

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

REGIÓN DE COQUIMBO



Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile

Subsecretaría
de Turismo

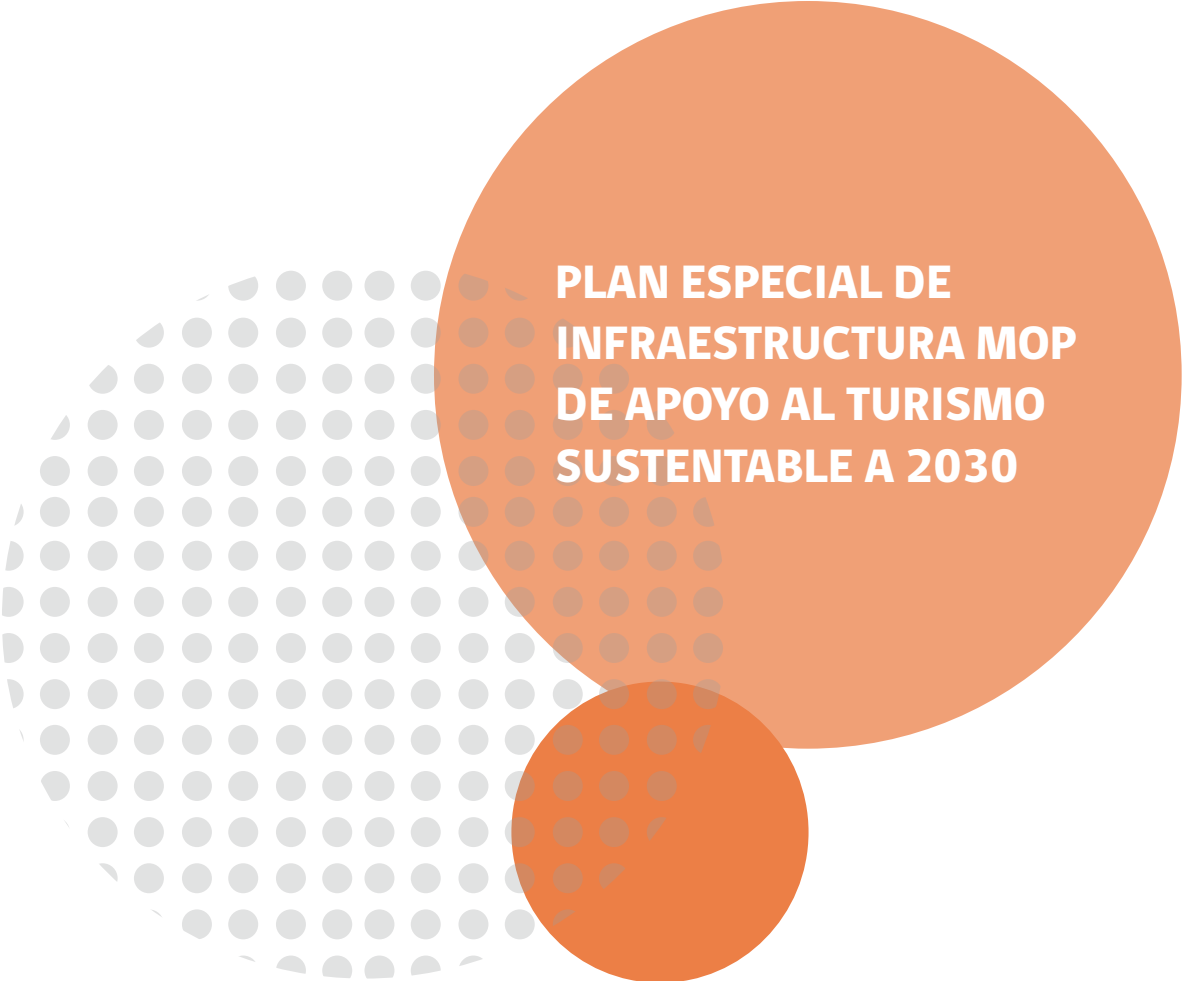
Gobierno de Chile

Dirección de
Planeamiento

Gobierno de Chile



Créditos:
Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Subsecretaría de Turismo
Plan Especial de Infraestructura MOP de apoyo al Turismo Sustentable a 2030
1ra edición, diciembre de 2017. Subsecretaría de Turismo - Dirección de Planeamiento (MOP)
Diseño y diagramación: Gestión Futuro Ingenieros Consultores Ltda.
Publicación financiada por Subsecretaría de Turismo
Versión descargable en: www.subturismo.gob.cl - www.dirplan.cl
Fotografías: Banco de imágenes Servicio Nacional de Turismo y Ministerio de Obras Públicas



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	45
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	46
5. CARTERA DE PROYECTOS	50
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos	52
5.2 Cartera de proyectos del Plan	58
5.3 Mapa del Plan	



Presentación

La Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan el “Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Coquimbo”. Este plan tiene por objetivo impulsar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en la región.

La formulación 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 aplicó un enfoque territorial que tomó como base los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable; los diferentes instrumentos de planificación vigentes y el desarrollo de un extenso proceso 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 que tienen relación con el sector turismo, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes direcciones operativas del Ministerio de Obras Públicas, de modo tal de analizar la viabilidad de abordarlas por medio de los actuales o bien 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

En el presente documento “Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030, Región de Coquimbo” se sintetizan los principales resultados del proceso de identificación y priorización de la cartera de proyectos de inversión asociados a la dinámica y proyección del sector turismo. Dichos proyectos se encuentran agrupados, desde el punto de vista temporal, en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte general al año 2030. Todas las iniciativas conforman una cartera integral de proyectos que en su momento deberán ser evaluados socialmente para obtener su recomendación en el marco del sistema nacional de inversión pública, y posteriormente abordar su ejecución por el Ministerio de Obras Públicas, a través de sus servicios dependientes: Vialidad, Obras Portuarias, Aeropuertos, Agua Potable Rural, Obras Hidráulicas, Arquitectura, o bien mediante el sistema de Concesiones de Obras Públicas.

Este proceso se inició con la generación del estudio “Análisis de requerimientos de infraestructura MOP de apoyo al turismo”, fruto de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que impone el turismo en materia de infraestructura, como importante factor que incide en la competitividad.

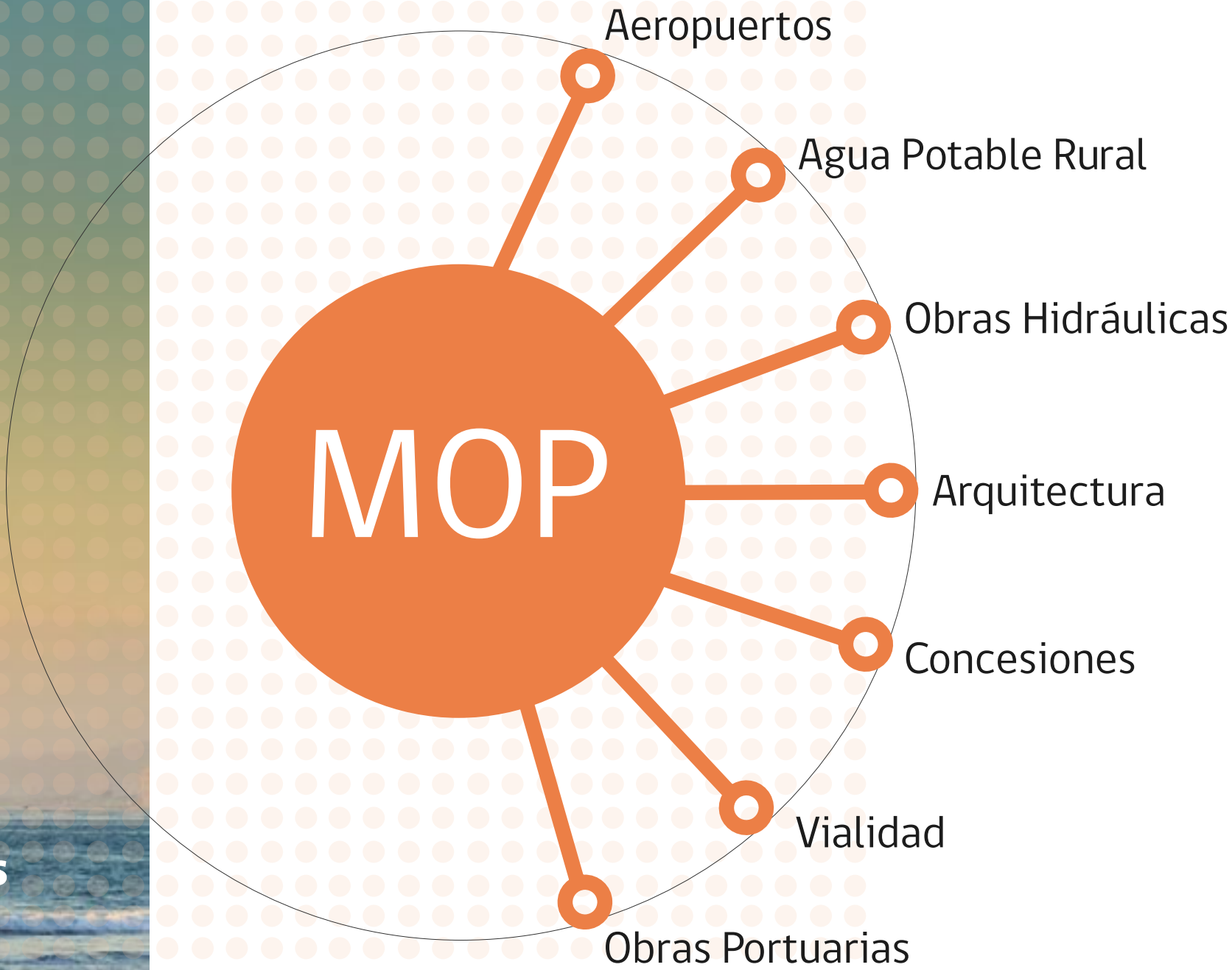
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres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

claves del turismo a nivel regional y local, que permitieron levantar las principales necesidades respecto de la infraestructura de obras públicas que se requiere para apoyar el turismo sustentable, con un horizonte al año 2030. 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 los principales déficit y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región de Coquimbo se desarrollaron cinco talleres de participación. Cuatro 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 La Serena, Vicuña, Ovalle y Los Vilos. 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, que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos¹.

