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

## REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

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 Tursimo
Versión descargable en: www.subturismo.gob.cl - www.dirplan.cl
Fotografías: Banco de imágenes Servicio Nacional de Turismo y Ministerio de Obras Públicas



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

## REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

# INDICE


**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 47

**4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO** **48**

**5. CARTERA DE PROYECTOS** **52**
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos 54
5.2 Cartera de proyectos del Plan 60
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 Araucanía". 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.

**La participación ciudadana fue crucial en el proceso de preparación del Plan.**

# 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

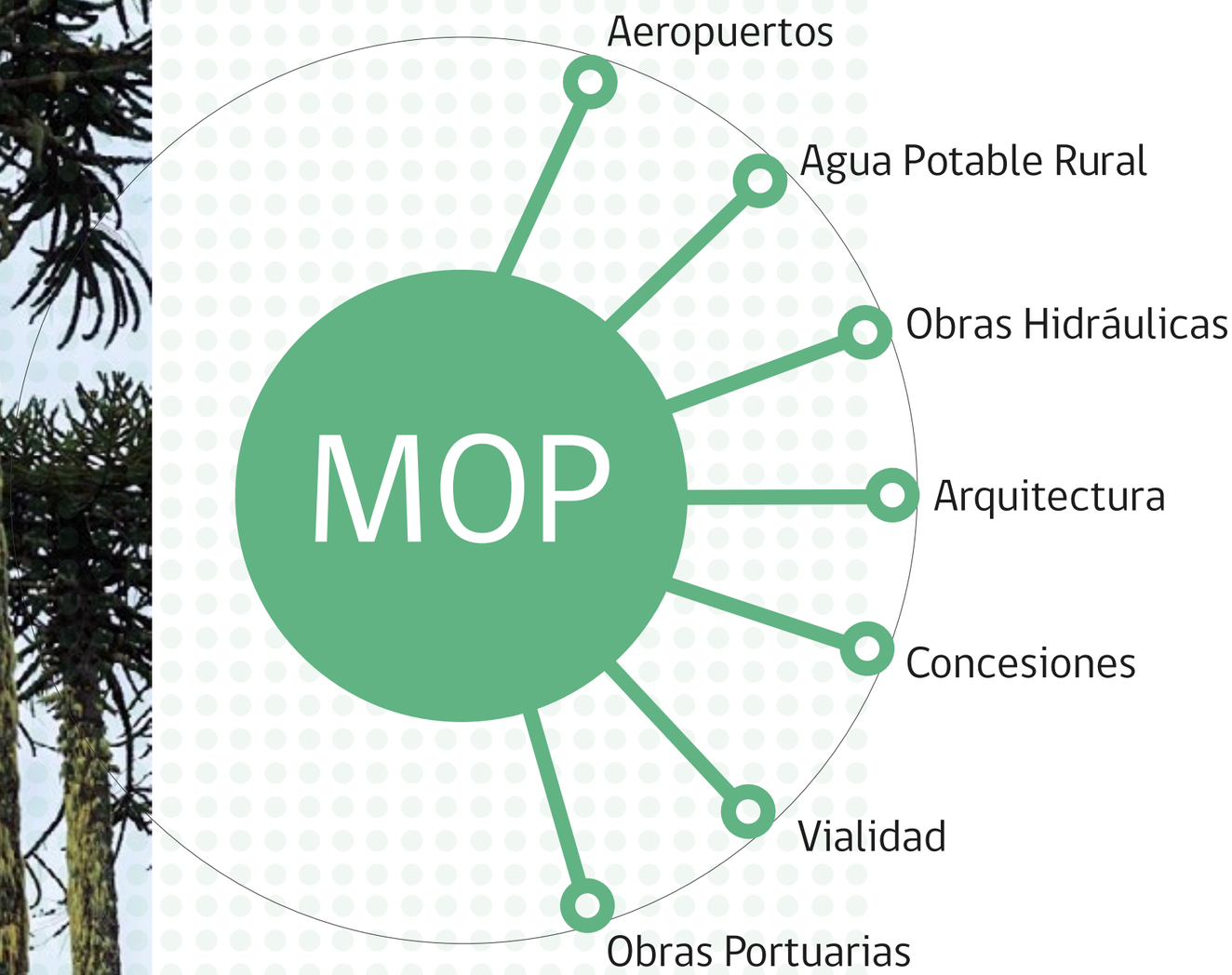
En el presente documento "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030, Región de Araucanía" se sintetizan los principales resultados del proceso de identificación y priorización de la cartera de proyectos de inversión asociados a la dinámica y proyección del sector turismo. 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 Araucanía se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, en los que se identificaron -en conjunto con la comunidad- las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Temuco, Pucón y Curacautín. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta.

Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores, tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.




**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 empleos[1].

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.

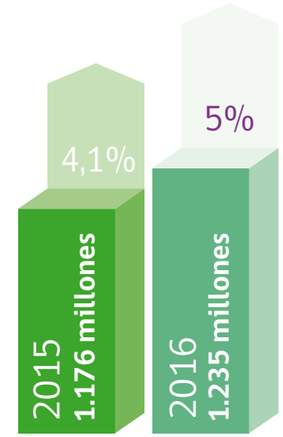
En el caso de América –territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado–, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional 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 recientes[3]. En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spa[4].

