

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

REGIÓN DE AYSÉN



Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile

Subsecretaría
de Turismo

Gobierno de Chile

Dirección de
Planeamiento

Gobierno de Chile



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

REGIÓN DE AYSÉN



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

PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
2. METODOLOGÍA	30
2.1 Esquema general metodológico	32
2.2 Participación ciudadana	36
3. IMAGEN OBJETIVO	38
3.1 Visión de la infraestructura	40
3.2 Déficit y desafíos	45
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	46
5. CARTERA DE PROYECTOS	50
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos	52
5.2 Cartera de proyectos del Plan	58
5.3 Mapa del Plan	





Presentación

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

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

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

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

INTRODUCCIÓN

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



Introducción

En el presente documento "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030, Región de Aysén" 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.

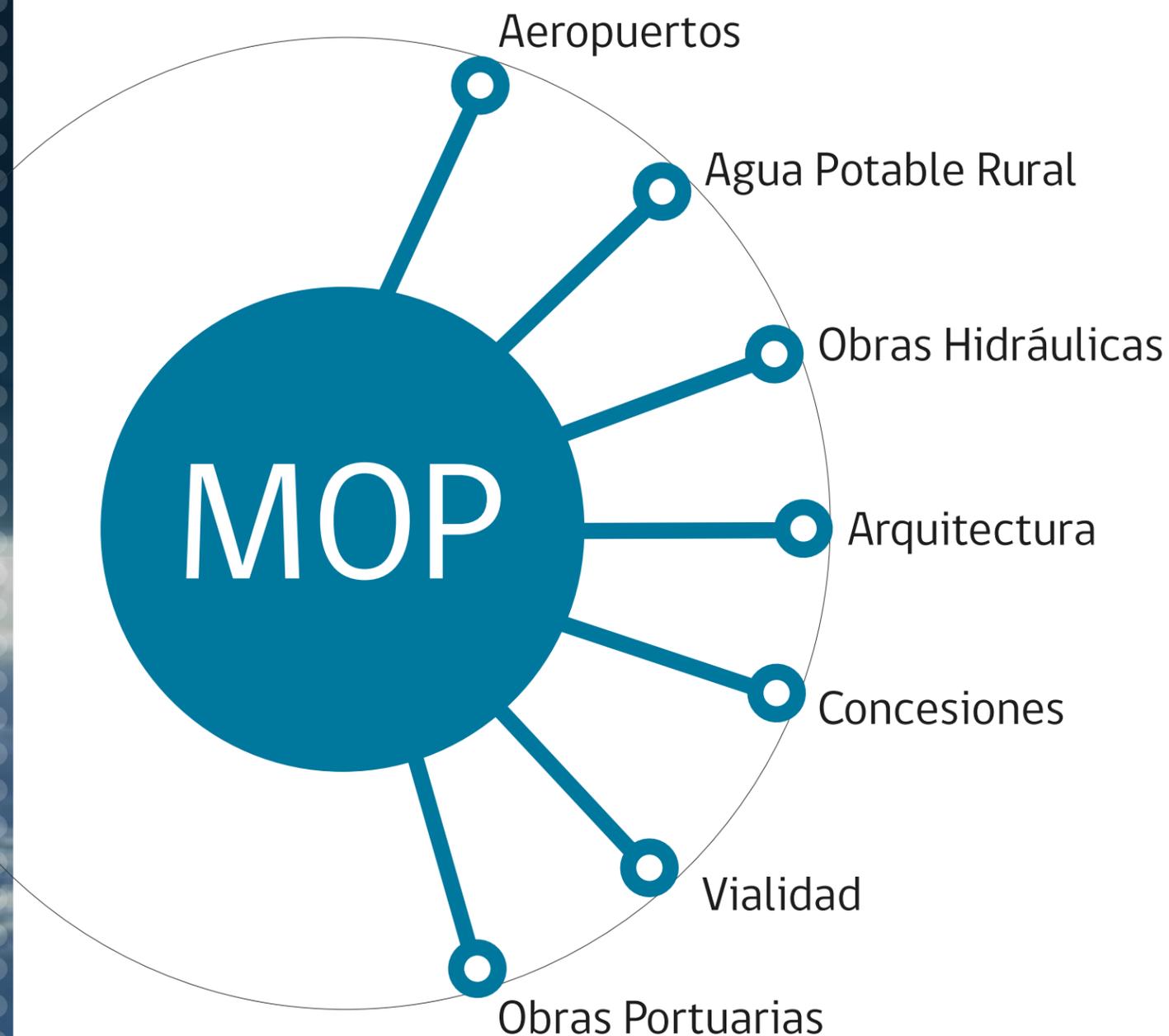
Este proceso se inició con la generación del estudio "Análisis de requerimientos de infraestructura MOP de apoyo al turismo", fruto de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que impone el turismo en materia de infraestructura, 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 Aysén se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron –en conjunto con la comunidad– las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Coihaique y Villa Cerro Castillo. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la ciudad de Aysén, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta.

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



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

1. EL TURISMO



1.1 El turismo en el mundo

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

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

relación con 2014.

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

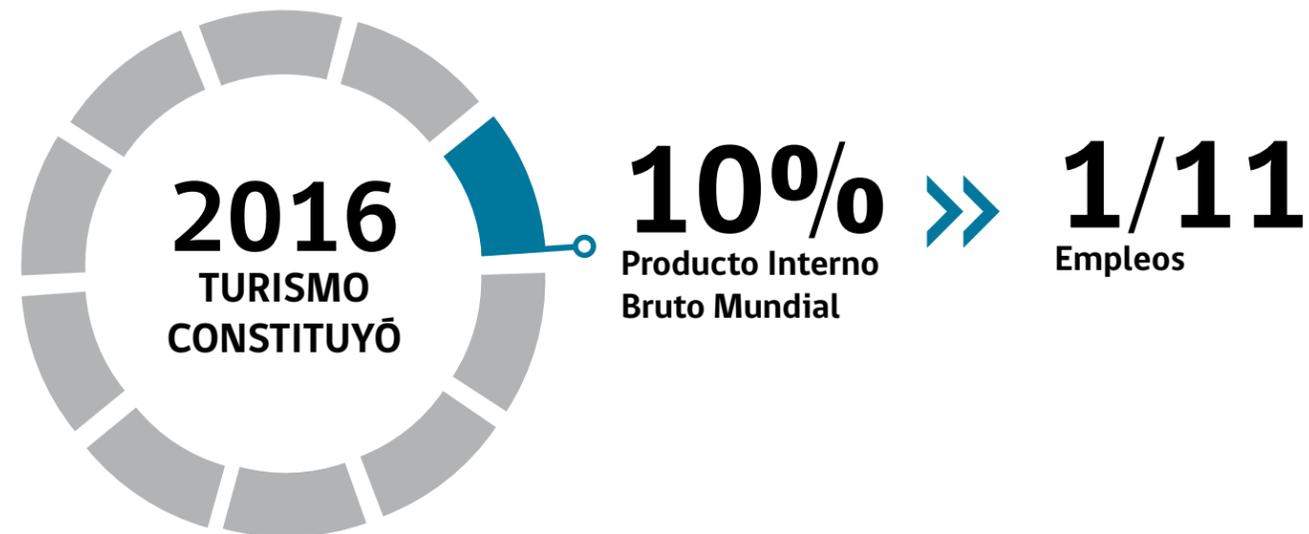
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico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