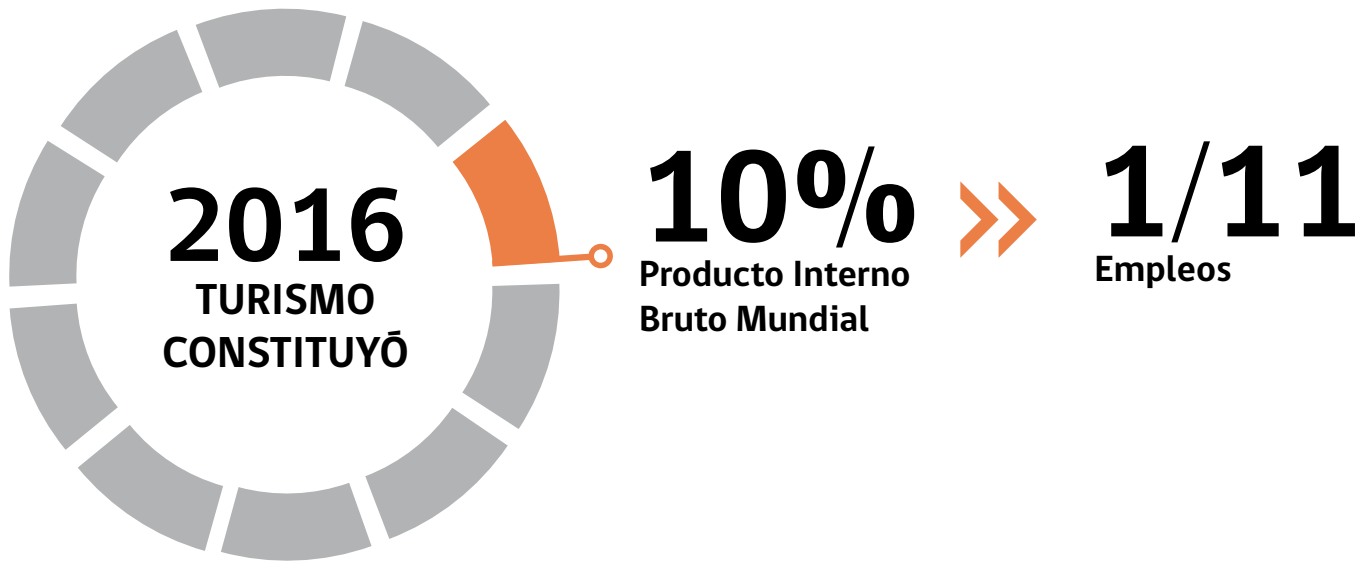
Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector es el aumento sostenido de las llegadas de turistas internacionales. A nivel mundial, éstas ascendieron a 1.235 millones en el año 2016, lo que equivale a un incremento de 5% respecto de 2015, año que ya había mostrado un incremento de un 4,1% en

relación con 2014.

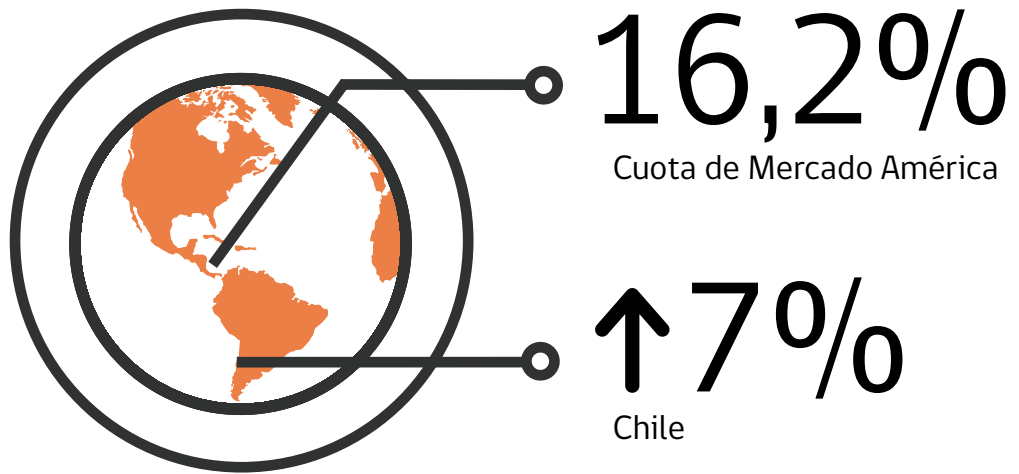
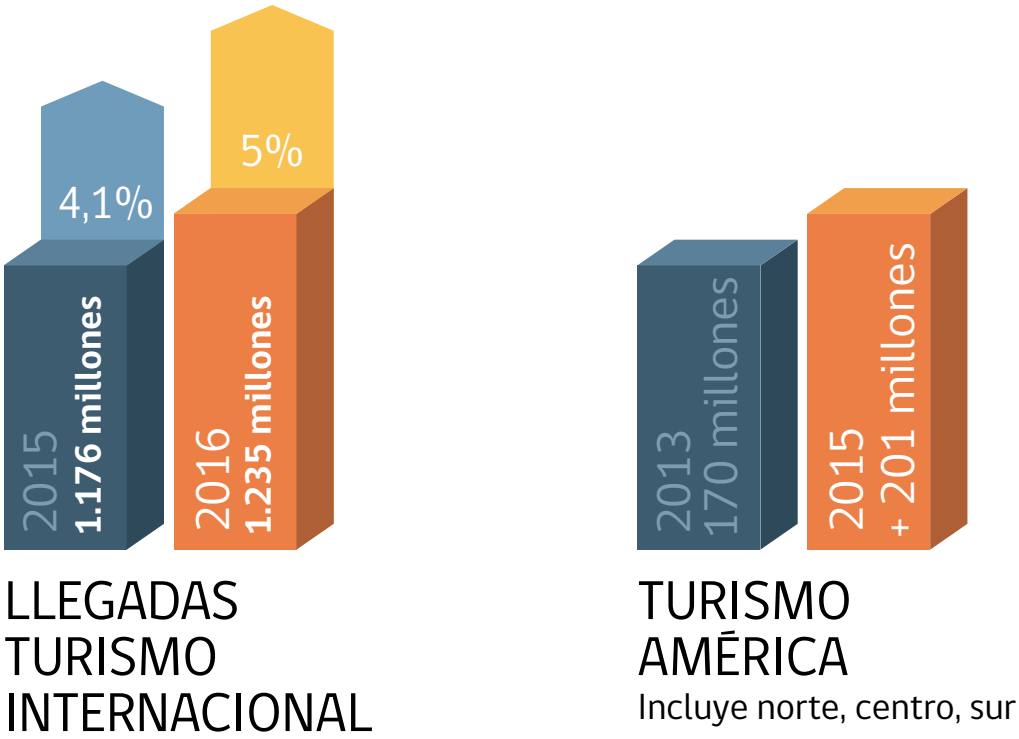
En el caso de América –territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado–, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional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

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

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



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



0,3%
de las llegadas internacionales

0,2%
del gasto internacional en turismo

8.500
millones de dólares
se generan por concepto de turismo

1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de los 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 también

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

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 5.400 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 8.500 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2010 y 2016, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁴.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)
2. World Travel & Tourism Council (2017)
3. World Travel & Tourism Council (2017)
4. Subsecretaría de Turismo (2017)

100%

Aumentó la llegada de
turistas internacionales al país

{ 2010–2016 }

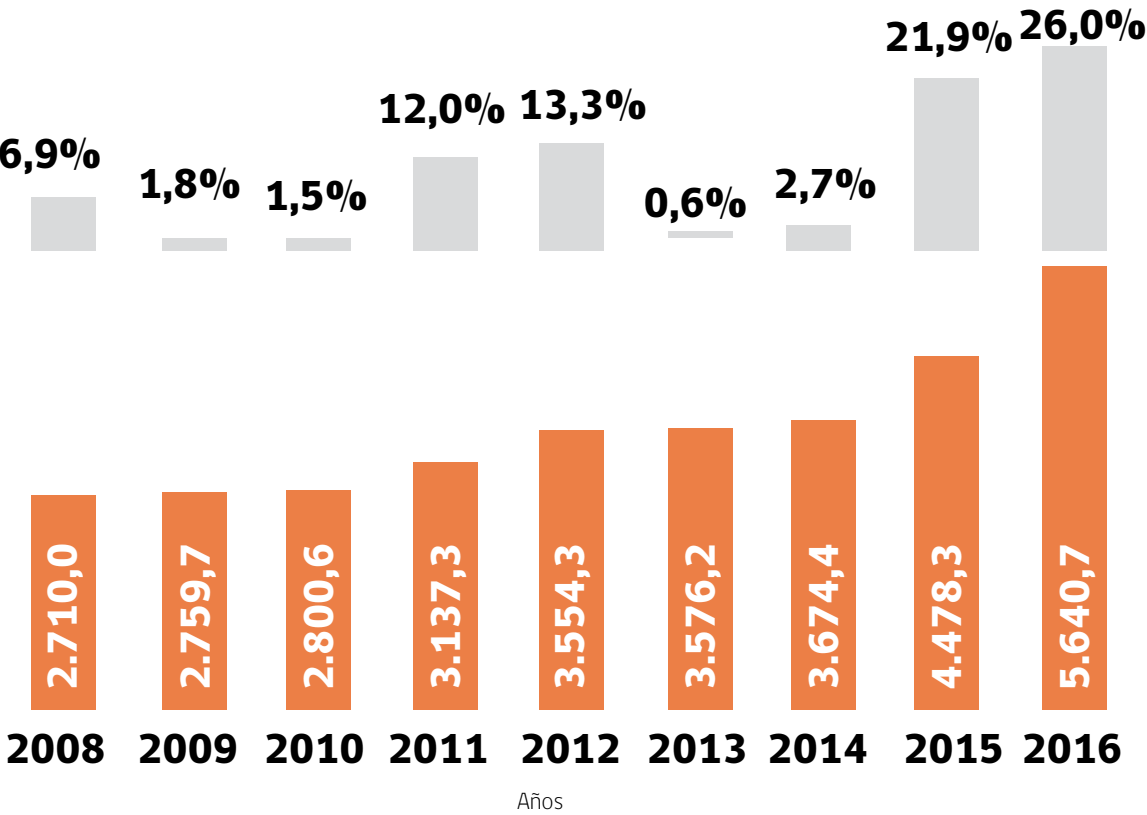
El sector turismo representa el
3,3% del PIB de Chile

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 (miles) ■ % 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 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 en base a 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

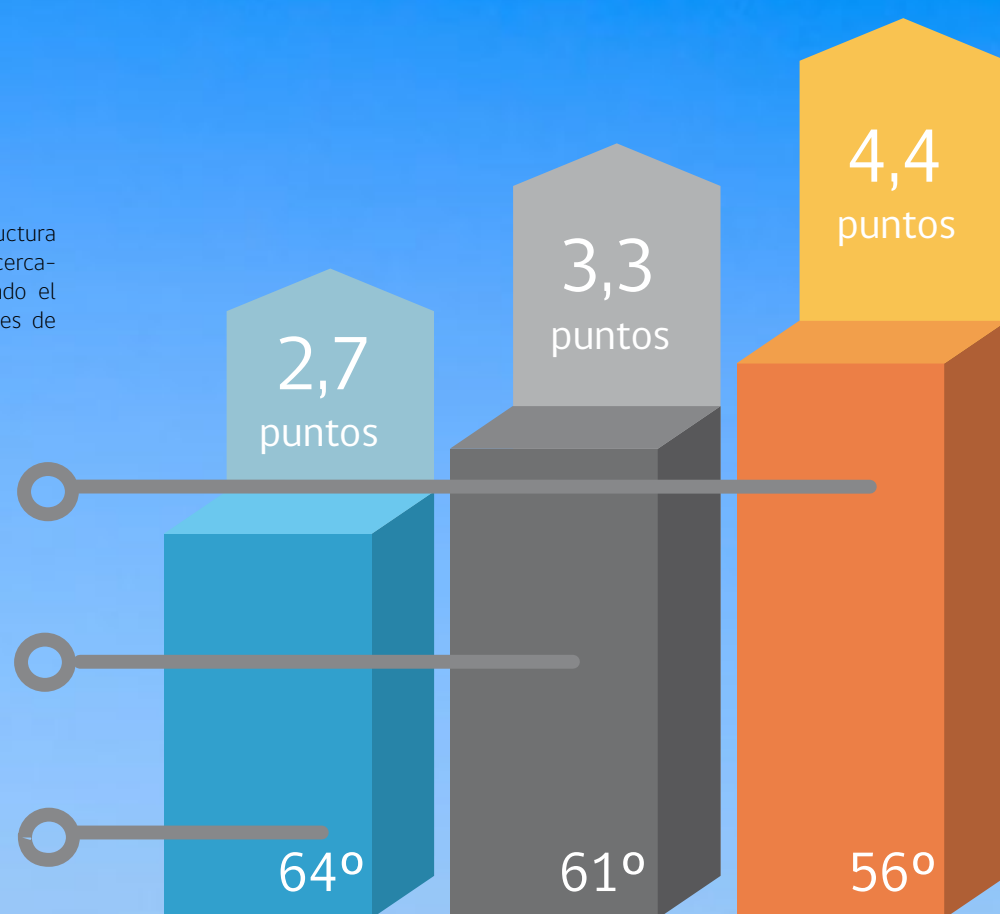
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 63. 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

- ✓ La pesca
- ✓ Extenso litoral
- ✓ Los deportes náuticos
- ✓ Variadas playas
- ✓ El descanso
- ✓ Condiciones climáticas
- ✓ Atractivos paisajes



La Región de Coquimbo reúne una serie de características que la hacen particularmente idónea para la actividad turística y que la han llevado a convertirse en uno de los principales destinos turísticos del país. En general, dispone de diversos atractivos que la distinguen en el contexto nacional, presentando ventajas comparativas en el sector costero al contar con un extenso litoral dotado de variadas playas aptas para el baño, el descanso, la pesca y los deportes náuticos. Además, ofrece un conjunto geográfico único con sus valles transversales, donde destacan sus atractivos paisajísticos, culturales y las condiciones climáticas.

