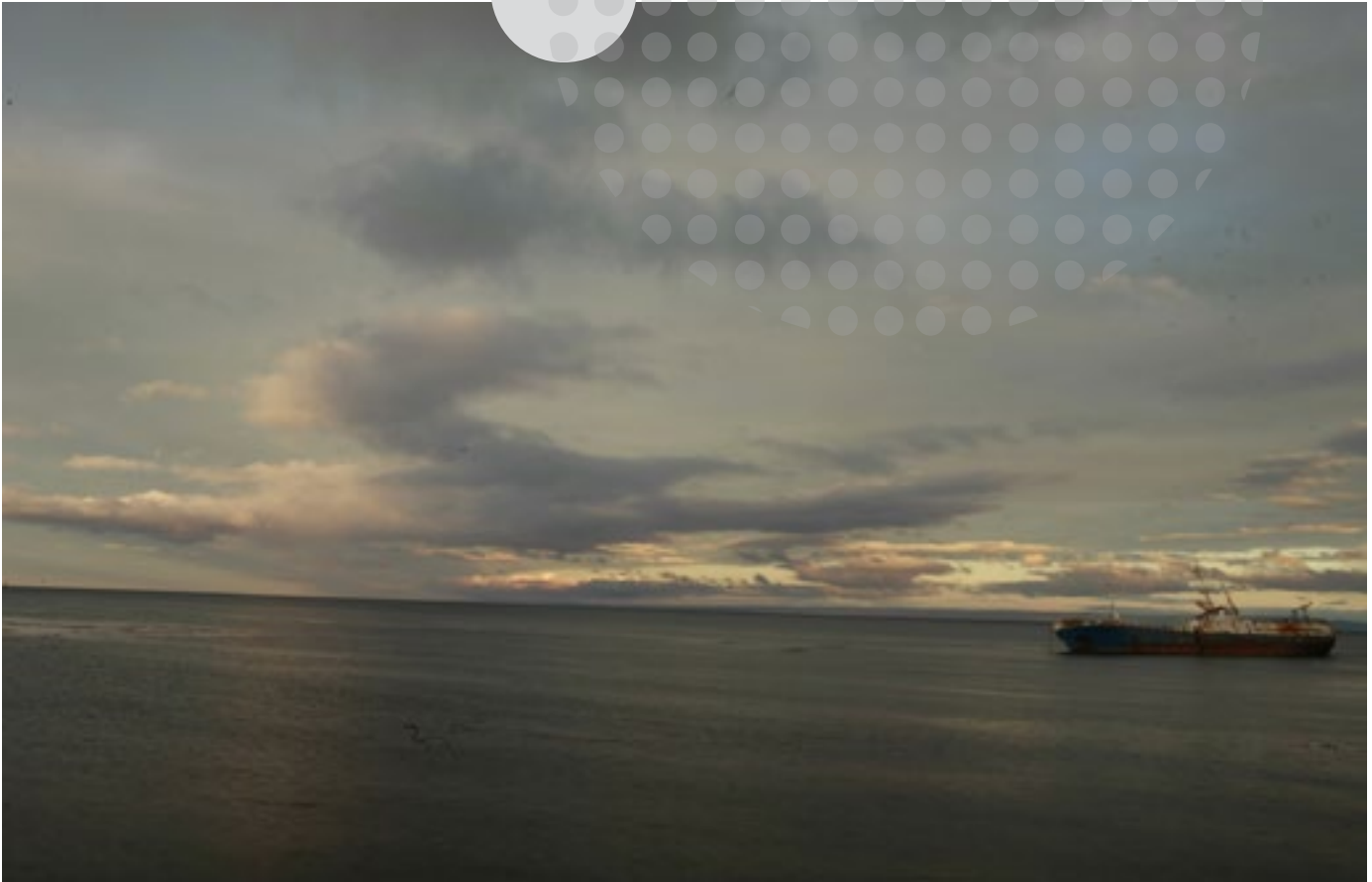
Distribución de iniciativas del plan por provincia con financiamiento sectorial y extrasectorial

Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
1		6		10	3	20
	1					1
	3	11	2	5	2	23
		1		3	5	9
	1	6		3	7	17
1	5	24	2	21	17	70

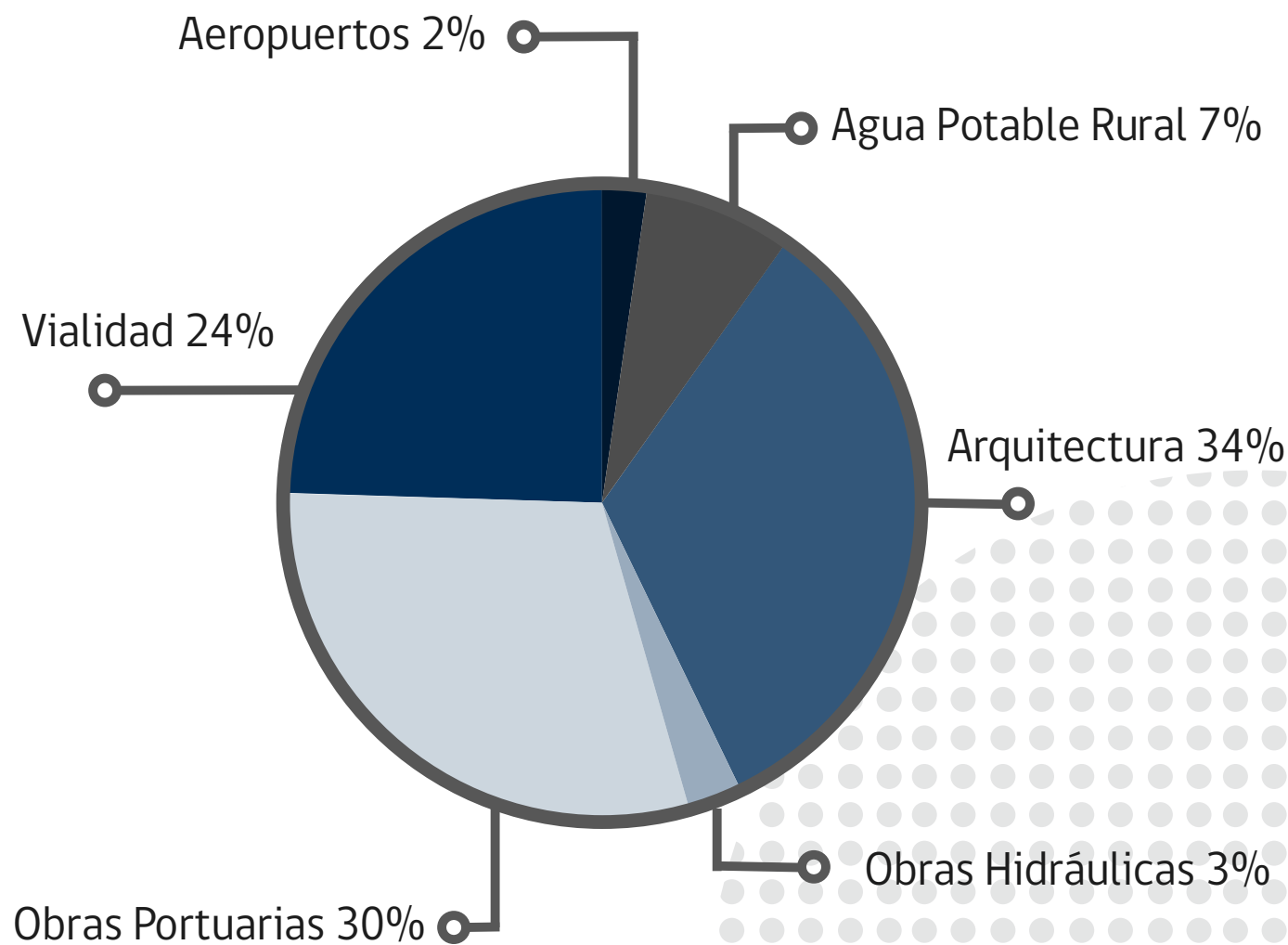
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Cabo de Hornos	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