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

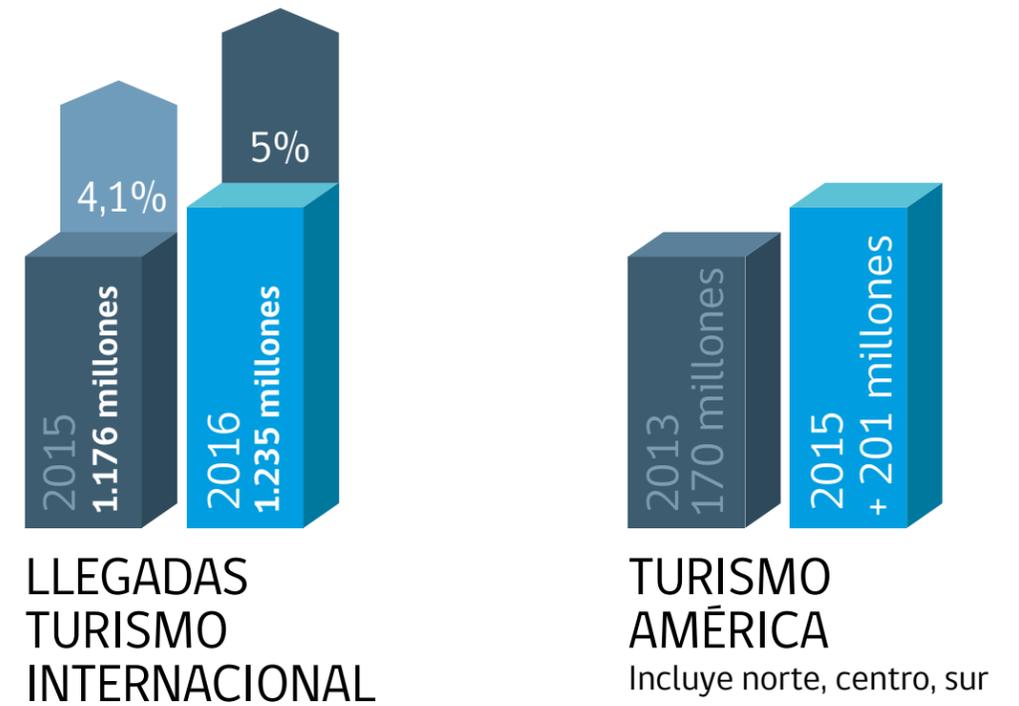
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

3. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio 2007. The Boston Consulting Group, pág. 11

4. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena Sector Turismo. 3 de Julio de 2007. The Boston Consulting Group, pág. 22



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





1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de los principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo¹.

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo². De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también

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

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cerca de 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)



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{ 2010-2016 }

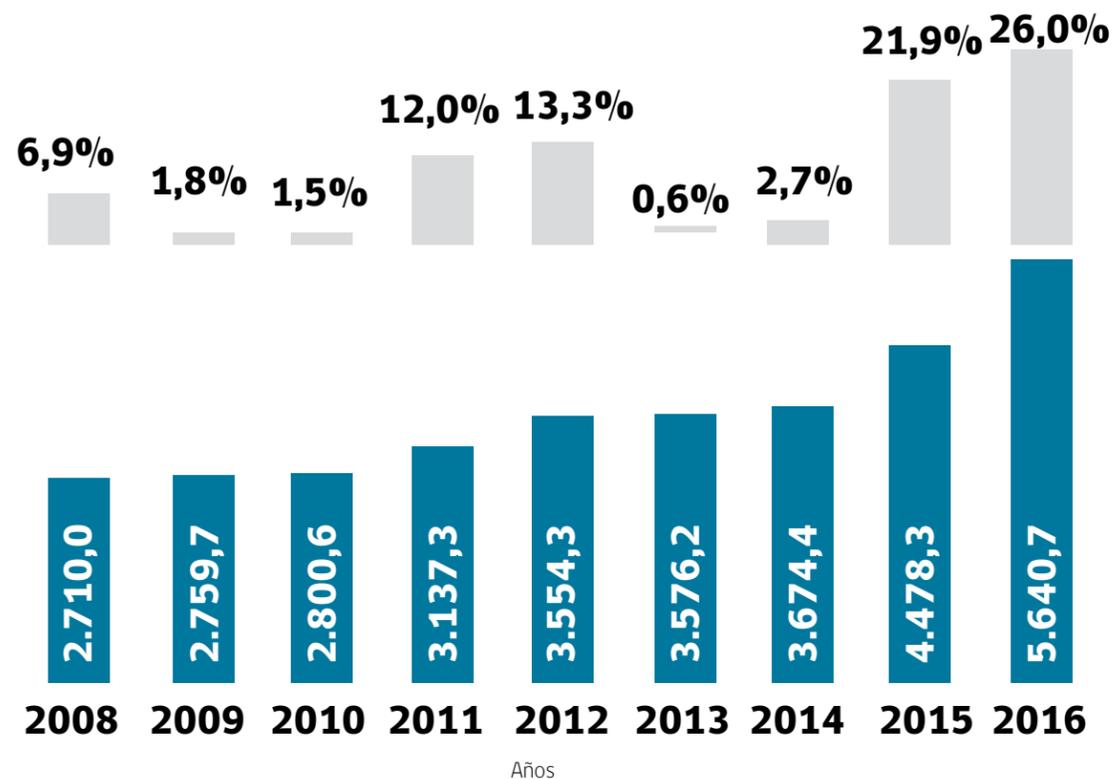
El sector turismo representa el 3,3% del PIB de Chile .