Especial mención merece la claridad de sus cielos la cual, junto con atraer a importantes centros de investigación astronómica, ha posibilitado el desarrollo de un producto singular y de grandes proyecciones como lo es el turismo astronómico. Este tipo de turismo ha permitido dar identidad a la zona, la de Región Estrella, y en el corto plazo debe convertirse en el núcleo de la oferta exportadora turística de la región. Uno de los productos relevantes del turismo astronómico es la Reserva Starlight, de los cielos más limpios del planeta, el cual es certificado por la fundación que lleva el mismo nombre, y que trabaja ligada a la Unesco con sede en España.

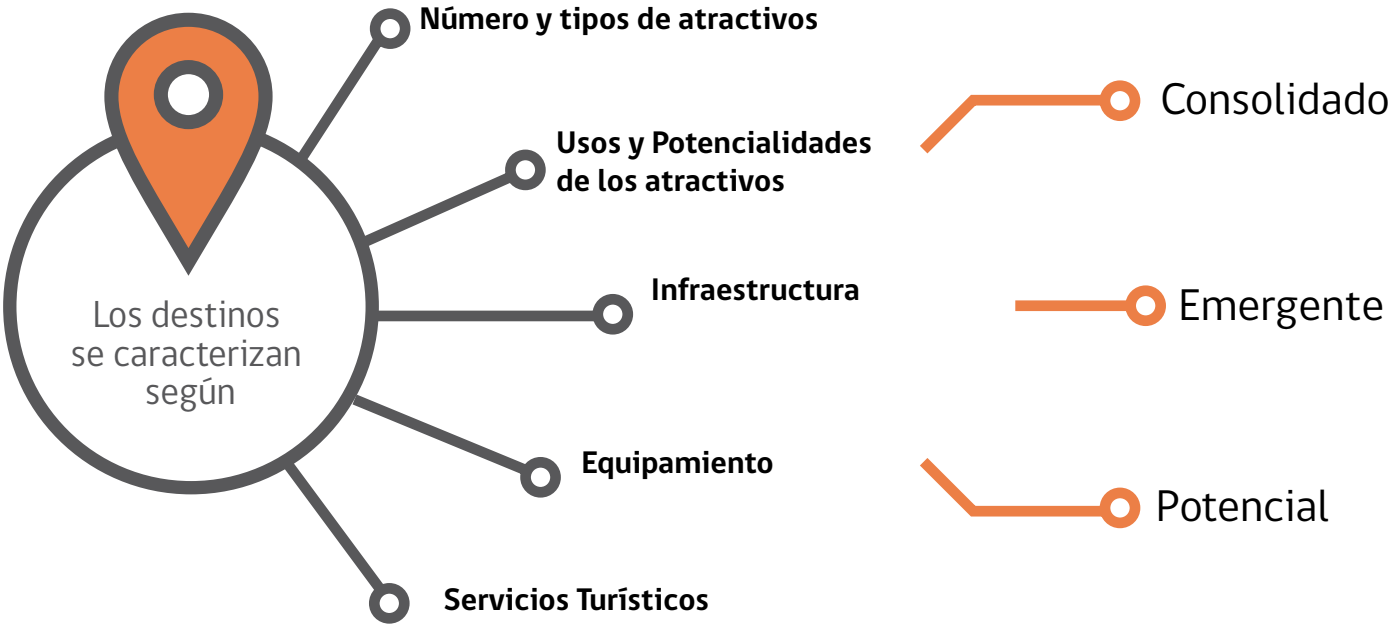
En relación a la jerarquía de los atractivos de la región se registra una alta concentración de atractivos locales, regionales y nacionales, lo cual ha provocado un desarrollo turístico concentrado en la demanda nacional. Sin embargo, la existencia de 9 atractivos de jerarquía internacional otorgan a la región una importante oportunidad para su desarrollo

turístico futuro en virtud de obtener mejores condiciones para su puesta en valor.

Los destinos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos; sus usos y potencialidades; y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento, servicios turísticos, entre otros. Y, según la focalización territorial turística

de la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, se clasifican en consolidado; emergente; y potencial.