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 2007. The Boston Consulting Group. pág. 22

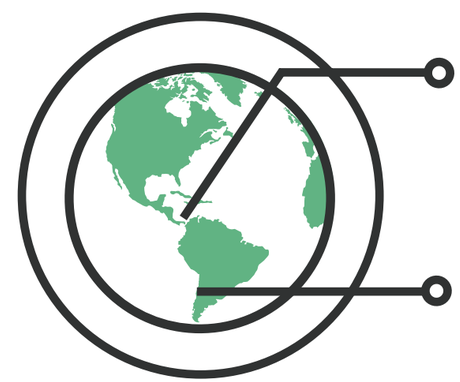
**10%** Producto Interno Bruto Mundial » **1/11** Empleos

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



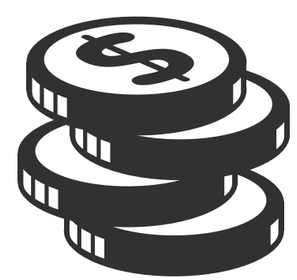

LLEGADAS TURISMO INTERNACIONAL

TURISMO AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur



16,2%
Cuota de Mercado América

↑7%
Chile



1.220
miles de millones de dólares
*Ingresos por turismo internacional

**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 receptivo[1].

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo[2]. 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)

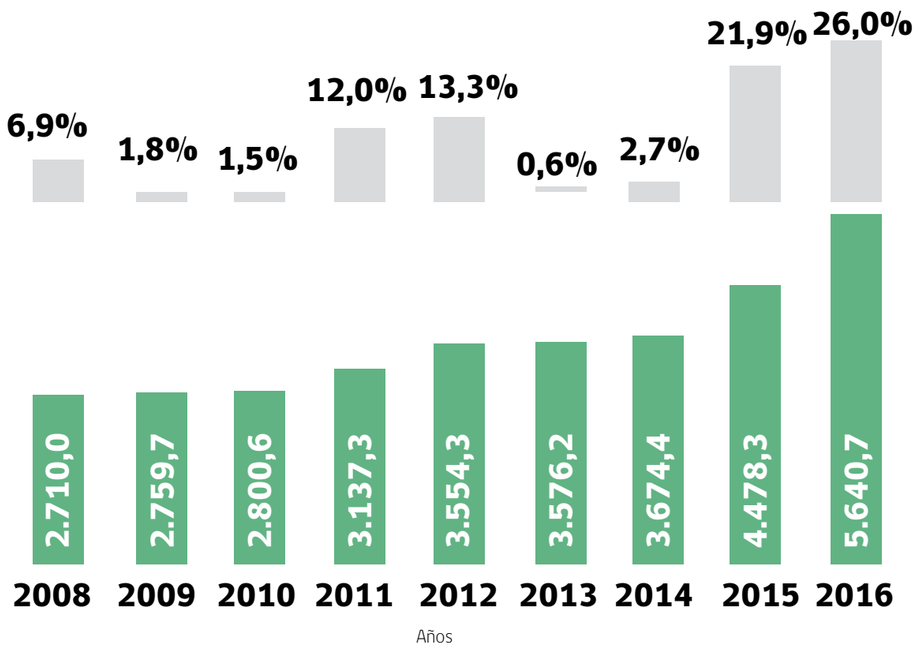
**100%**
Aumentó la llegada de turistas internacionales al país
{2010-2016}

**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 brasilero se destaca por sus aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)[1].

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

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

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

## Competitividad turística e infraestructura

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

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural con gran potencial de desarrollo, así como también recursos culturales valiosos, entre ellos seis sitios declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones. Asimismo, cuenta con un adecuado nivel de seguridad y una infraestructura turística mejorada[1].

Por otra parte, el Foro Económico Mundial, organismo que analiza periódicamente la competitividad turística, indicó en 2017 que en Chile existen déficits de infraestructura[2] 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. Indice 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.

**48º**
NIVEL MUNDIAL

**7mo**
NIVEL AMERICANO
Incluye norte, centro, sur

**2do**
NIVEL SUDAMERICANO

### 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 |

## 1.3 El turismo y la infraestructura en la región

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

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

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

**1.636,89 km**
Red vial pavimentada

**10.368,4 km**
Red vial no pavimentada

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

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

En relación a la conectividad marítima o fluvial, la región cuenta con 11 servicios de balseo que permiten la conectividad de la red vial existente en los ríos Alto Bío Bío, Lumaco, Imperial, Moncul y Toltén. Además existen redes de embarcaderos menores; cinco de ellos están en el Lago Icalma y 13 se ubican en el Lago Budi.

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

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

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

Parques y Reservas Nacionales: de los cuales se destacan los parques y reservas de Villarrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas y Malleco.
Cerros y Volcanes: aquí destacan los volcanes Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli, Quetrupillán y Cerro Ñielol.
Lagos: se tienen grandes cuerpos de agua en los lagos Icalma, Conguillío, Colico, Villarrica, Caburgua, Tinquilco, Galletué, Budi y Calafquén, entre otros.
Lagunas: destacan en la región las lagunas Verde o Quililo, Quillelhue y Captrén.
Ríos: los principales de la región son los ríos Cautín, Imperial, Allipén, Moncul, Bío Bío, Trancura y Toltén.
Termas: destacan las de Malleco (ex-Tolhuaca), Malalcahuello, Manzanar, Huife, Montevivo, San Luis, Peumayén, Menetúe y Trancura.