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 ●



63%

VACACIONES Y DESCANSO

25%

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

12%

OTRAS MOTIVACIONES DEL VIAJE

Competitividad turística e infraestructura

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

Es importante recalcar que Chile destaca por

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

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

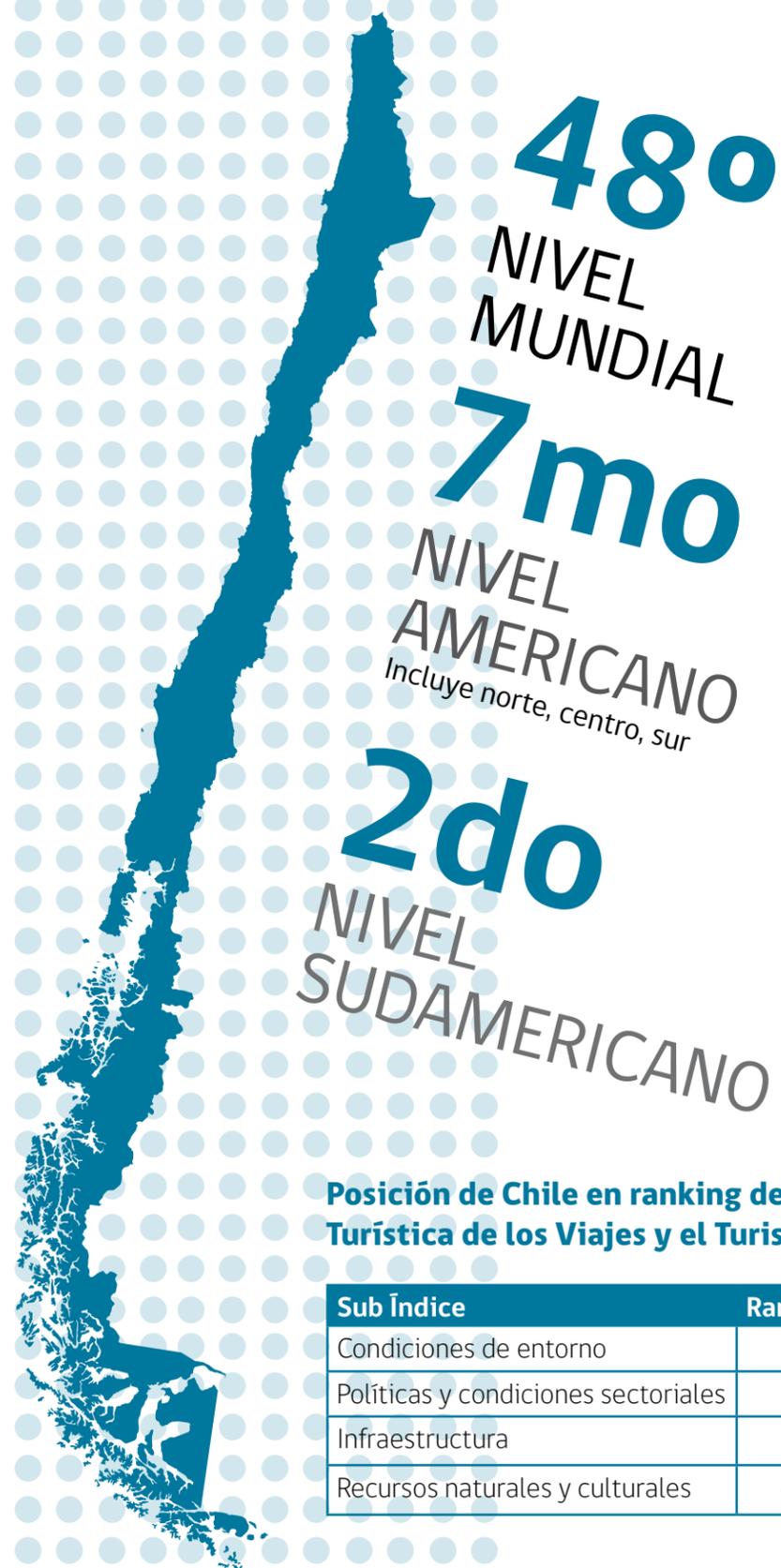
Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

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

1. World Economic Forum (2013).

2. Índice de competitividad turística de los viajes y el turismo.

3. La construcción del índice se realiza en base a un algoritmo de datos estadísticos del acceso público, informe de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.



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

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

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 63. Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



1.3 El turismo y la infraestructura en la región



REGIÓN DE AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO
PATAGONIA CHILENA
108.494,4 km²

La Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo forma parte de la Patagonia chilena. La región es un extenso territorio que cuenta con una superficie de 108.494,4 km², lo que la convierte en la tercera más grande del país tras las regiones de Magallanes y Antofagasta. La integración física del territorio se genera a través del Camino Longitudinal Austral, Ruta 7, que une a Puerto Montt con Coyhaique y con Puerto Yungay, y que se extiende por 1.080 km. Este acceso desde el norte por el sistema bimodal consiste en tomar 3 barcazas de tramos cortos y llegar a Aysén por la localidad de La Junta por la Ruta 7 (420 kilómetros hasta Coyhaique).

El mejoramiento de la Carretera Austral constituye una necesidad de primer orden y uno de los principales requerimientos por parte de la comunidad regional. Esto debido a que impacta en los costos de transporte, generando un encarecimiento de los insumos y del valor final de los productos regionales, y permite solucionar la necesidad de contar con acceso terrestre seguro a todo el territorio regional y nacional.

A la Región de Aysén se accede desde Argentina –por vía terrestre– a través de 12 pasos fronterizos: Paso Las Pampas-Lago Verde, Paso Río Frías-Apeleg (La Tapera), Paso Pampa Alta (Puesto Viejo), Paso Coyhaique, Paso Triana, Paso Huemules (Balmaceda), Paso Ingeniero Ibáñez-Palaviccini, Paso Río Jeinimeni (Chile Chico), Paso Roballos (Cochrane), Paso Río Mayer, Ribera Norte (Villa O´ Higgins), Paso Río Mosco (Villa O´ Higgins) y Paso Lago O´ Higgins - San Martín (lacustre).

El paso fronterizo Huemules es el segundo (después de Río Jeinimeni) más activo de la Región de Aysén (y primero en tránsito de agua) por su flujo, debido a la gran interde-

pendencia territorial que presenta la zona. Es, por lo tanto, de gran preocupación para el Estado efectuar un control adecuado en la procura del fortalecimiento de las economías locales y la futura consolidación del Corredor Bioceánico entre los puertos argentinos y Chacabuco en la provincia de Aysén.

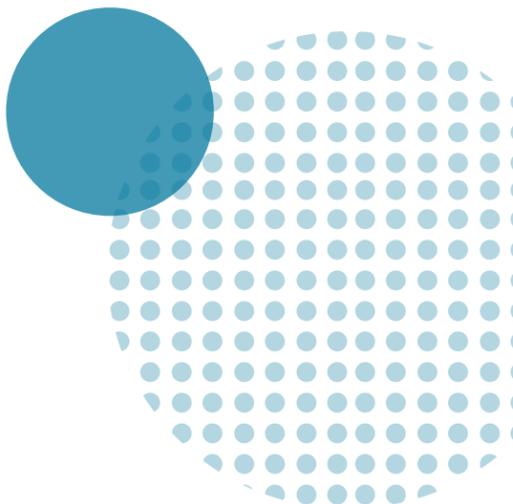
Vía aérea: se llega a Aysén al Aeropuerto de Balmaceda desde Santiago y Puerto Montt. También hay vuelos internos para acceder a localidades interiores en avionetas.

La región cuenta con el servicio de transporte aéreo de 2 aerolíneas que la conectan con el norte (Puerto Montt - Santiago). Durante el año, estas empresas promedian entre una a tres frecuencias diarias, aumentando a 4 frecuencias diarias c/u durante los meses de alta temporada.

El aeródromo de Balmaceda presenta una serie de deficiencias en cuanto a su infraestructura. A esto se suman las condiciones climáticas adversas en temporada invernal, que obligan a su cierre por algunos días, con los consiguientes efectos sobre la conectividad de la región con el resto del país. Cabe señalar que se están ejecutando (2016-2017) los trabajos de mejoramiento y ampliación de las instalaciones del aeródromo Balmaceda.