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

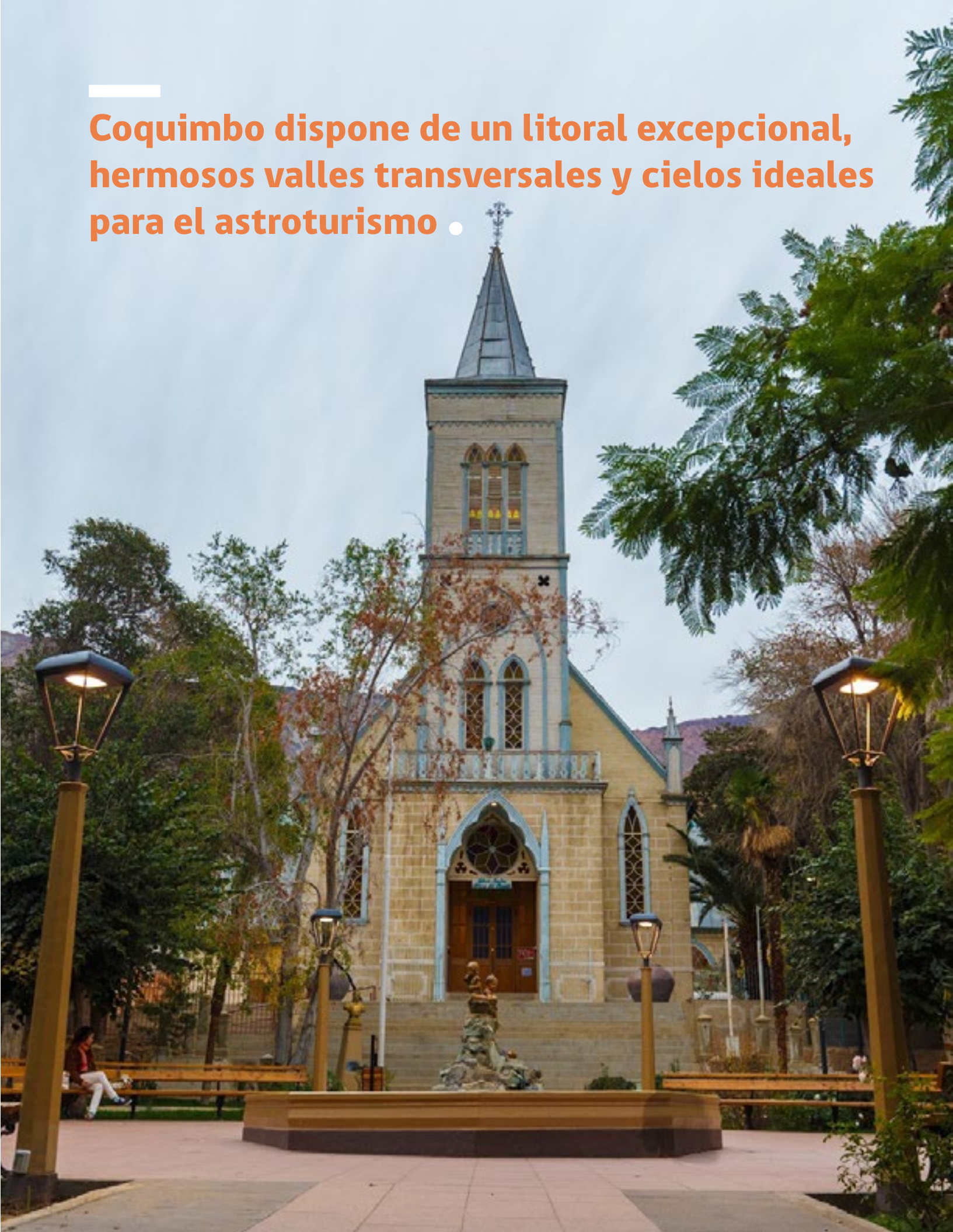


Clasificación de destinos priorizados

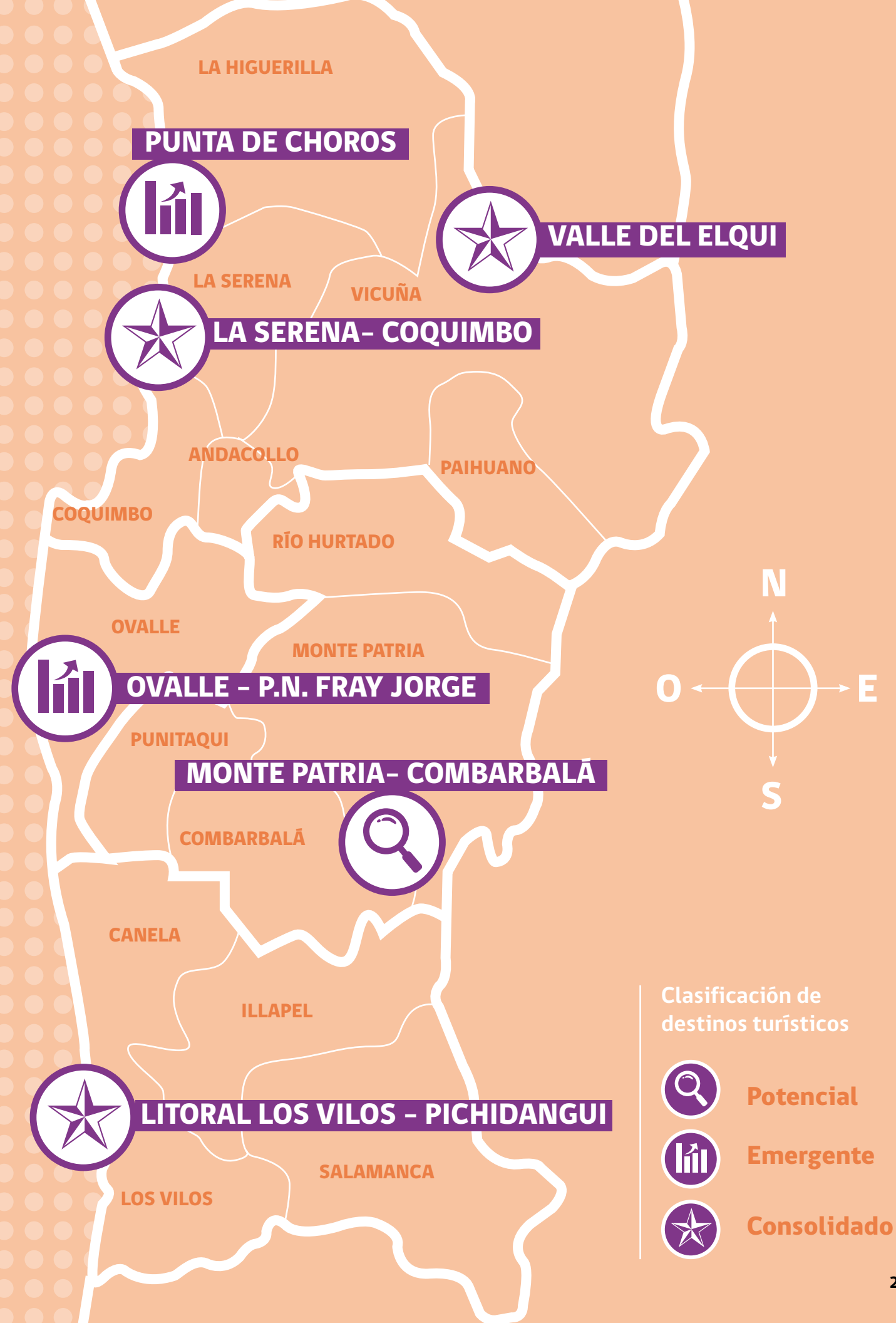
Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Choapa	Litoral Los Vilos - Pichidanguí	Consolidado
Limarí	Monte Patria - Combarbalá	Potencial
Limarí	Ovalle - PN. Fray Jorge	Emergente
Elqui	Litoral Norte, Punta de Choros	Emergente
Elqui	La Serena - Coquimbo	Consolidado
Elqui	Valle del Elquí	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

Coquimbo dispone de un litoral excepcional, hermosos valles transversales y cielos ideales para el astroturismo



OCEANO PACÍFICO



Los balnearios del sur de la región son visitados mayoritariamente por turistas provenientes de Santiago ●

La estructura del sistema urbano de la Región de Coquimbo se manifiesta en la predominancia de la conurbación Coquimbo-La Serena, esta última su ciudad capital.

Esta es una región que presenta una alta concentración poblacional en su capital, con un sistema urbano que se conecta por la Ruta 5 - cuyo trazado es por el borde costero - y sus derivaciones transversales hacia el oriente. Sin embargo, subyace la antigua estructura urbana de origen colonial, con escasos centros poblados en la costa y una ruta interior -que data de tiempos pre-hispánicos- y que se consolidó como una protección frente a las asonadas de piratas y corsarios europeos. Cabe señalar que la ruta interior, especialmente en el límite de la Región de Valparaíso y la comuna de Ovalle, esconde un potencial turístico para un territorio que ha quedado algo postergado producto de este desplazamiento de la vía principal de transporte hacia el borde costero.

La transitabilidad de los caminos interiores (rutas D-37-E, D-81, D-71, D-55 y D51) se desarrolla en gran medida en tramos aún sin pavimento. Sólo la Ruta 43 entre Coquimbo y Ovalle, que actualmente está siendo mejorada, permite un recorrido circular apto para el turista que busca caminos atractivos y también seguros.

La relativa cercanía del sur de esta región a Santiago, desde el punto de vista del turismo, aunque también de la actividad económica general, causa una cierta gravitación hacia la capital de Chile. Por ello, los balnearios de Los Vilos y Pichidangui están básicamente orientados a recibir visitantes de la Región Metropolitana y también de la Región de Valparaíso, los que, combinadamente, superan por diez veces la población de esta región.

El turismo en esta región se mueve en la actualidad mayoritariamente por la vía troncal,

penetrando hacia el oriente por las rutas de los distintos valles transversales: hacia Illapel y Salamanca por la Ruta 47 a través de la cuesta de Caviolén; hacia Combarbalá y Canela Baja por la Ruta D-71; hacia Ovalle, Monte Patria y Río Hurtado desde Socos por la Ruta 45; y hacia el espectacular y místico Valle del Elqui desde La Serena por la Ruta 41-CH.

La estructura vial tipo espina de pescado debe evolucionar hacia una estructura que posibilite la generación de circuitos turísticos.

Desde el punto de vista del transporte terrestre, un grave problema que enfrenta la conurbación La Serena-Coquimbo es la fuerte congestión vehicular que se produce ante la falta de vías alternativas. Se espera que esto sea superado una vez que entre en operación el proyecto de concesión para la conurbación, sumado al tranvía actualmente en estudio.

La conectividad transversal de poniente a oriente, entre La Serena-Coquimbo y el Valle del Elqui, merece un análisis particular. Si bien la Ruta 41-CH que, como su nombre lo indica, corresponde a una ruta internacional, tradicionalmente ha tenido muy poco flujo de este tipo y ha servido básicamente al Valle del Elqui y su extensión por el río Claro hacia Paihuano y demás poblados al sur de éste. Sin embargo, desde fines de los 90 la región viene apostando por la generación de un corredor bioceánico que conecte las regiones productoras de soya de Argentina y Brasil con el puerto de Coquimbo. El mejoramiento de esta ruta aumentará la llegada de turistas provenientes de las provincias argentinas de San Juan y Mendoza a La Serena y Coquimbo. Las autoridades argentinas, específicamente la gobernación de San Juan, han promovido esta idea junto a las autoridades chilenas. Se ha anunciado la licitación del túnel (14 km) para fines de 2017 o inicios del año 2018, lo que indudablemente acortará y facilitará el cruce de Los Andes.



En lo que se refiere a infraestructura portuaria, la región cuenta con el puerto de Coquimbo, el que se localiza en una de las bahías mejor protegidas del país. Por este puerto se exporta en su mayoría la producción frutícola de los valles de Elqui y Limarí. No es la totalidad de la producción, ya que, dependiendo de circunstancias climáticas o logísticas, los exportadores y empresas navieras en ocasiones prefieren el puerto de Valparaíso. Su nuevo terminal frutícola tiene por objeto contrarrestar este factor y lograr una mayor competitividad.

El puerto de Coquimbo es una empresa pública, pero concesionada a la empresa TPC y contempla en su Plan Maestro Portuario transformarse en un puerto moderno y eficiente, el que incluirá instalaciones adecuadas para recibir grandes cruceros, incluyendo un terminal de pasajeros ya reconstruido a causa del maremoto de septiembre de 2015. Los pasajeros de estos cruceros realizan excursiones mayoritariamente hacia el Valle del Elqui, aún con la

complejidad del tiempo/distancia que se requiere para una adecuada visita. Sólo ir y volver a Pisco Elqui toma cuatro horas, si es que el tránsito está despejado en la conurbación Coquimbo - La Serena. Por ello, muchos turistas se conforman con una visita a la ciudad de Vicuña, que tiene el atractivo de ser la cuna de la premio Nobel de Literatura Gabriela Mistral.

En materia aeroportuaria, la región cuenta con el Aeródromo La Florida, el cual está en una ubicación muy conveniente, pues se encuentra a escasos kilómetros de la conurbación La Serena-Coquimbo, en el inicio de la Ruta 41-CH. Sin embargo, la demanda esperada en la próxima década de este aeropuerto (sobre el millón de pasajeros/año) hace necesaria la ampliación de la capacidad aeroportuaria regional. Por ello, para el año 2018 se proyecta la realización de un estudio de prefactibilidad de un nuevo aeropuerto internacional en Tongoy.

Desde el punto de vista del equipamiento tu-

rístico, La Serena tiene gran competitividad dado su bien conformado centro histórico, preservado y mejorado por el Plan Serena y protegido como Zona Típica por la Ley Monumentos Nacionales en años más recientes. Debe señalarse que, en los últimos años, tal como lo ocurrido en Valparaíso, Coquimbo ha estado generando su propia oferta de equipamiento turístico y de recreación, especialmente en torno al Barrio Inglés y, desde antes, en el sector de La Herradura. También posee el casino - hotel al comienzo de la Avenida del Mar, vía que comparte con La Serena y el Casino de Coquimbo. A lo anterior se agrega el recientemente inaugurado casino - hotel en Ovalle (Ovalle Casino & Resort), un hotel en la Plaza de Armas y otro tipo resort en Socos, además de los hoteles Limarí y Altos del Tuki, lo que ofrece al turista una variada oferta hotelera en la región. El Valle del Elqui por su parte posee también una importante oferta de alojamiento con establecimientos calificados con cuatro estrellas.

El fuerte de la actividad turística actual de la región radica en el tradicional turismo de sol y playa, aprovechado mayoritariamente por turistas provenientes desde Santiago y Argentina (Mendoza y San Juan), quienes cruzan la cordillera por los pasos Libertadores y Agua Negra.

Una vía turística interesante que desarrolla la región es la Ruta D-457 entre Vicuña y Andacollo, pasando por Samo Alto contiguo al río Hurtado, la que se denomina Antakari, nombre que la asocia a su pasado incaico. El objetivo de esta ruta es rescatar tradiciones ancestrales y su pasado colonial ligado a la minería aurífera. También tiene componentes arqueológicos y paleontológicos de gran interés. Esta ruta cuenta con servicios de turismo astronómico (observatorio Panguel), dispone de señalización turística caminera (Ruta de Las Estrellas-Círculo Antakari) así como de una ruta escénica. Esta última podría incluir una mejor señalización, paradores, miradores, centros de información y servicios turísticos relacionados

con las distintas tipologías turísticas que ofrece la región, principalmente el turismo astronómico y el científico, además de infografías de flora nativa y termas.

Otra vía de gran potencial turístico es la Ruta D-37-E que conecta las regiones de Valparaíso y Coquimbo, a través de Illapel. Este camino, que corresponde a la antigua ruta de la colonia, actualmente hace uso parcial de la antigua vía férrea pasando por tres túneles ferroviarios y otros tantos puentes. La ruta incluye paisajes y costumbres sorprendentes ("El Chile profundo") a un par de horas de Santiago, paseo que puede combinar arqueología (Valle de Petorca y nuevo museo de Monte Aranda), historia (Putendo), zoología (Reserva Nacional Las Chinchillas) y astronomía (observatorio municipal de Combarbalá). Este camino tiene previsto un mejoramiento de carpeta asfáltica por parte del MOP.



2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este plan integró un conjunto de recursos guiados por principios como: desarrollo sustentable, participación ciudadana y 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 (COMICIVT).

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 generó 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 los 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 priorizó la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 37). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano

plazo); y 2030 (largo plazo).

8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo. Con el análisis de la información sistematizada y elaborada, se diseñó 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 y 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 realizó una presenta-

ción a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En este taller 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, al 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 o programas y de los nuevos proyectos propuestos por los actores claves de este sector de actividades, con base en una imagen objetivo de la infraestructura turística regional y local.