**Parques y Reservas Nacionales:**
Villarrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas y Malleco.

**Cerros y Volcanes:**
Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli, Quetrupillán y Cerro Ñielol.

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

**Lagunas:**
Verde o Quililo, Quillelhue y Captrén.

**Ríos:**
Cautín, Imperial, Allipén, Moncul, Bío Bío, Trancura y Toltén.

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

## Clasificación de destinos priorizados

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

Fuente: Subsecretaría de Turismo

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

# OCÉANO PACÍFICO

REGIÓN DE ARAUCANÍA, COMUNAS Y DESTINOS TURÍSTICOS PRIORIZADOS

Clasificación de destinos turísticos

- Potencial
- Emergente
- Consolidado

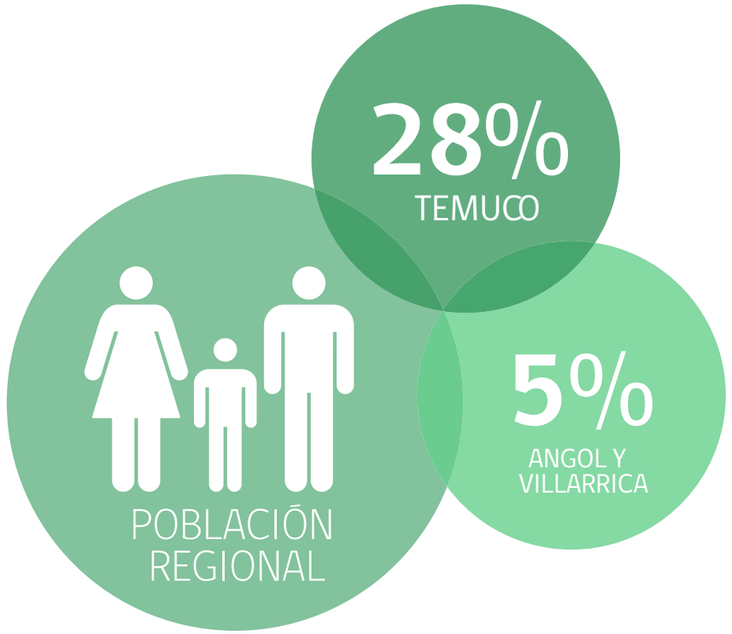
N
O
E
S
RUTA
5
TEMUCO
NUEVA TOLTÉN
ICALMA
VILLARRICA

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

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

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

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




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

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

La Región de La Araucanía no cuenta con instalaciones portuarias, lo que limita su accesibilidad para pasajeros de cruceros, los que generalmente disponen de pocas horas para realizar recorridos. Existe la posibilidad de colocar una facilidad portuaria para este tipo de naves en Bahía Queule, en el extremo sur-oeste del frente costero regional, lo que daría acceso directo a Villarrica y Pucón vía rutas S-60 y 199-CH. Esa facilidad podría combinarse además con un terminal para la industria forestal. Sin embargo, desde hace más de una década esto parece haber perdido prioridad en la agenda de desarrollo turístico regional.

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

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

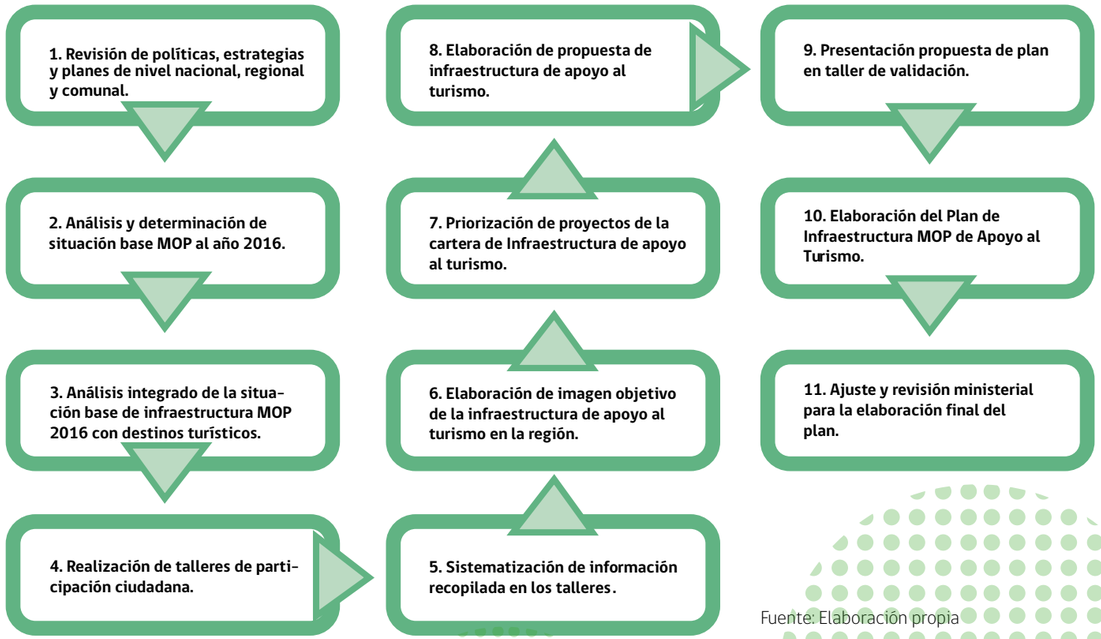
**Angol no ha desarrollado lo suficiente su potencial turístico, debe aprovechar más su cercanía con la Cordillera de Nahuelbuta**

# 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 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 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 presentación 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 SNASPE[1]: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

**Focalización territorial**
a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) ZOIT[2]: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

**Inclusión y Equidad**
a) ADI[3]: 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 ubicado 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