Vía marítima: a la región se puede acceder desde su litoral que va desde Puerto Raúl Marín Balmaceda hasta Caleta Tortel y Puerto Yungay. Esta travesía se realiza por una serie de canales y fiordos.

Este tipo de transporte es de suma importancia para la conectividad de la región tanto para el transporte de insumos que entran y salen de la región, como para el de pasajeros. Sin embargo, enfrenta problemas de lentitud



por factores climáticos que atrasan la labor periódica del servicio. Durante el año 2013 se renovó una de las embarcaciones que recorre la zona norte de la región; se inauguró la barcaza Jacaf en reemplazo de la Alejandrina, y se incorporó mayor capacidad en metros lineales de espacio. También se aumentó el cupo de pasajeros, ya que en la actualidad funcionan las barcas Jacaf y Don Baldo.



Se llega a Aysén a través del Aeropuerto de Balmaceda desde Santiago y Puerto Montt.

Los atractivos de la Región de Aysén son numerosos y variados. A lo largo de ella se pueden encontrar atractivos turísticos de variada jerarquía. Los atractivos que predominan son los sitios naturales como parques y reservas naturales, zonas de glaciares, gran cantidad de ríos y lagos, además de bosques y formaciones geológicas.



Se puede acceder desde su litoral que va desde Puerto Raúl Marín Balmaceda hasta Caleta Tortel y Puerto Yungay.

Los destinos turísticos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos, sus usos y potencialidades, y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento, servicios turísticos, entre otros. Estos según la focalización territorial turística de la Subsecretaría y Sernatur, se clasifican en consolidados, emergentes y potenciales.



Los atractivos que predominan son los sitios naturales como parques y reservas naturales, zonas de glaciares gran cantidad de ríos y lagos.

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

Clasificación de destinos priorizados

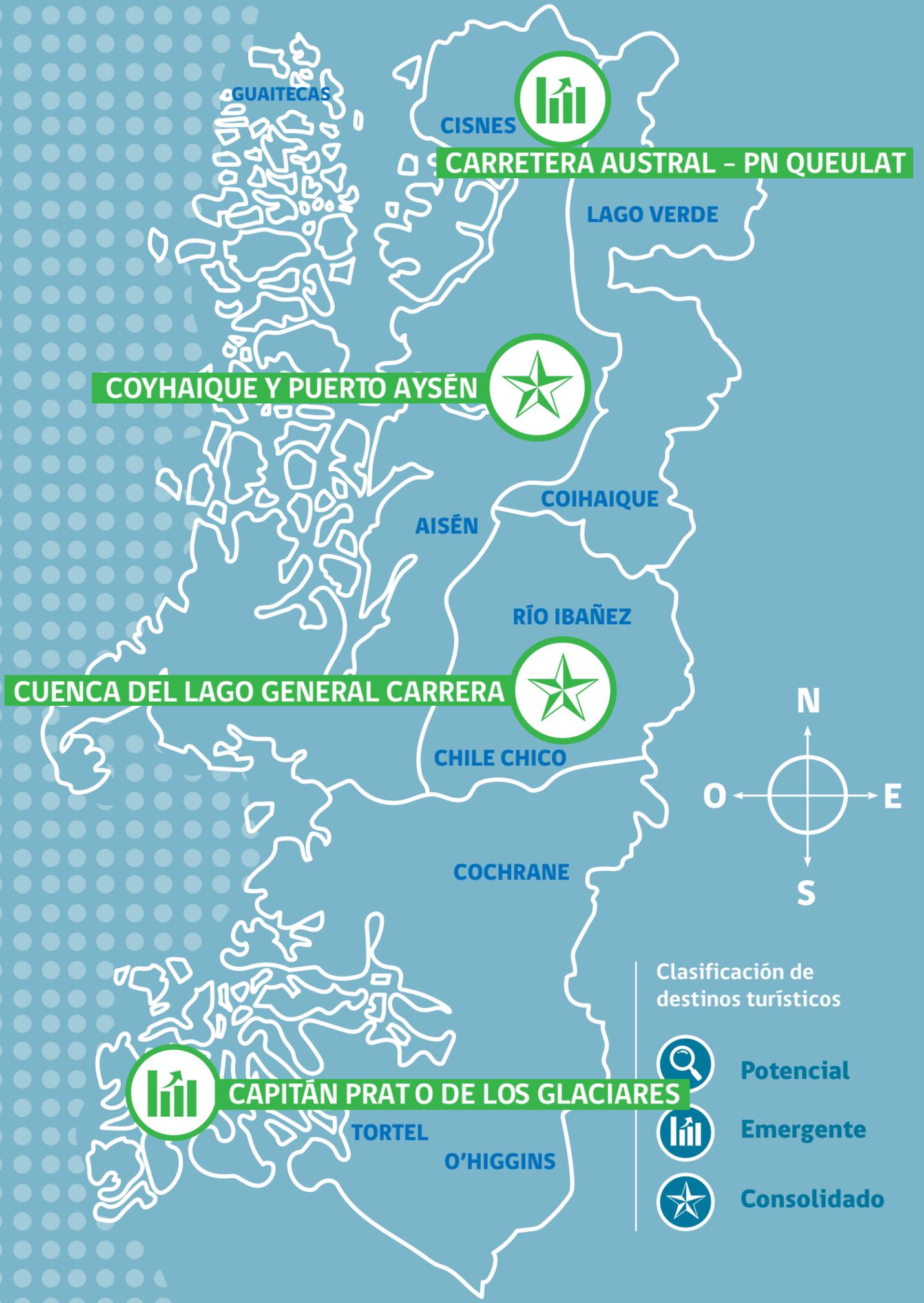
Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Capitán Prat	Capitán Prat o de Los Glaciares	Emergente
Aysén	Carretera Austral Tramo PN Queulat	Emergente
Coyhaique - Aysén	Coyhaique y Puerto Aysén	Consolidado
Capitán Prat	Territorio Chelenko	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

Aguas prístinas y grandes extensiones de bosque nativo son parte de los atractivos naturales de Aysén



OCEANO PACÍFICO



En la región, la ciudad de Coyhaique es el centro urbano que concentra la mayor parte de los servicios y el equipamiento existente. Por ello, sirve como base y centro de operaciones para buena parte de los destinos turísticos de este territorio. No obstante, dada la extensión de la región, se hace necesario contar con otros núcleos de distribución alternativos, tales como Puerto Aysén, Chile Chico y Cochrane.

Los principales puntos de acceso a la región son el aeródromo Balmaceda, por aire, y Puerto Chacabuco, por vía marítima. En cuanto a las facilidades portuarias de Puerto Chacabuco, tanto el puerto público como el privado (empresa Oxean) cuentan con sitios (espigón, pontones flotantes y rampas de desembarco) disponibles para todo tipo de naves de pasajeros (trasbordadores y cruceros) y se han habilitado recientemente espacios para la recepción de los turistas.