Se priorizaron 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 101 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

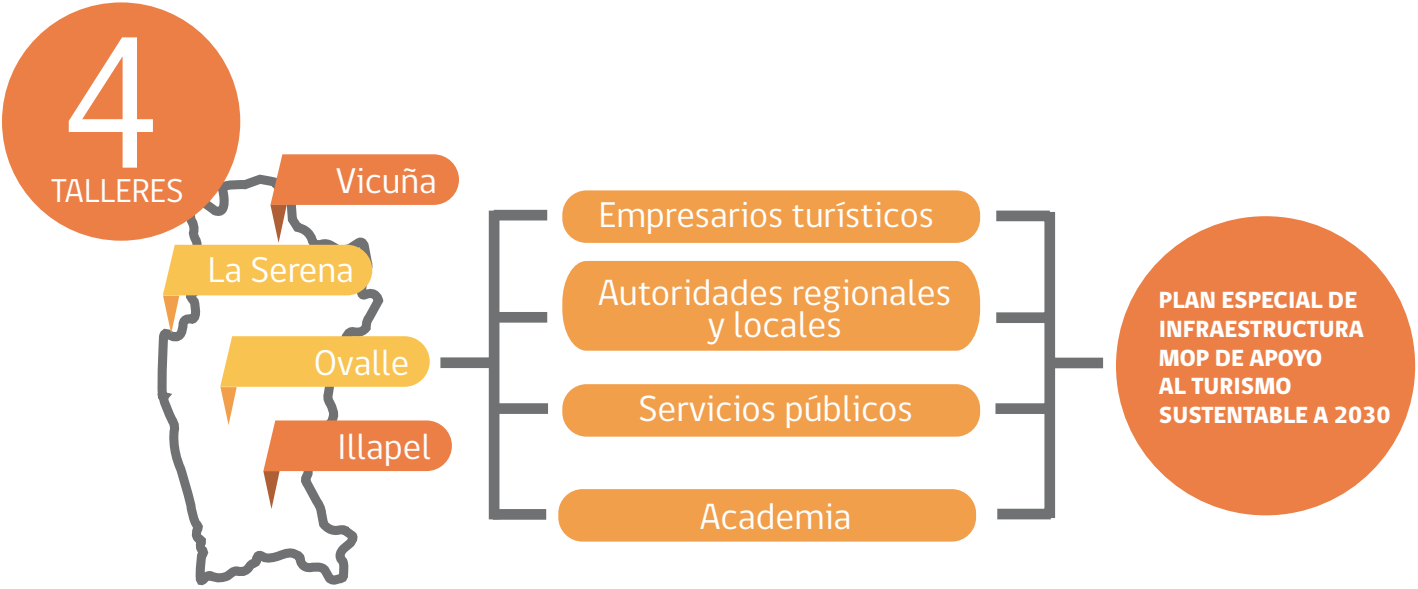
La participación ciudadana fue parte relevante de la estrategia de elaboración del plan. El diseño de su implementación contó con dos etapas relevantes: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo 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 cuatro talleres, uno en la capital regional La Serena, y

otros tres en las ciudades de Vicuña, Ovalle y Los Vilos. 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 sistema-



tizó 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.

Resumen de talleres en Región de Coquimbo

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	La Serena	46	30	36
	Vicuña	39	54	36
	Ovalle	31	52	26
	Los Vilos	22	45	16
Segunda	La Serena	21	48	-

Fuente: elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

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



3.1 Visión de la infraestructura

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

La visión de largo plazo para potenciar el turismo en la región se enfoca en reforzar la infraestructura de 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 es, por ejemplo, el caso de las ciudades de Ovalle, Vicuña e Illapel.

Más allá de lo que concierne a la inversión hotelera, que es preciso incrementar y que depende del sector privado (hotelería, gastronomía y entretención), el sector público y en especial el MOP, que invierte en proyectos de infraestructura, habilitando el territorio y actuando como palanca e incentivo para la inversión privada, contribuye a la realización de los planes de desarrollo del sector turístico. Esto favorece a la población local directamente, pero también lo hace indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiere la industria turística y las cadenas de valor que ésta desata, impactando en el emprendimiento y el empleo.

Así, por ejemplo, la Dirección de Arquitectura del MOP debe jugar un rol preponderante en la creación de centros cívicos que representen una arquitectura de alto estándar para la edificación pública y se concentren en lugares significativos de las ciudades. Dicha tarea, compartida con otras instituciones públicas, permitiría generar espacios públicos y entornos con una cierta majestuosidad y acento en el carácter local de su emplazamiento.

Combarbalá y Salamanca tienen también potencial para ser ciudades atractivas, ya que poseen muestras de arquitectura patrimonial como son iglesias, la antigua estación de trenes de Salamanca y entornos naturales atractivos. Otros proyectos importantes para la Dirección de Arquitectura -en trabajo conjunto con el Gobierno Regional (GORE)- son los proyectos incorporados en la cartera del Programa Puesta en Valor del Patrimonio.

Desde el punto de vista de la accesibilidad, surge como un objetivo el reforzamiento del eje colonial, que permita a un turista proveniente de las regiones al sur (Valparaíso y Metropolitana) recorrer este interior algo oculto desde Cabildo a Vicuña, pasando por Illapel, Salamanca, Combarbalá y Ovalle, y con algunas bifurcaciones en Punitaqui y la misma La Serena (rutas D-51 y 43). Su tránsito seguro y con señalización vial adecuada, además de colaborar con el desarrollo de la inversión privada en facilidades de alojamiento y gastronomía local, permitiría generar diversos circuitos turísticos que, desde el punto de vista sistémico, producirían beneficios para los múltiples atractivos regionales existentes y la posibilidad de desarrollar otros tantos. Un sistema de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de éstos valga más que de manera aislada, en otras palabras, la red potencia a sus componentes.

Un importante destino regional es Punta de Choros, que se combina y potencia con el destino Pingüino de Humboldt (Chañaral de Aceituno), este último ubicado en la Región de Atacama, que también lo considera entre sus destinos emergentes. Actualmente se contempla el diseño de la ruta costera en el tramo Huasco - Límite Regional y un mejoramiento del camino de acceso por la Región

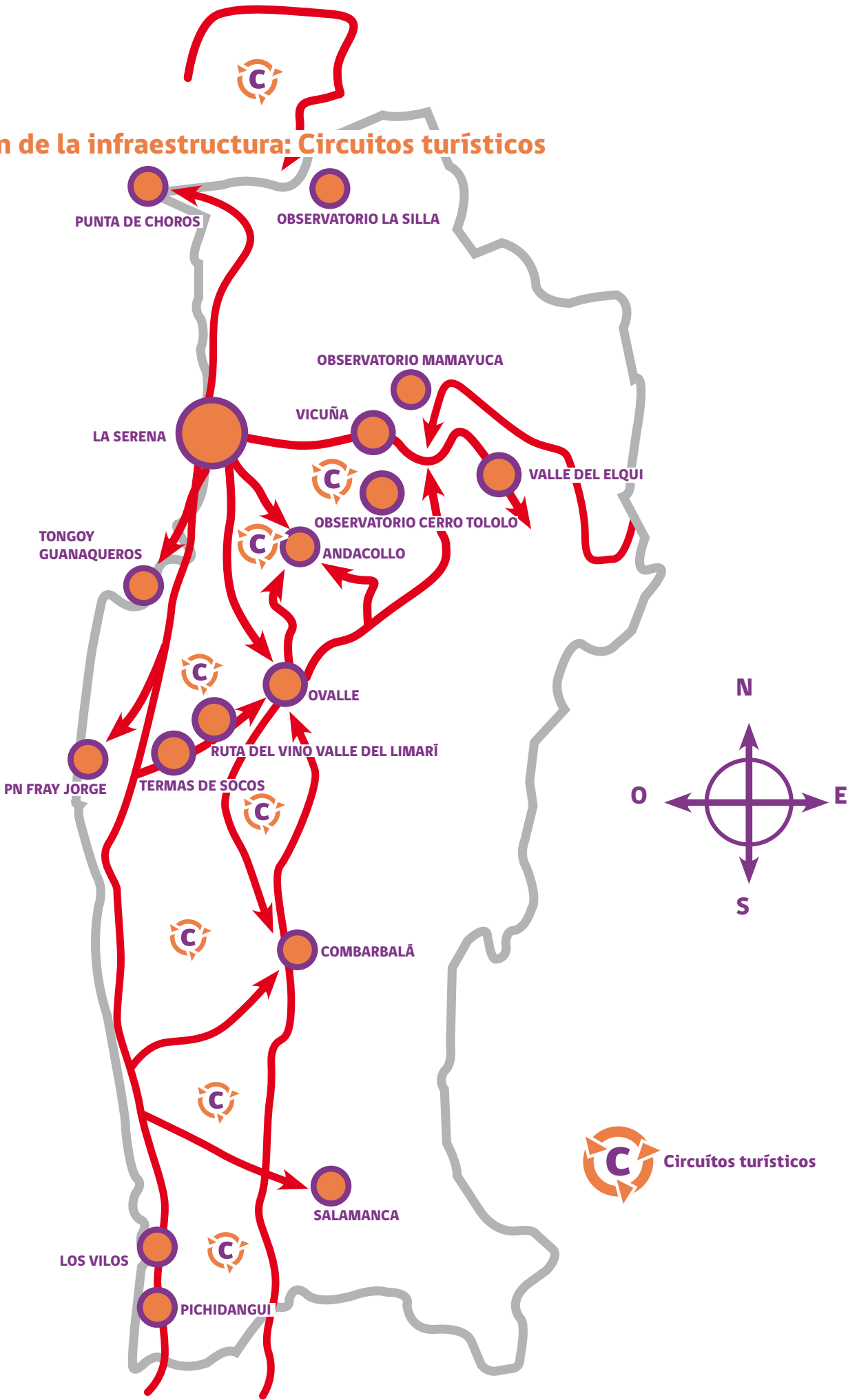
de Coquimbo. Lo anterior permitiría conformar un circuito de borde costero y actuaría como desvío para viajeros que transitan entre ambas regiones por la Ruta 5. Asimismo, se puede buscar, a través de la inversión en infraestructura pública (centro de salud, aeródromo o helipuerto) y promoción con el sector privado, el desarrollo en algún grado de equipamiento turístico en el poblado de La Higuera localizado a un poco más de 60 km. Dicha localidad podría actuar como centro urbano, lugar de respaldo y de seguridad para los turistas.

En materia de infraestructura aeroportuaria, se requiere incrementar la capacidad aeroportuaria de la región considerando el fuerte crecimiento esperado de la demanda y, por lo tanto, se evalúa la alternativa de construir un nuevo aeropuerto.

Mejorar la conectividad terrestre, aérea y marítima conforme a lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalización, desvíos estratégicos, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados y habilitar e incorporar nuevos destinos turísticos en la región.

Mantener y preservar el centro histórico de La Serena es también una tarea de la mayor relevancia para el turismo regional, dado el rol articulador y de centro de operaciones para el turista que esta ciudad provee al resto del territorio. Alojarse y caminar por La Serena resulta un agrado, difícil de igualar para el resto de las ciudades intermedias de nuestro país. En tal sentido, sería importante procurar que, en la mantención de la arquitectura pública y en la construcción y desarrollo de nuevos proyectos, se potencie el patrimonio urbano y arquitectónico existente.