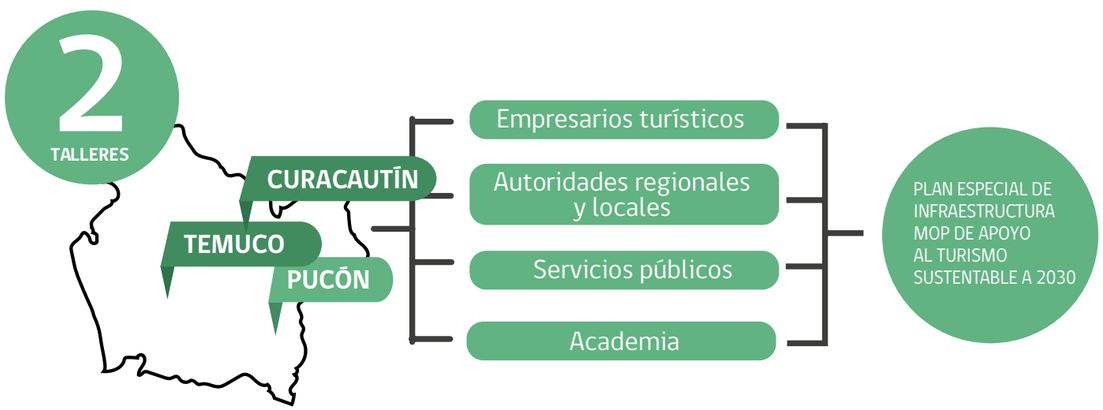
## Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos.

## 2.2 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue un componente metodológico fundamental en la elaboración del Plan, pues se consideró estratégica la relación con los actores relevantes del sector en el territorio, de modo de incorporar su conocimiento y reflexión sobre la visión de desarrollo, el déficit de infraestructura, y las potencialidades y proyecciones para el turismo sustentable en esta región.

El diseño de su implementación contó con dos etapas: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos asociados a los destinos priorizados de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo, complementando la información de los proyectos ya considerados en los diferentes planes y programas vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa referida a la revisión y validación de la propuesta de Plan con los actores involucrados en este proceso.

En la primera etapa se realizaron tres talleres: uno en la capital regional, Temuco, y otros dos en las ciudades de Pucón y Curacautín. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios 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 región, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los ajustes correspondientes a dicha propuesta.

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

### Resumen de talleres en Región de La Araucanía

| Etapas 2016 | Ciudad | N° de participantes | % de mujeres participantes | N° de ideas presentadas |
|---|---|---|---|---|
| Primera | Temuco | 64 | 42.2 | 48 |
| | Pucón | 33 | 15.2 | 33 |
| | Curacautín | 30 | 30.0 | 21 |
| Segunda | Temuco | 30 | 16.7 | - |

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres

# 3. IMAGEN OBJETIVO

**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 a los instrumentos de planificación regional y local, y a los planes de infraestructura- pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Temuco, Angol, Curacautín, Lonquimay, Villarrica y Pucón). Más allá de lo que concierne a la inversión privada (hotelería, gastronomía, entretención), la intervención del sector público, y en especial del MOP, puede ejercer un efecto de apalancamiento, entregando señales que incentiven la inversión privada para desarrollar el atractivo de estos centros de operación.

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

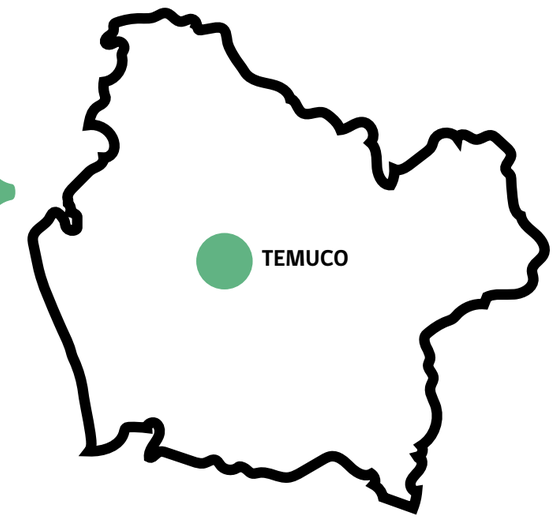
La Dirección de Vialidad puede contribuir a esta causa mediante bypass y circunvalaciones que eviten el paso de camiones por los centros históricos, y/o circunvalaciones que permitan mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local. También la Coordinación de Concesiones puede generar inversión privada en centros hospitalarios de alto estándar que mejoren el nivel del equipamiento de las ciudades y centros urbanos de tamaño medio.

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

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

Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como la conexión Traiguén, Cholchol y Nueva Imperial a través de la Ruta S-16, mejorarían las posibilidades de generar circuitos alternativos y un acceso más conveniente hacia el borde costero de La Araucanía. Éste puede conectarse a la Provincia de Arauco en la Región del Bío Bío con la Ruta 160, recientemente mejorada con niveles de alto estándar y, consecuentemente, atraer visitantes desde esa región hacia el interior de esta zona de La Araucanía. Centros urbanos de esa área como Capitán Pastene y Carahue tienen las condiciones de cultura local y tradiciones singulares y particulares para atraer turistas.

- **Fortalecer el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías**
- **Definir una alternativa para que la Ruta 199-CH evite el borde del Lago Villarrica**
- **Desarrollo de una red de Rutas de Belleza Escénica que permitan, el cicloturismo con altos estándares de seguridad en las mismas**
- **Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como la conexión Traiguén, Cholchol**
- **Mejorar concesiones entre centros urbanos y atractivos turísticos, tal que se generan circuitos**