En cuanto al acceso por transporte terrestre, si bien su eje central a lo largo de la región es la Ruta 7 ("Carretera Austral") su bajo estándar, longitud y sinuoso trazado le restan méritos para constituirse en un gran acceso, más allá de estructurar el sistema de accesibilidad interna de la región, en particular para sus extremos norte y sur. Su cualidad en materia turística es que se trata de un recorrido de gran belleza paisajística. Así, el acceso terrestre a la región, para todos los efectos prácticos, es la Ruta 40 en Argentina y los tres pasos fronterizos principales: Coyhaique Alto, Huemules (Balmaceda) y Chile Chico (Río Jeinimeni).

Dada su gran superficie, difícil geografía y baja densidad poblacional, la Región de Aysén no posee una estructura de caminos que la cubra ampliamente, y existen vastos sectores de difícil acceso para el transporte terrestre. Dicha carencia es suplida en gran medida por la existencia de una vasta red de pequeños aeródromos. Muchos de ellos, sin embargo, son de una naturaleza muy precaria lo que complejiza las operaciones de aeronavegación debido a la situación climática de la región.

Al superponer a la infraestructura existente los destinos y atractivos principales queda en evidencia que es en el área sur de la región donde más desafíos hay para la accesibilidad del turista. La Ruta 7, al sur de Villa Cerro Castillo, carece aún de pavimento. Ir desde Coyhaique a Cochrane tarda un día. A Villa O'Higgins, dos. Hasta hace no pocos años, a Caleta Tortel sólo era posible llegar por vía

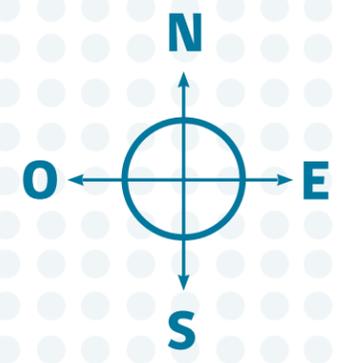
marítima. Hoy se puede acceder por la Ruta 7, pero viajando un día y medio. Luego, para llegar a Villa O'Higgins -que podría configurarse como un pequeño centro de operaciones para aproximarse a Campos de Hielo Sur y al lago O'Higgins y sus glaciares- se debe navegar el fiordo Mitchell y proseguir por la Ruta por otros 90 km. La situación de fin de recorrido que posee Villa O'Higgins es un desincentivo para la elaboración de circuitos turísticos, lo que podría revertirse de habilitarse el Paso Mayer hacia Argentina.

Un atractivo mencionado frecuentemente es el Valle Exploradores que permitiría un acceso más expedito a la Laguna San Rafael en un trayecto combinado terrestre - marítimo.

El único circuito con condiciones aceptables de tiempo, seguridad y pavimento involucra a la Región de Los Lagos y la Ruta 40 argentina y consiste en navegar hasta, o desde, Puerto Chacabuco y retornar por Argentina. El circuito en torno al lago General Carrera también cumple esta condición, aunque con algunas restricciones producto del bajo estándar de gran parte del camino y la necesaria sincronización con la barcaza que cruza entre Chile Chico y Puerto Ibáñez o en su defecto, el paso por el territorio argentino a la altura de Los Antiguos que implica sincronizar con los horarios de los complejos fronterizos.

Por vía marítima un destino imperdible de la región es la navegación por la laguna San Rafael y su glaciar, trayecto que se opera desde Puerto Chacabuco y también desde Coyhaique, distante unos 80 km de distancia. Esta actividad se beneficiaría si pudiese conectarse a algún otro recorrido que no significase volver por la misma vía. La opción natural sería completar el circuito en formato combinado (terrestre - marítimo) una vez que esté concluido el camino al Valle Exploradores y se pueda concretar una rampa multipropósito en Bahía Exploradores.

Una actividad importante en la región es la pesca recreativa y/o deportiva en sus innumerables ríos, la cual forma parte de un turismo de intereses especiales con una demanda muy selecta y en donde la accesibilidad no parece ser obstáculo serio pues las empresas operadoras de esta actividad cuentan con los recursos y logística necesarios.



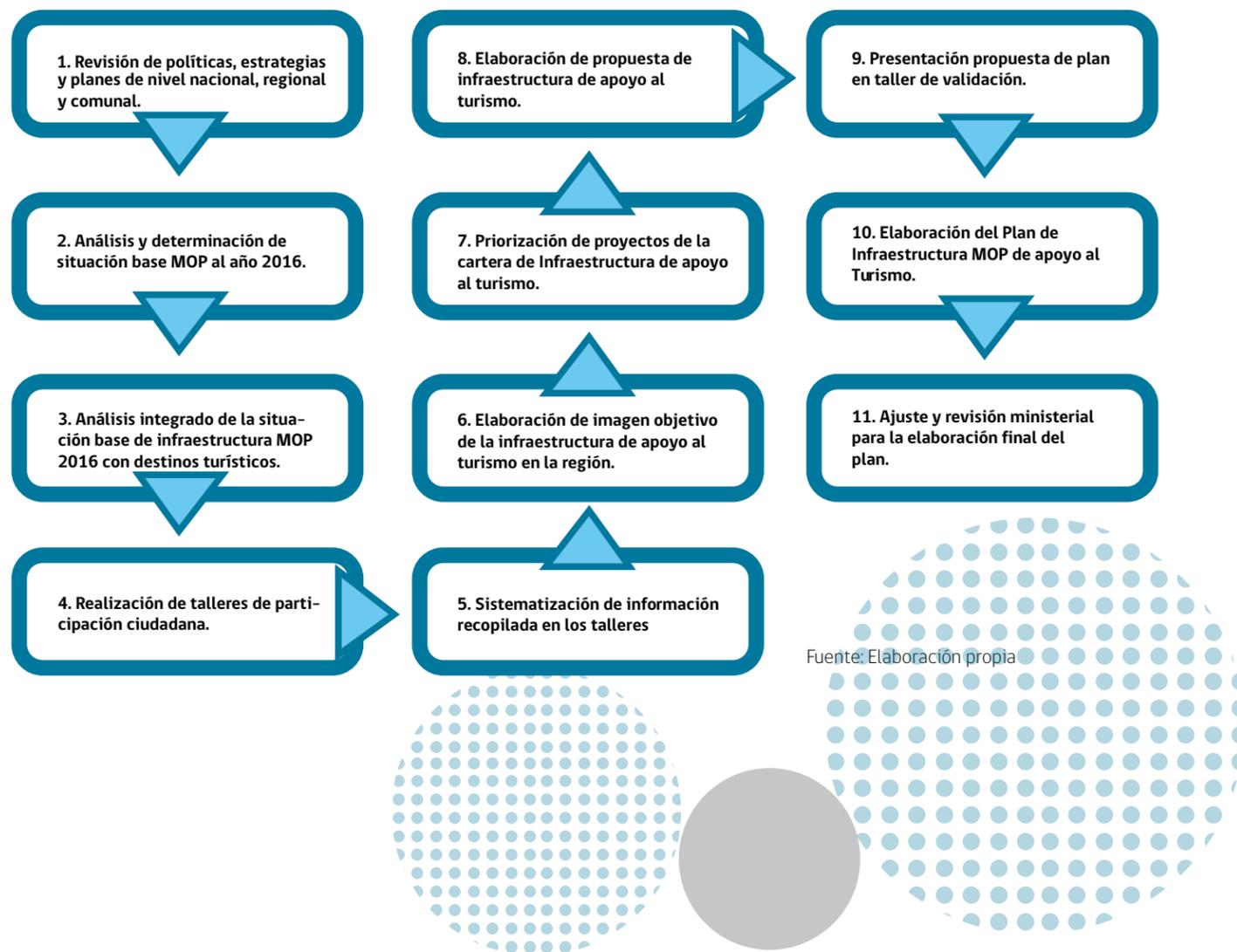
2. METODOLOGÍA

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



2.1 Esquema general metodológico

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



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal.