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos



Reforzar la accesibilidad del eje colonial potenciaría el turismo en la zona interior de la región •

Déficit y desafíos

Deficiente conectividad interregional con un estándar adecuado

Déficit de caminos de calidad

Calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades

Inadecuada calidad de algunas rutas para conformar vías escénicas

Ruta 41-CH como parte de un corredor internacional

Inexistencia de accesos adecuados, controlados y sustentables a humedales en la Ruta 5

Se debe mejorar la Ruta 5 y varios de sus accesos para servir como ruta troncal

Inadecuada accesibilidad a áreas del SNASPE

Localización de un nuevo aeropuerto internacional

Revertir la infraestructura y equipamiento de caletas pesqueras

3.2 Déficit y desafíos

De acuerdo con la visión presentada anteriormente, en la Región de Coquimbo se identifican las siguientes brechas y desafíos:

- La escasez de caminos de calidad impide al turista realizar circuitos convenientes que le permitan retornar al origen por rutas que accedan a otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. Urge en esta materia desarrollar un eje de conectividad interna de la región sobre la base del antiguo Camino de Chile, una ruta continua y pavimentada, tratada como vía escénica en algunos tramos, que una las actuales rutas D-37-E, D-81, D-71, D-55 y D-51. Tramos del antiguo ferrocarril podrían habilitarse como ciclorutas. También la Ruta D-605 permitiría hacer una detención en Punitaqui a quienes se dirigen de Ovalle al sur y viceversa. Finalmente, falta completar la Ruta Antakari entre Río Hurtado y Vicuña (D-445).

- Calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades que, por su tamaño y/o localización central estratégica de territorios con vocación para el turismo, pueden servir como entrada a la región o a un subterritorio y servir como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Illapel, Salamanca, Combarbalá, Vicuña y La Higuera, las que podrían obtener un mejoramiento de sus espacios públicos y la puesta en valor de su patrimonio arquitectónico. Ovalle y Monte Patria requieren mejorar y/o ampliar sus terminales rodoviarios.

- Inadecuada accesibilidad a áreas del SNASPE, como Punta de Choros a través de la Ruta D-110, la que actualmente se está mejorando. Esta requiere idealmente un tratamiento de ruta escénica, vale decir con miradores, estacionamientos, ciclorruta, baños públicos y centro de interpretación.

- Inadecuada calidad de algunas rutas para conformar vías escénicas. Es el caso de la Ruta D-485 al interior del Valle del Elqui, de la Ruta D-457 (Antakari) y las rutas D-430 y D-440 de acceso a la caleta Tongoy, ya que carecen de obras complementarias que les permitan

tener un rol de ruta turística o escénica. Requieren para ello de: paradores, miradores, estacionamientos e información interpretativa para los viajeros. En el caso de las rutas D-485, D-430 y D-440 pueden complementarse con ciclovías en alguno de sus tramos más concurridos y, para el caso de la D-485, sólo en aquellos tramos de baja pendiente. En el caso de Antakari, se requiere de pavimentación para su tramo Samo Alto - Andacollo.

- En materia vial, se debe mejorar la Ruta 5 y varios de sus accesos para servir verdaderamente como ruta troncal, especialmente en su paso por Coquimbo y La Serena. Asimismo, es preciso resolver el acceso al puerto de Coquimbo, al que actualmente se accede por vías netamente locales y menores. Además la Ruta 47 desde el cruce con Ruta 5 hacia Illapel debe ser mejorada.

- Inexistencia de accesos adecuados, controlados y sustentables a humedales en la Ruta 5. Están los casos de Laguna Conchalí en el sector Los Vilos, el estero El Culebrón en Coquimbo o en la boca del Elqui que se deben abordar para permitir el contacto y observación de la naturaleza.

- No existe conectividad interregional con un estándar adecuado, que permita a quienes transitan por el Valle de Petorca -en la vecina Región de Valparaíso- considerar una visita al Valle del Choapa, y los centros urbanos de Illapel y Salamanca e incluso Combarbalá. Ello requiere mejorar las condiciones de la Ruta D-37-E, la que merece un tratamiento de vía escénica. Los túneles ferroviarios, si bien le dan un atractivo de singularidad, podrían contar cada uno con pares que agilicen el tránsito, porque actualmente sólo es posible transitar en un sentido a la vez.

- El que la Ruta 41-CH sea parte de un corredor internacional para el transporte de grandes volúmenes de soya proveniente de Argentina y Brasil hacia el puerto de Coquimbo significaría una amenaza para el transitar turístico hacia el Valle del Elqui, y hacia/des-

de la Provincia de San Juan. Si estos planes se concretan sin una adecuación del camino para acoger ambos tipos de tránsito, la vía representaría una situación de riesgo para los turistas. Ello requiere la construcción de terceras pistas cuando las pendientes superen ciertas gradientes y construcción de paradores especiales para pasajeros. Asimismo, se requiere la construcción de un complejo fronterizo orientado al turismo, que acoja debida y segregadamente a éstos, con espacios climatizados, baños públicos, mesones y personal suficiente para garantizar un tránsito expedito y un centro de información especializada.

- Revertir la inadecuada infraestructura y equipamiento de caletas pesqueras, especialmente de aquellas con mayor potencial turístico -Coquimbo, Guayacán, Tongoy, Chungungo, Punta de Choros- que les permita ser un polo de atracción para el turismo gastronómico. En el caso de Coquimbo, luego del tsunami de 2015 se requerirá de un plan integral que contemple, además de la infraestructura de mercado y paseo, el acceso vial y ferroviario al puerto. El caso de Chungungo ofrece posibilidades muy interesantes más allá del turismo gastronómico, al contar con una infraestructura de dársena portuaria mayor, la que puede servir para realizar turismo industrial o una adaptación a nuevos usos recreativos. En el caso de Punta de Choros, se requiere de un buen embarcadero a la Isla La Higuera en Punta de Choros, pues hoy en día acceder a este lugar depende de la pericia de los pescadores para manejar sus lanchas.

- La decisión de la localización de un nuevo aeropuerto internacional favorecería al turismo regional, ya que la región podría contar con un terminal de calidad con todo el equipamiento (salones VIP, locales comerciales, además de los servicios de aduana, SAG y Policía Internacional), que reúna las condiciones para satisfacer los volúmenes de demanda actuales y futuros. No existen aeródromos ni helipuertos cercanos a destinos turísticos tales como Vicuña, La Higuera e Illapel.

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 los talleres. 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 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: • 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 la de conectar destinos turísticos.
7	Edificación pública	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	Infraestructura cultural (*)	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: • Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	Infraestructura de transporte aéreo	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.
17	Infraestructura para deportes náuticos	Dirección de Obras Portuarias	Provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares internacionales de esta industria.
18	Riego	Dirección de Obras Hidráulicas	Construcción de embalses y de canales de regadío y entubamiento, pozos, entre otros, como el mejoramiento de éstos, confluyendo con el desarrollo del turismo bajo el concepto de obras multipropósito, como pueden ser los embalses u obras en relación al agroturismo.
19	Manejo de cauces	Dirección de Obras Hidráulicas	Desarrollo de estudio, proyección, construcción y conservación de las obras de defensa de terrenos y poblaciones contra crecidas de corrientes de agua y regularización de las riberas y cauces de los ríos, lagunas y esteros, todo lo cual tiene importantes implicancias respecto de la habitabilidad y atractivo de los centros poblados que son destino turístico o relacionados a éstos como plataformas de servicios ad hoc.

(*) 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



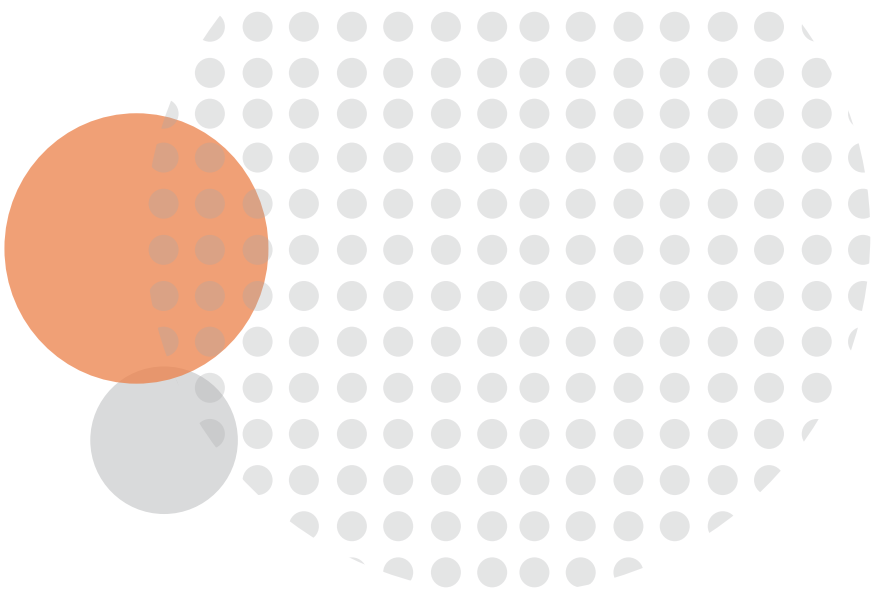
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos

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

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Concesiones	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
Choapa			8			15	6	29
Elqui	1	1	22	1	4	11	19	59
Interprovincial		1						1
Limarí		5	15	1	2	4	10	37
Total general	1	7	45	2	6	30	35	126

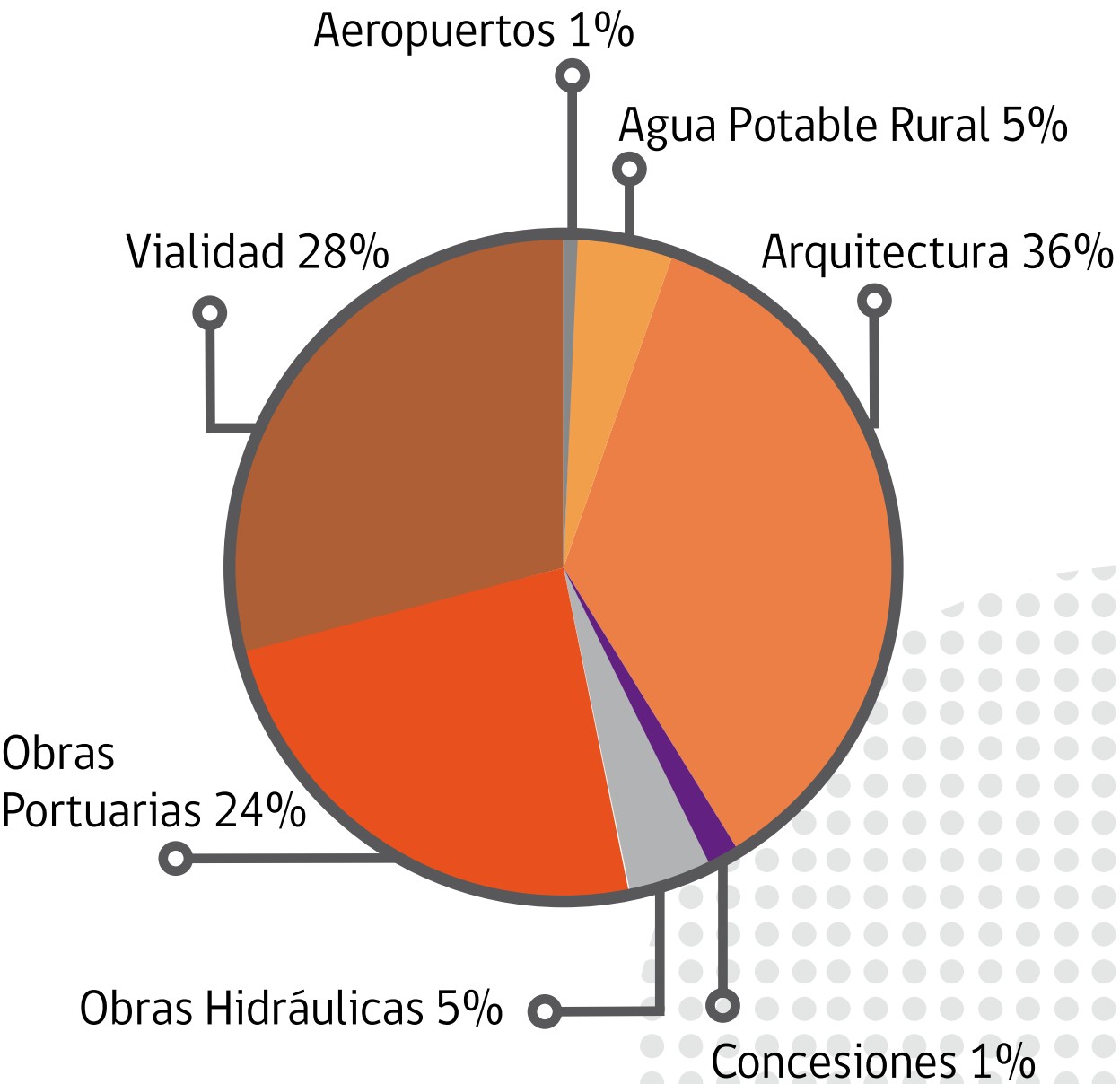
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
La Serena – Coquimbo	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura Cultural	3
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Patrimonio	2
		Sendero Interpretativo	5
	Concesiones	Conector vial turístico	2
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	6
		Caleta pesquera y turística	1
	Vialidad	Conector vial turístico	5
		Ruta Escénica	1
Litoral Los Vilos – Pichidangui	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Sendero Interpretativo	3
	Obras Portuarias	Borde Costero	10
		Caleta pesquera y turística	5
	Vialidad	Ruta Escénica	5
Litoral Norte Punta de Choros	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	3
		Caleta pesquera y turística	1
	Vialidad	Conector vial turístico	2
		Ruta Escénica	1