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

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

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

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

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

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

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

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

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

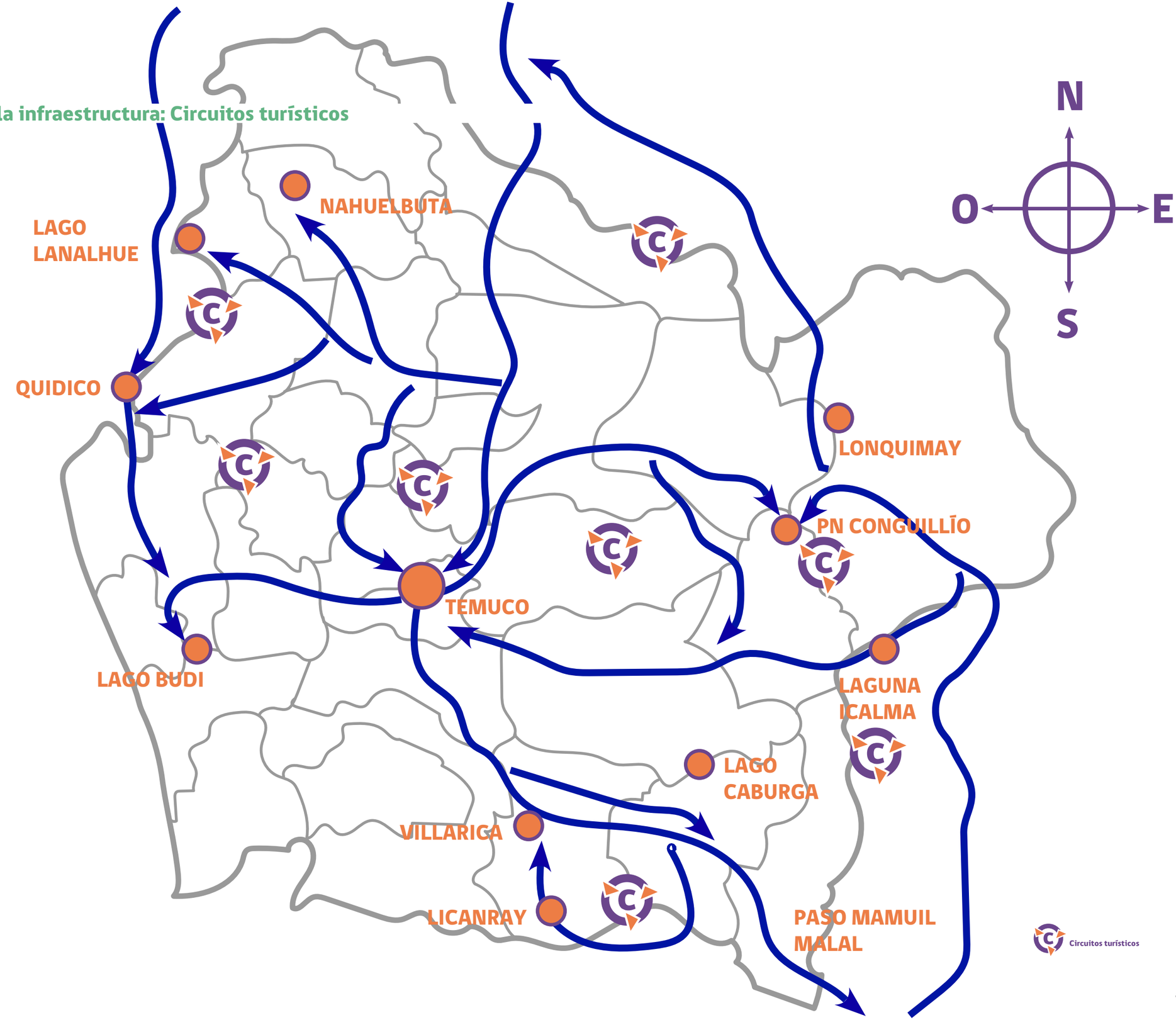
Para lograr lo anterior, estos poblados deben ser considerados como plataformas que dispongan de una completa oferta de servicios públicos y privados, con un alto estándar de calidad y operatividad. El objetivo es que los visitantes que decidan hacer un alto en su viaje y busquen satisfacer sus necesidades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

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

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

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

## Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos



## 3.2 Déficit y desafíos

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

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

- Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas, como puede darse con las rutas de la Provincia de Arauco, en la Región del Bío Bío. Por ejemplo, la Ruta 160 ha sido recientemente mejorada, lo cual facilita el acceso de turistas hacia el norte de La Araucanía. Mejorar la Ruta P-60-R (en su paso por el lago Lanalhue), además de la habilitación de estacionamientos, accesos a lugares de interés, miradores, etc., permitiría un excelente acceso y conectividad entre ambas regiones.
A su vez, el mejoramiento de la ruta P-90-R resultaría en una magnífica ruta escénica que serviría para paseos entre el balneario de Quidico, en la costa de la Provincia de Arauco, con Capitán Pastene, este último de gran valor cultural, con arquitectura patrimonial y gastronomía del jamón única en el país. Más al oriente se plantea abrir una ruta interregional del rio Bío Bío, conectando Lonquimay con Ralco a través de una senda de penetración o ruta escénica usando como base la Ruta Q-689, atravesando la Reserva Nacional Altos de Pemehue y la Reserva Nacional Ralco. Se plantea también la apertura de una ruta por el oriente del Volcán Villarrica, que conecte Pucón con Coñaripe, en la Región de Los Ríos, atravesando paisajes de extraordinaria belleza.
Sumado a lo anterior, la región debe completar su parte de la Ruta Interlagos, y considerar su proyección hacia los lagos Galletué e Icalma, por las rutas S-69 y S-61, las que deben tener condición de rutas escénicas con equipamiento estándar para este programa público de vialidad.
Finalmente, en este ámbito se propone una ruta escénica transcordillera de Nahuelbuta, que conecte Angol con Curanilahue, en la Región del Bío Bío. No obstante, debe lograrse una compatibilidad con otros usos de la ruta, de manera tal que no afecte a la actividad turística; por ejemplo: el uso forestal actualmente afecta el uso por parte de turistas de la Ruta P-60-R, generando riesgos importantes para los vehículos livianos.