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

gún pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

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

2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016

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

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

Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 34).

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 35). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano

plazo); y 2030 (largo plazo).

8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo.

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

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

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

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

A partir de este análisis se confeccionó la base de datos de proyectos levantados en el proceso participativo y se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para eliminar proyectos duplicados. En caso de que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

9. Presentación de la propuesta de Plan en taller de validación.

Se realizó una presenta-

ción a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En este taller se presentó la cartera de proyectos -a través de representaciones cartográficas- en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos en el territorio de la región.

10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.

Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan.

11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del Plan.

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

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

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

Clasificación de destinos turísticos



POTENCIALES

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

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



EMERGENTES

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

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



CONSOLIDADOS

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

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

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE¹: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial

a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) ZOIT²: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y equidad

a) ADI³: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un territorio rezagado ubi-

cado en las comunas de la región, tiene puntaje 1; si no, 0.

Complementariedad entre planes y programas

a) Programa Estratégico de Turismo: si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico de Turismo, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 101 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.
2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).
3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

Sustentabilidad

a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial

a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad

a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.



SUSTENTABILIDAD

- Conserva los recursos naturales de la zona.
- Preserva el patrimonio cultural



FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

- Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



INCLUSIÓN Y EQUIDAD

- Infraestructura beneficia a población local
- Apoyo directo a emprendimientos existentes

Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos

2.2 Participación ciudadana

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

El diseño de su implementación contó con dos etapas relevantes: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo, complementando la información de los proyectos ya considerados en los diferentes planes y programas vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa referida a la

revisión y validación de la propuesta de plan con los actores involucrados en este proceso. En la primera etapa se realizaron dos talleres, uno en la capital regional Coyhaique y otro en la Villa Cerro Castillo. 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 Aysén

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Coyhaique	59	25,4	11
	Villa Cerro Castillo	17	47,0	14
Segunda	Aysén	27	29,6	-

Fuente: elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

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



3.1 Visión de la infraestructura

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

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, se funda en el concepto de travesía para conocer un territorio de paisajes extremos. Esto implica la necesidad de preparar al territorio para abordar viajes de largo aliento, reforzando los centros urbanos con vocación de mantenerse o constituirse nuevos centros de operación (Coyhaique, Puerto Aysén - Puerto Chacabuco, Chile Chico y eventualmente Villa O'Higgins), y estructurar mejor las conexiones entre éstos y los atractivos y entre sí, formando en lo posible un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos.

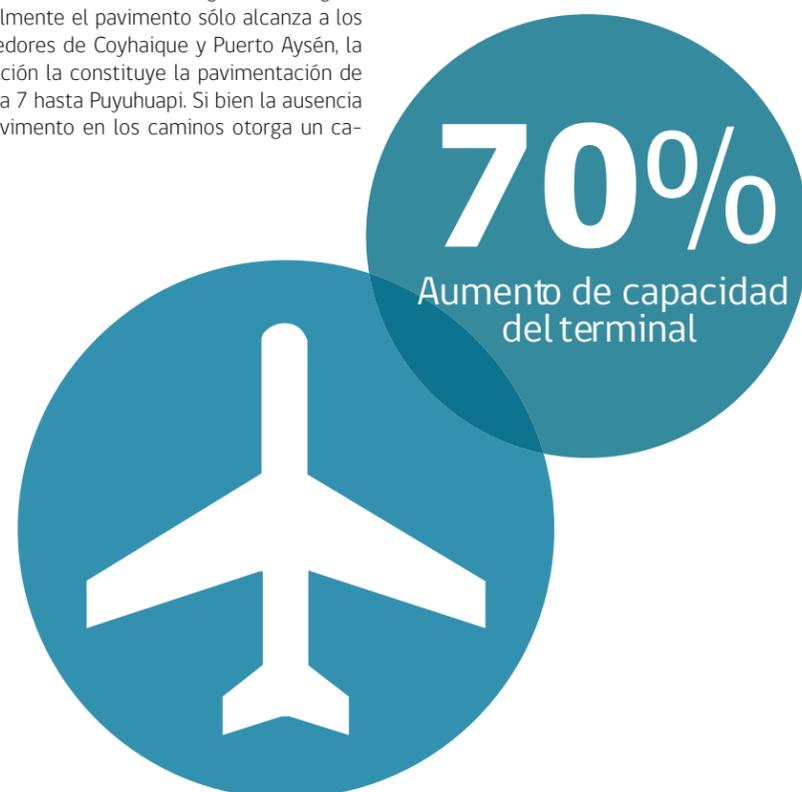
La histórica conexión e interdependencia de esta región con el territorio argentino, especialmente para los desplazamientos, se observa como una oportunidad para configurar un conjunto de circuitos binacionales de alto valor.

Mejorar las condiciones del equipamiento turístico de Coyhaique y así reforzar su condición de centro de operación y base para iniciar la estadía en esta región es prioritario. Debe propenderse a que la ciudad misma ofrezca atractivos de interés - especialmente en sus espacios públicos, algo en lo que ya se ha avanzado - de modo que los turistas tengan como opción pernoctar allí. El centro de esquí El Fraile, que se ubica a sólo 29 km de Coyhaique y cuenta con 5 canchas cubiertas de nieve polvo emplazadas entre bosques de lenga y ñirre, debe mejorar su accesibilidad y equipamiento. Con igual propósito, la idea de un funicular al cerro Divisadero o al MacKay debiese some-

terse a un estudio de prefactibilidad. Cabe destacar que el aeródromo Balmaceda, una de las puertas principales para acceder a esta región, actualmente está siendo ampliado, con obras que concluirán en 2018 y un aumento de capacidad del terminal de pasajeros de 70%.