	Obras Portuarias	Borde Costero	5
		Turismo y deportes náuticos	1
Estrecho de Magallanes	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura Cultural	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Patrimonio	4
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	1
		Infraestructura Fluvial	1
Parque Nacional Torres del Paine	Obras Portuarias	Borde Costero	4
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Paso y Complejo Fronterizo	1
		Sendero Interpretativo	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
	Vialidad	Conector Vial Turístico	4
		Ruta Escénica	2
Tierra del Fuego	Arquitectura	Patrimonio	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1

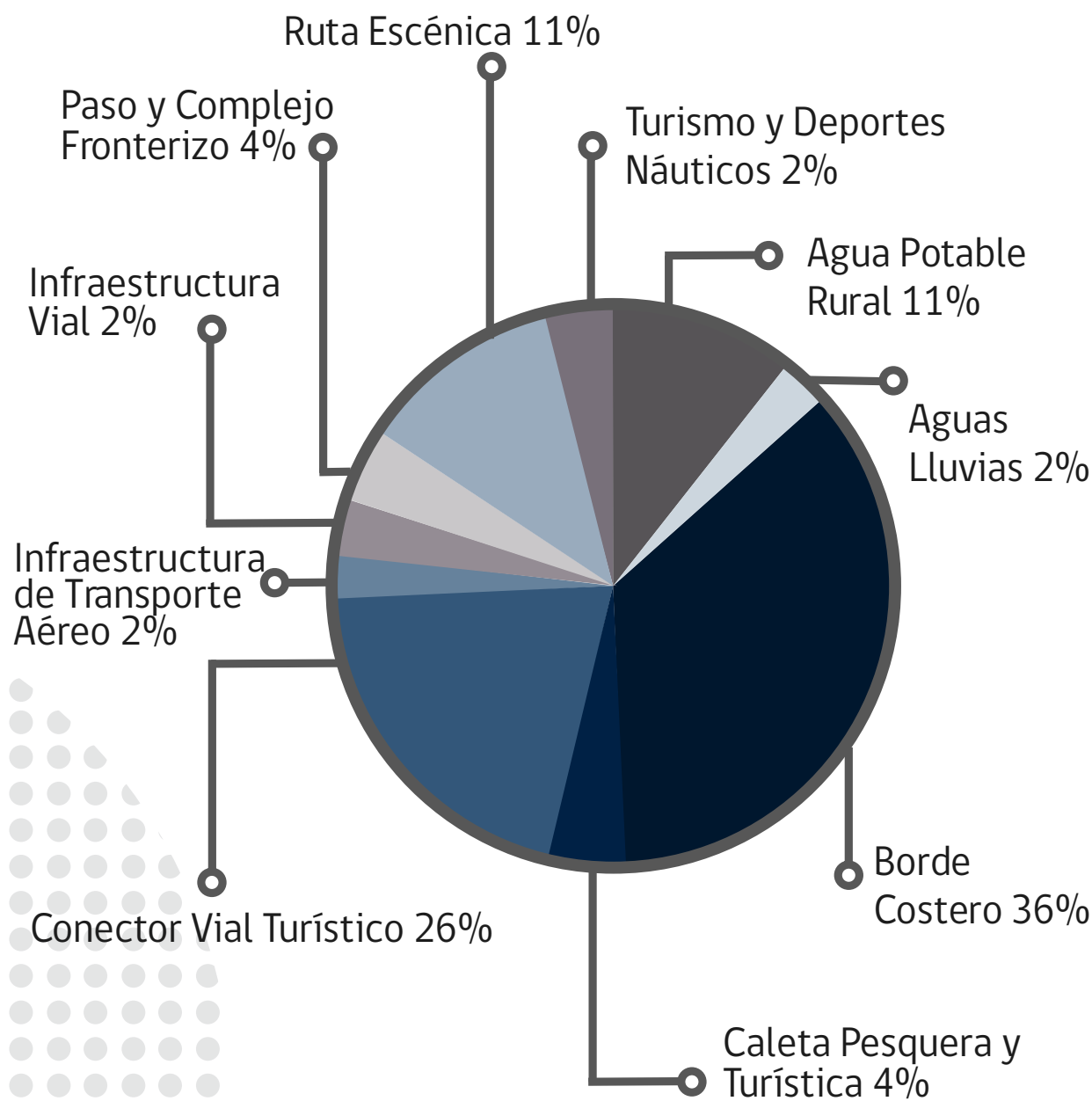
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Otro Destino	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Paso y complejo fronterizo	1
		Sendero Interpretativo	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	4