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

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

- En términos de integración internacional con el turismo argentino, se recomienda explorar la posibilidad de un circuito turístico por Aluminé y su proyección hacia San Martín de Los Andes. Ello requiere mejoramiento de la Ruta S-61 y del complejo fronterizo Icalma, puesto que los otros dos disponibles -Pino Hachado y Mamuil Malal- cuentan ya con muy buena infraestructura. Estos caminos y su atravieso por las Reservas Nacionales Villarrica y China Muerta constituyen uno de los más bellos caminos cordilleranos de Chile.
- En materia de vialidad, se hace necesario definir una solución a la congestión de la Ruta 199 entre Villarrica y Pucón, que en temporada estival y feriados largos no tiene la suficiente capacidad para proporcionar un desplazamiento fluido, más si se considera el carácter internacional de la misma. Dos opciones surgen como soluciones posibles: una por el norte del lago, donde antiguamente hubo un camino público, o bien por el sur de la actual, haciendo un bypass al borde lacustre con interconexiones de tanto en tanto entre ambas. Se estima que esta última opción tendría más rentabilidad social, pues serviría mejor a las ciudades de Villarrica y Pucón, no habiendo poblados en el lado norte del lago.

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

# 4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

## Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en 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

| N° | 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:<br>‣ Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos.<br>‣ 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.<br>Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a:<br>‣ Obras marítimas: atracaderos tales como muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones.<br>‣ Obras terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos. |
| 5 | **Ciclovía – 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:<br>‣ Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.<br>‣ Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). |
| 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.<br>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.

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

# 5. CARTERA DE PROYECTOS

## 5.1 Síntesis de la cartera de proyectos

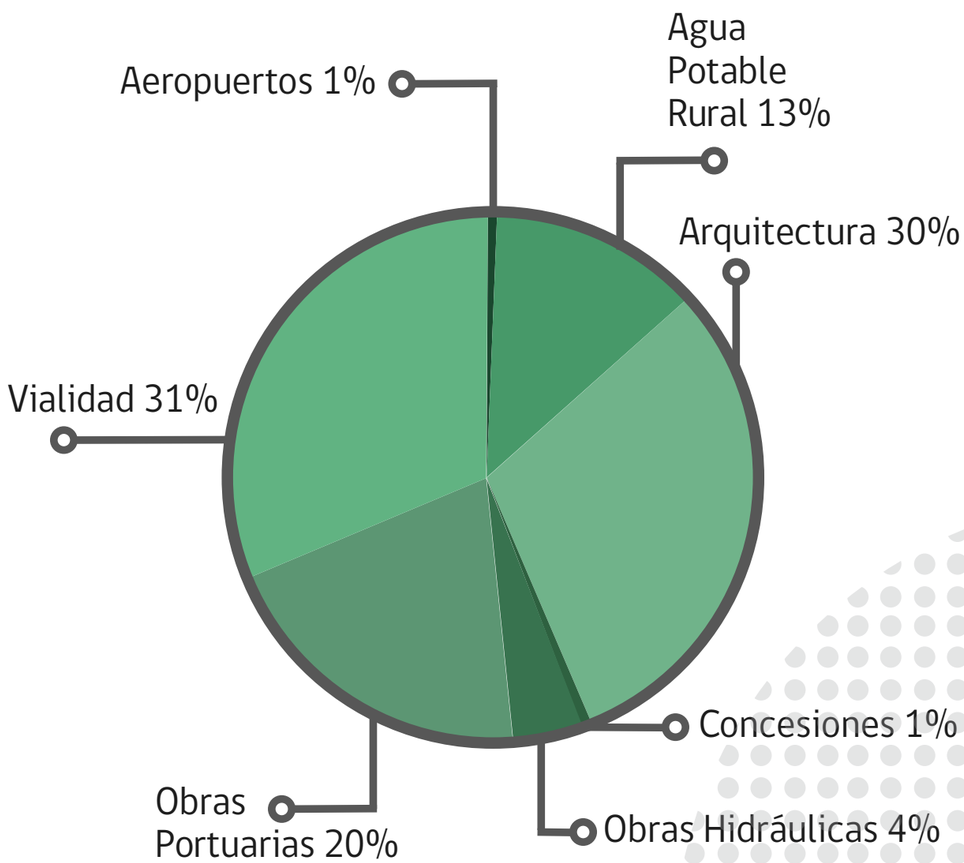
### Distribución de iniciativas del plan por provincia y Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial

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

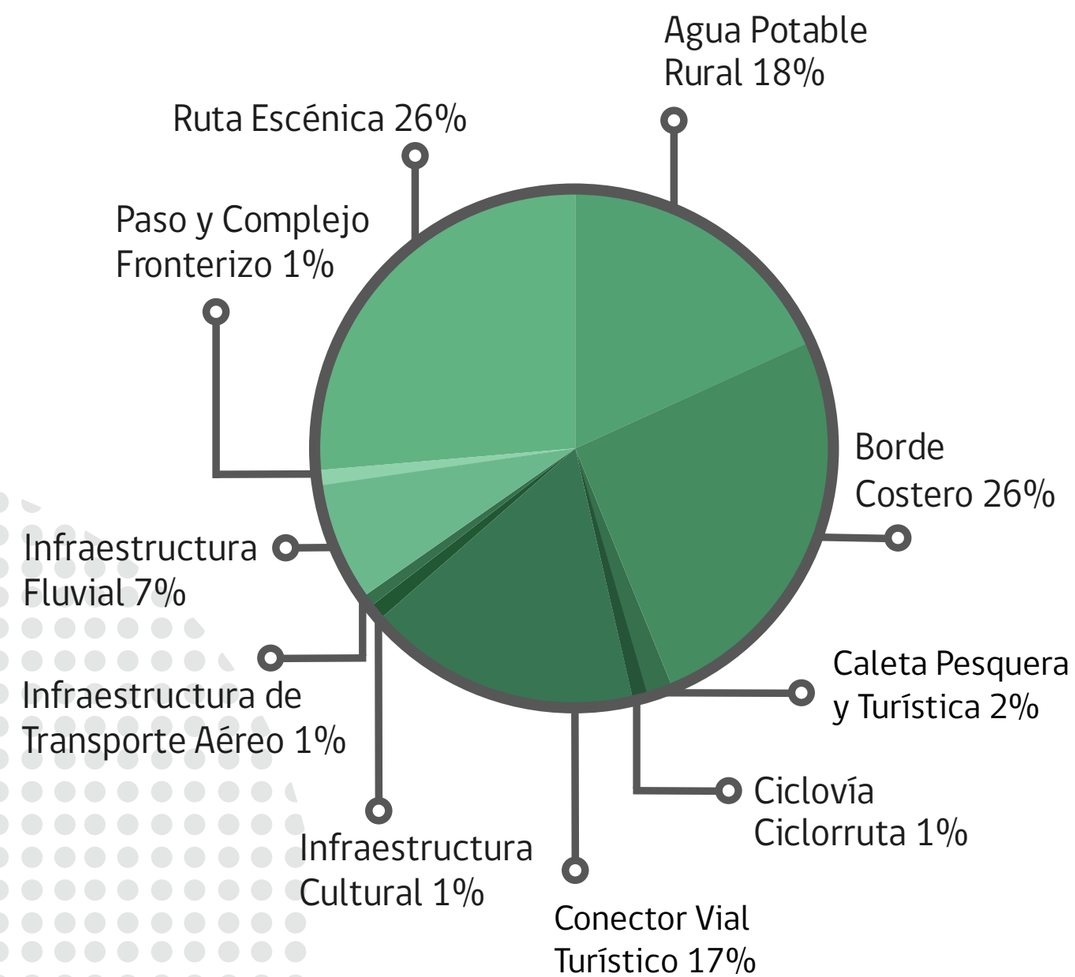
### Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

| DESTINO TURÍSTICO SST | UNIDAD TÉCNICA MOP | TIPOLOGÍA | Total |
|---|---|---|---|
| **Araucanía Andina** | Aeropuertos | Infraestructura de Transporte Aéreo | **1** |
| | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **4** |
| | Arquitectura | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **8** |
| | | Infraestructura de Transporte Terrestre | **2** |
| | | Paso y Complejo Fronterizo | **1** |
| | | Patrimonio | **1** |
| | | Sendero Interpretativo | **3** |
| | Obras Hidráulicas | Infraestructura Fluvial | **2** |
| | Obras Portuarias | Borde Costero | **4** |
| | Vialidad | Conector Vial Turístico | **5** |
| | | Ruta Escénica | **12** |
| **Araucanía Costera** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **4** |
| | Arquitectura | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **7** |
| | | Patrimonio | **1** |
| | Obras Portuarias | Borde Costero | **10** |
| | Vialidad | Conector Vial Turístico | **5** |
| | | Ruta Escénica | **4** |
| **Araucanía Lacustre** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **8** |
| | Arquitectura | Infraestructura Cultural | **1** |
| | | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **10** |
| | | Infraestructura de Transporte Terrestre | **1** |
| | | Sendero Interpretativo | **1** |
| | Obras Hidráulicas | Infraestructura Fluvial | **1** |
| | Obras Portuarias | Borde Costero | **15** |
| | | Caleta Pesquera y Turística | **1** |
| | Obras Portuarias | Infraestructura Fluvial | **1** |
| | Vialidad | Ciclovía-Ciclorruta | **1** |
| | | Conector Vial Turístico | **6** |
| | | Ruta Escénica | **11** |
| **Capitán Pastene - Purén - Angol** | Arquitectura | Patrimonio | **5** |
| | Obras Portuarias | Borde Costero | **1** |
| **Nahuelbuta** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **1** |
| | Arquitectura | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **2** |
| | | Sendero Interpretativo | **1** |
| | Vialidad | Conector Vial Turístico | **2** |
| | | Ruta Escénica | **4** |
| **Pucón** | Vialidad | Conector Vial Turístico | **1** |
| **Temuco** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **2** |
| | Arquitectura | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **3** |
| | | Infraestructura de Transporte Terrestre | **1** |
| | | Patrimonio | **2** |
| | Concesiones | Infraestructura de Transporte Terrestre | **1** |
| | Obras Hidráulicas | Infraestructura Fluvial | **2** |
| | Obras Portuarias | Borde Costero | **1** |
| | | Infraestructura Fluvial | **1** |
| | Vialidad | Conector Vial Turístico | **1** |
| **Otro Destino** | Arquitectura | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | **1** |
| | | Patrimonio | **1** |
| | Obras Hidráulicas | Infraestructura Fluvial | **2** |
| | Obras Portuarias | Caleta Pesquera y Turística | **1** |
| | Vialidad | Conector Vial Turístico | **1** |
| | | Ruta Escénica | **1** |
| **Todos los Destinos** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **1** |
| **Araucanía Lacustre** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **1** |
| **Araucanía Andina** | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | **1** |
| **Total general** | | | **172** |