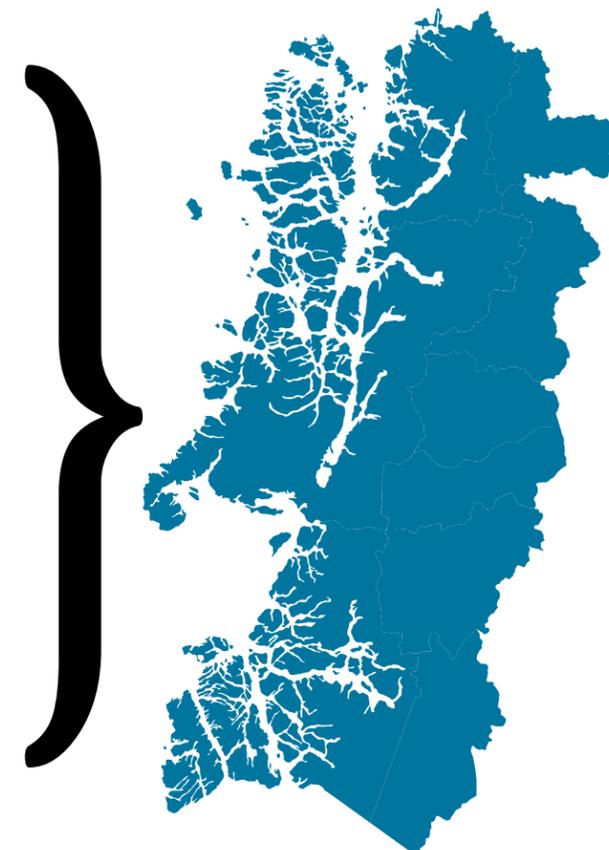
En cuanto a la vialidad, las condiciones geográficas de la región imponen una política permanente de integración con el sistema vial argentino. En este sentido, un trabajo conjunto con las provincias de Chubut y Santa Cruz para desarrollar caminos de interconexión y mejoramiento de los complejos fronterizos es fundamental.

Asimismo, es necesario seguir con el esfuerzo de aumentar los kilómetros de caminos pavimentados. Esto no sólo beneficia al turismo sino al desarrollo integral de la región. Actualmente el pavimento sólo alcanza a los alrededores de Coyhaique y Puerto Aysén, la excepción la constituye la pavimentación de la Ruta 7 hasta Puyuhuapi. Si bien la ausencia de pavimento en los caminos otorga un ca-



La histórica conexión con el territorio argentino es una oportunidad para configurar circuitos binacionales de alto valor turístico •

- ✓ Debe propenderse a que Coyhaique ofrezca atractivos de interés - especialmente en sus espacios públicos
- ✓ Idea de un funicular al cerro Divisadero o al MacKay
- ✓ Mejorar las conexiones entre locaciones y los atractivos y entre sí, formando en lo posible un sistema de circuitos
- ✓ Aumentar los kilómetros de caminos pavimentados
- ✓ El centro de esquí El Fraile, que se ubica a sólo 29 km de Coyhaique, que debe mejorar su accesibilidad
- ✓ La construcción de muelles, rampas y atracaderos públicos multipropósitos



rácter agreste, propio de lo esperado por un turista para un lugar tan apartado y de belleza prístina, también actúa en ocasiones como un desincentivo para realizar viajes largos, algo indispensable en una región tan vasta y con atractivos dispersos. La pavimentación de la Ruta 7 hacia el sur debe continuar a corto plazo hasta Puerto Yungay e incluso a Villa O'Higgins (Ruta X-91). Un buen acceso a la zona del lago O'Higgins permitirá aprovechar los atractivos circundantes al lago y Campos de Hielo Sur, además del desarrollo productivo en el extremo sur de la Región de Aysén.

Los caminos más transitados deben considerar siempre en esta región infraestructura e instalaciones complementarias con valor y uso por parte de los turistas y también de los residentes, entre las que se cuentan áreas de servicios; paradores y miradores con facilidades para el estacionamiento; paneles de información e

interpretación del entorno circundante; etc. La inclusión de la dimensión turística del territorio debe ser considerada desde la etapa de pre-inversión para el caso de los proyectos que consideren dicha etapa, y en otros debe contemplar al menos la asesoría de especialistas en la creación, conservación y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos presentes en el área de influencia directa e indirecta del proyecto vial. En general, se trata de obras que, planificadas en forma adecuada y oportuna, generan un alto impacto en el desarrollo local, y representan un costo marginal en un proyecto vial convencional.

El desarrollo de las vías marítimas y lacustres en la región es fundamental para su conectividad tanto externa como interna y consecuentemente para el desarrollo del turismo. La construcción de muelles, rampas y atracaderos públicos multipropósitos en la región debe seguir

modelos como lo realizado en Puerto Cisnes. Las ciudades de Coyhaique, Puerto Aysén, Puerto Cisnes, Cochrane, Villa O'Higgins y otras menores deben en forma gradual mejorar la calidad de sus espacios públicos, enfatizando el sello propio de Aysén en su diseño y arquitectura. En este sentido, el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas para la Región de Aysén (PEDZE) justamente incorpora esta noción entre sus objetivos de política.

Los espacios públicos de calidad forman identidad y detonan un desarrollo urbano más armónico, favoreciendo la calidad de vida de los habitantes al mismo tiempo que se constituye en un atractivo para los visitantes. Las ciudades con bordes costeros - marítimos, lacustres o ribereños - deben siempre que sea posible, considerar costaneras y paseos públicos. Y ello debe ir acompañado de una gradual mejora de la calidad de la edificación pública.

En esta región la superficie de áreas silvestres protegidas abarca aproximadamente la mitad de su territorio. Ello, a la vez que demuestra la relevancia que tienen en el carácter de esta región los espacios naturales prístinos, ofrece la posibilidad de que algunos poblados desarrollen actividades turísticas de carácter sustentable. Por consiguiente, generar accesos adecuados y respetuosos con la naturaleza a esas áreas, construyendo senderos con centros de interpretación turística es fundamental. Tal es caso por ejemplo de Villa Cerro Castillo don-

de se requiere un acceso más directo al Parque Nacional Cerro Castillo.

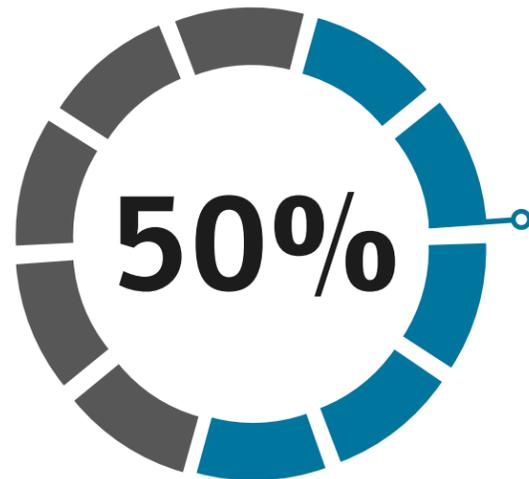
En un plano más global la visión propuesta plantea reforzar y consolidar el turismo mediante:

- Pavimentación de la Ruta 7 en los sectores de: La Junta - Puyuhuapi (en desarrollo), Villa Cerro Castillo - Puerto Yungay.
- Pavimentación de ruta a Villa O'Higgins.
- Apertura y habilitación del paso Río Mayer, estableciendo un acuerdo de inversión con la

vecina gobernación de Santa Cruz, Argentina. Ello permitiría generar un circuito con Coyhaique por la Ruta 40 de Argentina.