		Caleta Pesquera y Turística	2
	Vialidad	Conector Vial Turístico	5
		Ruta Escénica	3
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
Total general			70



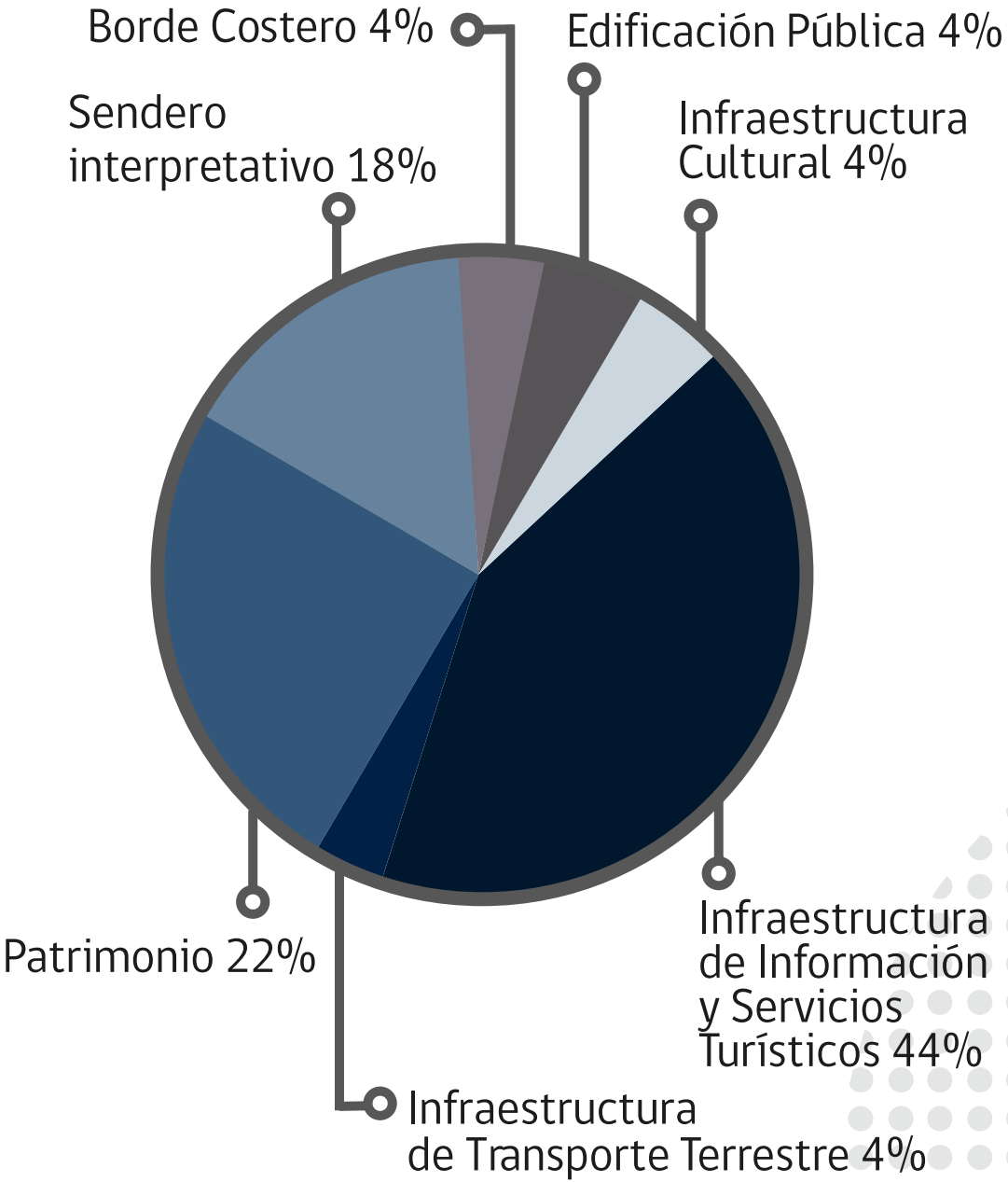
Por unidad técnica



Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



La infraestructura de información y servicios turísticos es fundamental en una región con gran cantidad de áreas silvestres protegidas .