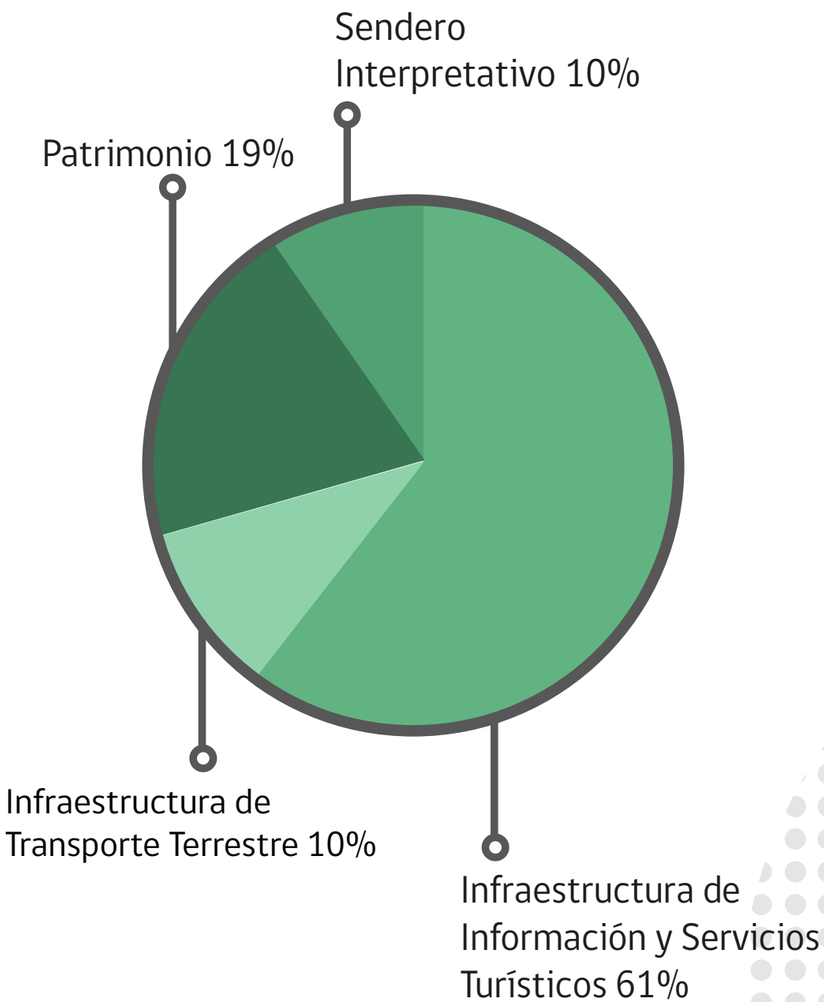
**Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial**




**Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial**



**Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial**




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

## 5.2 Cartera de proyectos del Plan

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

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

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



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

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



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

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



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

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



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

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

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

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





| PROVINCIA | COMUNA | NOMBRE INICIATIVA | TIPOLOGÍA | UNIDAD TÉCNICA MOP | FINANCIAMIENTO | DESTINO TURÍSTICO SST | ETAPA | PLAZO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Malleco** | Lonquimay | Mejoramiento y construcción ruta escénica - Ruta S-95, Icalma - Liucura | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Araucanía Andina | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | Los Sauces | Mejoramiento/Restauración de Teatro de Los Sauces | Patrimonio | Arquitectura | Extrasectorial | Capitán Pastene - Purén - Angol | Ejecución | Corto |
| | Lumaco | Mejoramiento/ Restauración Casa Salvestrini para uso como museo | Patrimonio | Arquitectura | Extrasectorial | Capitán Pastene - Purén - Angol | Ejecución | Corto |
| | Lumaco | Mejoramiento ruta escénica Rutas R-90-P/P-90-R - Capitán Pastene - Quidico | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Nahuelbuta | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | Purén | Construcción APR - Comunidad Butarrincón | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | Sectorial | Nahuelbuta | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Construcción centro de información y servicios al turista - Purén | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | Arquitectura | Extrasectorial | Nahuelbuta | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento/Restauración de Teatro de Purén | Patrimonio | Arquitectura | Extrasectorial | Capitán Pastene - Purén - Angol | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento ruta escénica - Ruta R-80-P, entre Contulmo y Purén | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Nahuelbuta | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento desembocadura - Río Queule | Borde Costero | Obras Portuarias | Sectorial | Capitán Pastene - Purén - Angol | Diseño y Ejecución | Corto |
| | Traiguén | Mejoramiento/Restauración de Teatro de Traiguén | Patrimonio | Arquitectura | Extrasectorial | Otro Destino | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento/ Restauración Edificio Carbonera y Maestranza - Museo Ferroviario de Temuco | Patrimonio | Arquitectura | Extrasectorial | Temuco | Ejecución | Largo |
| | | Mejoramiento ruta escénica mixta - Ruta R-86 desde Angol hasta Victoria | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Nahuelbuta | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | Victoria | Mejoramiento ruta escénica - Ruta R-71, entre Ruta 5 y Termas de Tolhuaca | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Araucanía Andina | Diseño y Ejecución | Mediano |

| PROVINCIA | COMUNA | NOMBRE INICIATIVA | TIPOLOGÍA | UNIDAD TÉCNICA MOP | FINANCIAMIENTO | DESTINO TURÍSTICO SST | ETAPA | PLAZO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Malleco** | Victoria | Mejoramiento ruta escénica - Termas de Tolhuaca - Curacautín, por Ruta R-755 | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Araucanía Andina | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento pasada urbana - Victoria | Conector Vial Turístico | Vialidad | Sectorial | Otro Destino | Diseño y Ejecución | Corto |
| **Malleco, Cautín** | Lonquimay, Melipeuco | Mejoramiento CBI - Ruta S-61, sector Melipeuco - Icalma - Paso Icalma | Conector Vial Turístico | Vialidad | Sectorial | Araucanía Lacustre | Ejecución | Corto |

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

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

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