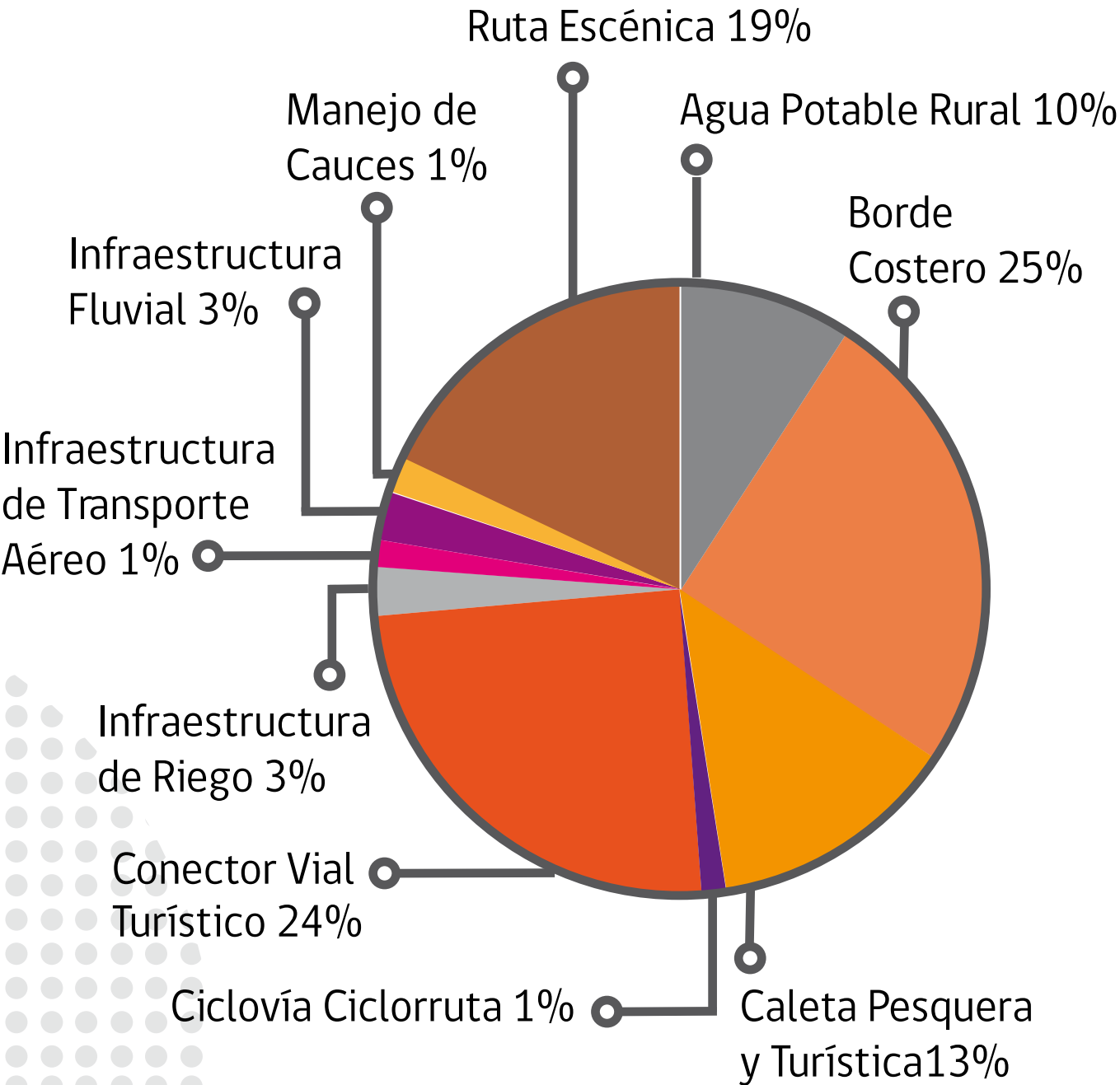


DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Monte Patria – Combarbalá	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	5
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura de riego	1
	Vialidad	Conector vial turístico	3
		Ruta Escénica	2
		Sendero Interpretativo	1
Ovalle – P.N. Fray Jorge	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	4
		Infraestructura de Transporte Terrestre	3
		Sendero Interpretativo	2
	Obras Hidráulicas	Infraestructura de riego	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
		Caleta pesquera y turística	3
	Vialidad	Conector vial turístico	1
		Ruta Escénica	3
Ovalle – P.N. Fray Jorge – Monte Patria – Combarbalá	Vialidad	Ruta Escénica	1
Valle del Elqui	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Patrimonio	2
		Sendero Interpretativo	4
	Obras Hidráulicas	Agua Potable Rural	1
	Vialidad	Ciclovía – Ciclorruta	1
		Conector vial turístico	7
		Ruta Escénica	1
Valle del Elquí	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
Valle del Elqui – La Serena – Coquimbo	Arquitectura	Sendero Interpretativo	1
Valle del Elqui – Ovalle – P.N. Fray Jorge	Vialidad	Ruta Escénica	1
(en blanco)	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Patrimonio	1
	Obras Hidráulicas	Manejo de cauces	1
Total general			126

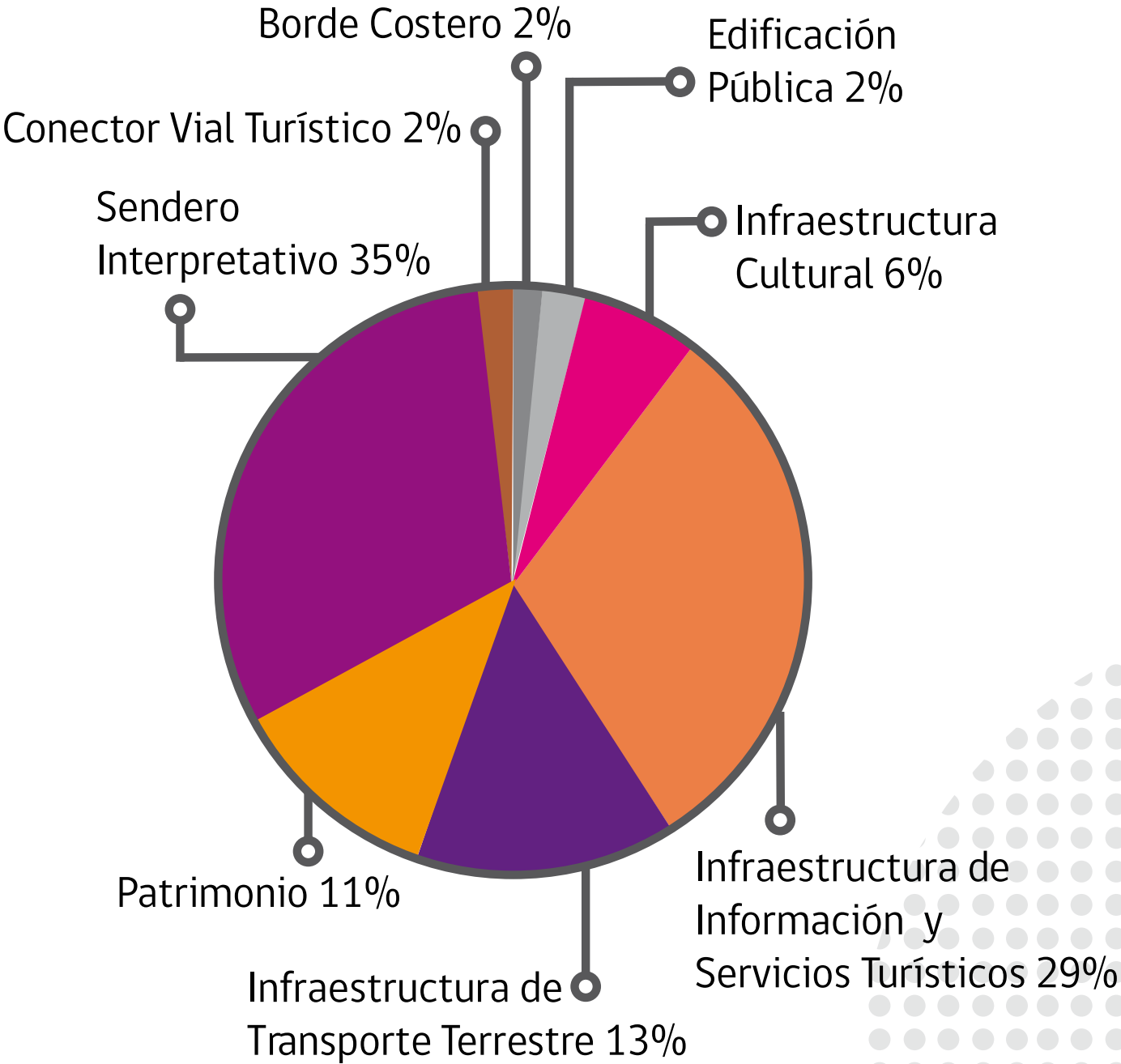
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



El cuidado y rescate de la arquitectura patrimonial es primordial en la región de Coquimbo