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Antártica Chilena	Cabo de Hornos	Construcción camino - Vicuña Yendegaia, sector afluente río Toledo - río Condor	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción Centro subantártico - Cabo de Hornos	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos - Cabo de Hornos	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos - Puerto Navarino	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico - Caleta 2 de Mayo	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico - Caleta Olla	Caleta Pesquera y Turística	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico -Puerto Navarino	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico - Isla Hornos	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción faci- lidades portuarias menores para Paso Timbales	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura por- tuaria multipropósi- to - Puerto Williams	Turismo y Deportes Náuticos	Obras Por- tuarias	Sectorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura portuaria - Lago Errázuriz	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción infraestructura portuaria - Puerto Navarino	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Cabo de Hornos	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción insta- laciones de admi- nistración y centro de interpretación ambiental - P.N. Yendegaia, sector Yendegaia	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción marina pública - Puerto Williams	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción pe- queño aeródromo -Yendegaia	Infraes- tructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica - Caleta 2 de Mayo a frontera (sector Lapataia, Argentina)	Ruta Escé- nica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción sen- dero de caminata y mirador - Glaciar Holanda	Sendero Interpre- tativo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción - Vicu- ña Yendegaia, sector Caleta 2 de Mayo - Cordillera Darwin	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción y habilitación paso fronterizo - Caleta 2 de Mayo	Paso y Complejo Fronterizo	Arquitectura	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
Interpro- vincial	Intercomu- nal	Construcción pro- yectos nuevos 2018 APR	Agua Pota- ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
Magallanes	Punta Arenas	Construcción cami- no de penetración - Circuito Ruta Y - 530, 0, Tres Morros - 620	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción camino Río Hollemberg - Río Pérez	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Corto
		Construcción Centro Antártico Inter- nacional - Punta Arenas.	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Centro de interpretación ambiental asocia- do al pinguino, Isla Magdalena.	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción centro de interpretación y administración AMCP-MU Carlos III y Fco. Coloane - Isla Carlos III - Bahía Mussel	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de visitantes Museo del Recuerdo - Punta Arenas	Infraes- tructura Cultural	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico -Cabo Froward	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico - Isla Carlos III - Bahía Russel	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em- barcadero turístico - Isla Magdalena.	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción faci- lidades portuarias para naves menores - Punta Arenas	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción / Habilitación Centro De Creación - Punta Arenas	Edificación Pública	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura portuaria - Bahía El Águilas	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción refuer- zo Río De La Mano - Punta Arenas	Infraes- tructura Fluvial	Obras Hi- dráulicas	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Mediano
		Construcción sis- tema APR - Sector Laguna Los Patos, Prolongación Gral. Del Canto, Pta. Arenas	Agua Pota- ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Corto
		Construcción sis- tema APR - Sector Rincón Chileno, camino a Laguna Lynch, Pta. Arenas	Agua Pota- ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción terminal de buses interurbanos conec- tado a Aeropuerto Presidente Ibáñez	Infraes- tructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Res- tauración Biblioteca y Archivo Regional - Punta Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento / Restauración y Pues- ta En Valor - Cruz de los Mares y obas anexas, Pta. Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Corto
		Mejoramiento co- lector Em-25 - Pta. Arenas	Aguas Lluvias	Obras Hi- dráulicas	Sectorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Corto
		Restauración capilla Río Seco - Punta Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Corto