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Choapa	Canela	Construcción /habilitación de muelle turístico agua dulce	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción /habilitación de muelle turístico huentelauquén	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción /habilitación de muelle turístico puerto manso	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción /habilitación de muelle turístico puerto oscuro	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción caleta puerto oscuro	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de caletas: huentelauquén - maitencillo - puerto manso	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Ejecución	Corto
		Mejoramiento de camino s/r y construcción de sendero arqueológico los coligues	Sendero interpretativo	Vialidad	Extrasectorial	Monte patria - combarbalá	Prefactibilidad	Mediano
	Illapel	Construcción de senda no motorizada, paralela a la línea férrea, desde la ruta 5 pasando por illapel hasta el embalse el bato	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de illapel	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica ruta d-81, entre illapel y salamanca	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Mediano
	Los vilos	Construcción /habilitación de muelle turístico chigualoco	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción /habilitación de muelle turístico los vilos	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción /habilitación de muelle turístico pichidangui	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Choapa	Los vilos	Construcción /habilitación de muelle turístico totoralillo	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción caleta cascabeles	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Ejecución	Corto
		Construcción de acceso y senderos interpretativos, cueva marina la quintrala y acceso al cerro santa inés (circuitu turístico)	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de centro de interpretación del cuarzo, con senderos interpretativos en pichidangui	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción de equipamiento para acceso universal a playas los vilos	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción infraestructura caleta totoralillo sur, los vilos	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Ejecución	Corto
		Construcción paseo costero sur	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Ejecución	Corto
		Construcción ruta escénica turística entre cueva de la quintrala y caleta totoralillo	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción terminal rural de los vilos y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica rutas d-875 y d-37-e	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento caleta chigualoco, los vilos	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Ejecución	Corto
	Salamanca	Construcción de centro de interpretación minero en salamanca	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción senda no motorizada de la ruta del choapa (ex red ferroviaria)	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Choapa	Salamanca	Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de salamanca	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del elqui	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica turística en la cintura de chile, d-835, d-825, d-37-e, d-85	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica, camino hacia raja de manquehua con senderos interpretativos	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Litoral los vilos - pichidangui	Diseño y ejecución	Largo
Elqui	Andacollo	Ampliación edificio consistorial de andacollo	Edificación pública	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Corto
		Construcción sistema apr maitencillo	Agua potable rural	Agua potable rural	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento de senda no motorizada, ruta del peregrino de andacollo	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento vial, acceso a observatorio collawara, ruta d-447 entre andacollo y observatorio	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Largo
	Coquimbo	Construcción de aeropuerto internacional	Infraestructura de transporte aéreo	Aeropuertos	Sectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de embarcadero común de pasajeros para el servicio de paseos por la bahía, sector puerto de coquimbo	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de equipamiento para acceso inclusivo a playa la herradura	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de mirador interpretativo en humedal el culebrón	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de mirador y sendero interpretativo humedal tongoy.	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Elqui	Coquimbo	Construcción de mirador y sendero interpretativo salinas chica.	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción de mirador y sendero interpretativo salinas grande.	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción de plataforma de acceso inclusivo a playa peñuelas	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción obras de mejoramiento quebrada de peñuelas provincia de elqui	Infraestructura fluvial	Obras hidráulicas	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Mediano
		Construcción paseo costero sector coquimbo	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Construcción senda turística no motorizada entre puerto aldea y mirador en punta lengua de vaca	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento acceso puerto de coquimbo desde ruta 5 norte	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Corto
		Mejoramiento caleta de pescadores artesanales de guayacán, coquimbo	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
	Coquimbo, La Serena	Mejoramiento de equipamiento portuario específico para la recepción de cruceros en puerto de coquimbo	Borde costero	Obras portuarias	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento pasada ruta 5, sector la herradura (km 457 al 462)	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Corto
		Mejoramiento y construcción de ruta escénica mixta rutas d-510, d-516 entre puerto aldea y tongoy	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento quebrada de peñuelas region de coquimbo	Manejo de cauces	Obras hidráulicas	Sectorial	(En blanco)	Ejecución	(En blanco)
		Construcción de caleta turística cruz grande	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Diseño y ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Elqui	La Higuera	Construcción de centro de recepción al visitante e interpretación turística, punta de choros	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Litoral norte punta de choros	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de muelle turístico isla damas	Borde costero	Obras por- tuarias	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de muelle turístico isla gaviota	Borde costero	Obras por- tuarias	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de muelle turístico punta de choros	Borde costero	Obras por- tuarias	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de senda no motori- zada costera, entre la d-116 - playa las conchitas - punta de choros	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Litoral norte punta de choros	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción sen- dero pedestre: playa del apollillado a la playa de los choros (incluye sector du- nas y humedal)	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Valle del elqui	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica ruta d-110, desde acceso a pun- ta de choros hasta límite regional	Ruta escé- nica	Vialidad	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento cbi ruta d-110, sector cruce ruta 5 - los choros	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Ejecución	Corto
		Mejoramiento cbi ruta d-110,s:los cho- ros-punta de choros, la higuera	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Litoral norte punta de choros	Ejecución	Corto
	La Serena	Ampliacion ruta 41-ch sector: bif. Las rojas - bif. A marquesa	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Corto
		Construcción biblio- teca regional de la serena	Infraes- tructura cultural	Arquitectura	Extrase- ctorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Construcción de by pass la serena - coquimbo	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de museo de sitio, en el sector el olivar (hallazgo arqueoló- gico)	Infraes- tructura cultural	Arquitectura	Extrase- ctorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Elqui	La Serena	Construcción de tres miradores en sector llanos de arquero	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase- ctorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción obras de protección coste- ra faro monumental, la serena	Borde costero	Obras por- tuarias	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Construcción teatro regional	Infraes- tructura cultural	Arquitectura	Extrase- ctorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Corto
		Construcción termi- nal rural la serena y centro de recepción de visitantes	Infraes- tructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrase- ctorial	La serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / restauración casa de gabriela mistral, las compañías	Patrimonio	Arquitectura	Extrase- ctorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta 5 tramo conurbación la serena - coquim- bo	Conector vial turís- tico	Concesiones	Sectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta d-205, entre almi- rante latorre e islón	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Mediano
	Panguano	Construcción /ha- bilitación de senda peatonal entre ch- 41 y d-485, molle - alcohuez	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Valle del elqui	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ciclovía en ruta d-485 entre riva- davia - pisco elqui - alcohuez	Ciclovía - ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de senderos de cami- nata, desde pisco elqui hasta lago el cepo	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase- ctorial	Valle del elqui	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción em- balse estero derecho	Infraes- tructura fluvial	Obras hidráu- licas	Sectorial	Valle del elquí	Prefactibilidad	Corto
		Construcción para embalse de riego en el río chalinga, salamanca	Agua pota- ble rural	Obras hidráu- licas	Sectorial	Valle del elqui	Ejecución	Corto
		Ampliación repo- sición ruta 41-ch, sector: la serena-vi- cuña	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Elqui	Vicuña	Construccion tunel internacional paso de agua negra	Conector vial turís-tico	Vialidad	Sectorial	La serena - coquimbo	Diseño y ejecución	Corto
		Construccion acceso poniente a vicuña, provincia elqui	Conector vial turís-tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Corto
		Construcción de centro de informa-ción turística en paso fronterizo agua negra	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción de centro de infor- mación y servicios turísticos en vicuña	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Largo
		Construcción de senda no motorizada "elqui pedaleable"	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Valle del elqui - la serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitec- tónico de vicuña	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	Valle del elqui	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta ruta 41-ch hasta el paso de agua negra	Ruta escé- nica	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica ruta antakari, vicuña - río hurtado - samo alto	Ruta escé- nica	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui - ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta 41 ch s: pte el cama- ron - la laguna, com. De vicuña	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta 41 ch sjuntas del toro - pte el cama- ron, vicuña	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta 41 ch, sector: la laguna - llano las liebres	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Valle del elqui	Ejecución	Corto
Interpro- vincial	Intercomu- nal	Construccion pro- yectos nuevos 2018 agua potable rural iv	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	(En blanco)	Ejecución	(En blanco)
Limari	Monte Patria	Conservacion iglesia sotaqui ovalle	Patrimonio	Arquitectura	Extrase-ctorial	(En blanco)	Ejecución	(En blanco)
Limarí	Combarbalá	Construcción de centro de inter- pretación de la combarbalita en combarbalá	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIA- MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Limarí	Combarbalá	Mejoramamiento a ruta escénica rutas d-715/d-769, tu- lahuén - combarbalá	Ruta escé- nica	Vialidad	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
	Monte Patria	Construcción termi- nal rural de monte patria y centro de recepción de visi- tantes	Infraes- tructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrase-ctorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de alcantarillado y mejoramiento de apr tulahuén	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpre- tación del lápiz lazu- li en tulahuén	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpre- tación del vino y el pisco en monte patria	Infraes- tructura de informa- ción y servicios turísticos	Arquitectura	Extrase-ctorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de sendero interpreta- tivo ruta del inca	Sendero interpreta- tivo	Arquitectura	Extrase-ctorial	Valle del elqui	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramamiento a ruta escénica ruta d-55, desde ovalle hasta cruce con ruta d-599 (embalse la paloma)	Ruta escé- nica	Vialidad	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento canal palqui maurat semita monte patria región de coquimbo	Infraes- tructura de riego	Obras hidráu- licas	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Corto
		Mejoramamiento de apr chañaral de carén	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento de apr chilecito	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento de apr el coipo	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento de apr las juntas	Agua pota- ble rural	Agua potable rural	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento del terminal rodoviario de montepatria	Infraes- tructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrase-ctorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramamiento pavi- mentación camino carén - tulahuén	Conector vial turís- tico	Vialidad	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Limarí	Monte Patria	Mejoramiento ruta d-577, caren - pedregal - el maitén	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Ejecución	Mediano
	Ovalle	Construcción /habilitación de muelles turísticos en caleta el toro	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción /habilitación de senderos peatonales y para ciclistas en borde costero de limarí	Borde costero	Obras portuarias	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información turística en la cuidad de ovalle	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos, p.N. Fray jorge.	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación arqueo-astronómico valle del encanto	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción de muelle turístico en caleta el sauce	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo y pasarelas, humedal desembocadura río limarí	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Construcción infraestructura caleta el sauce, limarí	Caleta pesquera y turística	Obras portuarias	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Corto
		Construcción terminal rural de ovalle y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica rutas d-520 y d-516, entre ruta 5 (quebrada seca) y puerto aldea	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística ruta d-540, acceso a parque nacional fray jorge	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Limarí	Ovalle	Mejoramiento acceso a aeródromo de ovalle	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento de acceso y construcción de pasarelas y miradores en el humedal de la desembocadura del río limarí	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento integral canal camarico comuna de ovalle	Infraestructura de riego	Obras hidráulicas	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Corto
		Mejoramiento ruta 43, ovalle-coquimbo	Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	La serena - coquimbo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta 45 s: cr. Ruta 5 (socos) - altos la chimba	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Monte patria - combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento terminal rodoviario de ovalle	Infraestructura de transporte terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Prefactibilidad	Mediano
	Punitaqui	Construcción de centro de interpretación de la pequeña minería en punitaqui	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica mixta ruta andacollo - samo alto - ovalle - punitaqui - combarbalá - canela baja	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge - monte patria -combarbalá	Diseño y ejecución	Mediano
	Río Hurtado	Mejoramiento a ruta escénica ruta d-457, antakari, andacollo - samo alto	Ruta escénica	Vialidad	Sectorial	Ovalle - p.N. Fray jorge	Diseño y ejecución	Largo

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

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

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

berán tener en cuenta las siguientes variables:

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

del Ministerio de Desarrollo Social.

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