		Restauración / Pues- ta en valor Faro San Isidro, Punta Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Corto
	San Gregorio	Construcción centro de administración e infraestructura de información y servicios turísticos - Reserva Nacional Pali Aike	Infraes- tructura de Informa- ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Mediano
		Regulación y trata- miento APR - Punta Delgada	Agua Pota- ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
Tierra del Fuego	Porvenir	Construcción cami- no de penetración - Calafate-Russfin	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Res- tauración y puesta en valor iglesia San Francisco de Sales - Porvenir	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero Bahía Chilo- ta - Porvenir	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Corto
	Primavera	Mejoramiento Ruta 257 CH, Cerro Som- brero - Onaissin	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
	Timaukel	Construcción cami- no Vicuña Yendegaia, sector río Betbeder - río Toledo y Caleta María	Conector Vial Turís- tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
		Construcción faci- lidades portuarias menores - Puerto Yartou, Timaukel	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura portuaria - Puerto Arturo	Borde Costero	Obras Por- tuarias	Sectorial	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica - Desde Ruta Y-85 a Lago Errázuriz	Ruta Escé- nica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento a ruta escénica - Rutas Y-85 (Lago Fagnano) /Y-893/Y-895/Y-897/257-CH/Y-71/Y-635 (Porvenir), incluye mirador paso Fagnano	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
Última Esperanza	Natales	Construcción APR - Sector Jetarkte	Agua Pota-ble Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción camino de penetración - Es-tero WorsLey-Fiordo Sataines (45-55 km)	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Ejecución	Mediano
		Construcción cami-no de penetración - Fiordo Staines - Estero Peel	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción cami-no de penetración - Río Serrano - Glaciar Tyndall - Canal de Las Montañas	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Prefactibilidad	Corto
		Construcción centro de información y servicios turísticos, obras de mejora-mientos - Puerto Jetarkte	Infraes-tructura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de embarcaderos turísticos básicos, senderos y mirado-res de interpretación e instalaciones -Glaciares Zamudio, Bernal, Hermann y Paredes	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción em-barcadero turístico, senderos y mirado-res - Glaciar Serrano	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Extrase-ctorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción infraestructura portuaria - Fiordo Stainess	Borde Costero	Obras Por-tuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción senda no motorizada costera - Jetarkte, Puerto Edén	Sendero Interpreta-tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Torres del Paine	Construcción de miradores y centro de interpretación - Glaciar Tyndall	Infraes-tructura de Informa-ción y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción / Habilidadación sendero de accesibilidad universal - Glaciar Tyndall, Geike y Se-rrano desde Pueblo Río Serrano	Sendero Interpreta-tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción /Habi-litación sendero de caminata con puntos de interpretación por ribera sur Río Serrano	Sendero Interpreta-tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ca-mino básico hasta Paso Baqueano Zamora (desde fin Ruta Y-160 hasta frontera)	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de ruta escénica - Sierra Baguales (desde fin Ruta 9 hasta frontera)	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción paso y complejo fronterizo Baqueano Zamora	Paso y complejo fronterizo	Arquitectura	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica turística - Puerto Consuelo - Río Serrano (bor-deando Seno Última Esperanza)	Ruta Escé-nica	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento integral caminos in-teriores - P.N. Torres Del Paine	Conector Vial Turís-tico	Vialidad	Sectorial	Parque Nacio-nal Torres del Paine	Diseño y 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 Nacio-nal de Inversiones.

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

La programación de la cartera de iniciativas requerida por este Plan será ejecutada de acuerdo al proceso de gestión de inversiones establecido ministerialmente. En todo caso, se debe tener en consideración que ésta se cons-truye bajo supuestos que determinan la pro-puesta 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 de-cisiones de inversión como situaciones de emergencia, aprobaciones de servicios e ins-tituciones, expropiaciones, prioridades guber-namentales, entre otros.