• Pavimentación de camino a Bahía Murta y Puerto Sánchez (Ruta X-731), lo que permitiría poner en valor las cuevas de mármol del lago General Carrera.

• Ensanche y apertura de caminos, como ruta escénica por Valle Exploradores, en combinación con facilidad de atraque para naves en Estero Cupquelán, conectando así por este bello paisaje el destino Laguna San Rafael con



Las áreas silvestres protegidas abarcan aproximadamente la mitad del territorio

la Carretera Austral.

• Establecer una unidad de administración del nuevo muelle de Puerto Cisnes y construir una instalación de terminal de pasajeros. Esto facilitaría la navegación para un circuito corto hacia y desde Puerto Chacabuco - Ruta 7.

• Conectividad entre Villa O'Higgins y el Paso Candelario Mancilla, habilitando instalaciones portuarias y camino en la ribera oriente en Bahía Bahamondes y sendero hasta el paso. Ello atraería turistas argentinos hacia Villa O'Higgins.

• Plan global de mejoramiento de aeródromos regionales, específicamente aquellos más cercanos a destinos turísticos relevantes y/o aquellos que permiten una eficiente transferencia modal.

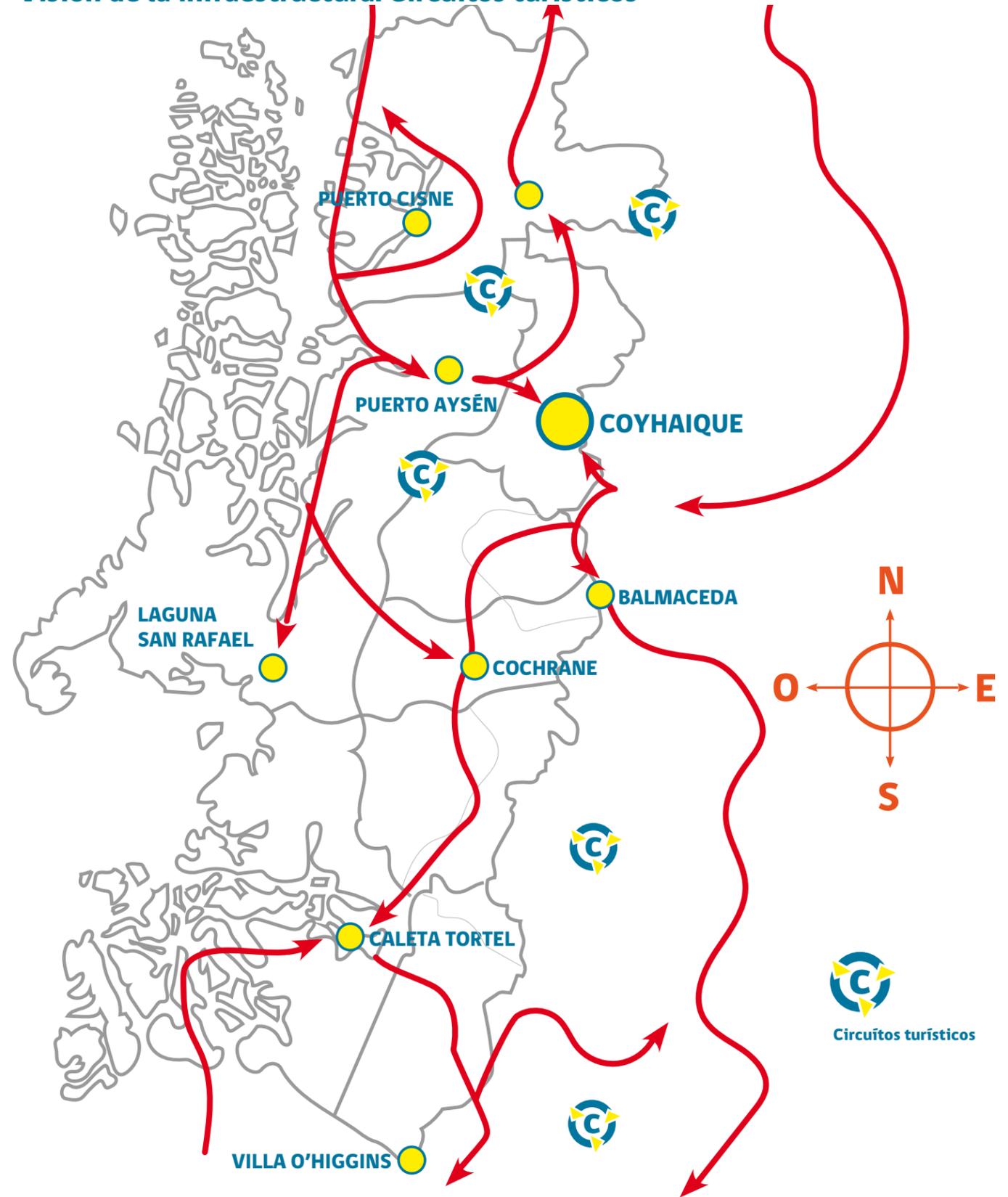
El mejoramiento de la conectividad terrestre, lacustre y marítima debe considerar desde la etapa de pre-inversión la dimensión turís-

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

REFORZAR Y CONSOLIDAR EL TURISMO MEDIANTE

- Pavimentación de la Ruta 7
- Pavimentación de ruta a Villa O'Higgins
- Apertura y habilitación del paso Río Mayer
- Pavimentación de camino a Bahía Murta y Puerto Sánchez
- Ensanche y apertura de caminos
- Administración del nuevo muelle de Puerto Cisnes
- Conectividad entre Villa O'Higgins y el paso Dos Lagunas
- Plan global de mejoramiento de aeródromos regionales

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos



Déficit y desafíos

La red de caminos regional no posee un acondicionamiento o tratamiento de ruta escénica

La actual red de aeródromos regional requiere de un programa de inversión que permita mejorar sus estándares

Falta de equipamiento, accesos y senderos adecuados en áreas silvestres protegidas administradas por CONAF

Coyhaique debería mejorar su equipamiento e infraestructura, tanto pública como privada, destinada a la actividad turística

La puesta en valor del borde costero en Puerto Ibáñez, Puerto Aysén y Puyuhuapi

Las instalaciones destinadas al tránsito de pasajeros son actualmente insuficientes

El área sur de la región plantea un importante desafío para mejorar los estándares de las rutas existentes

En algunos puntos de la región se observa una insuficiencia de muelles, rampas y embarcaderos públicos

Lograr su continuidad hasta Bahía Exploradores permitiría establecer un circuito marítimo-terrestre, con el sector de la laguna San Rafael

3.2 Déficit y desafíos

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

- La oferta vial actual de la región no permite -en su gran mayoría- establecer circuitos que permitan la posibilidad de retornar al origen por un camino o ruta diferente a la realizada para acceder a los atractivos. Existen sólo algunas excepciones como por ejemplo el sector norte de la cuenca del río Ibáñez (Villa Cerro Castillo - sector Lago Central - Levican - Puerto Ingeniero Ibáñez - Villa Cerro Castillo) o el sector del valle del río Mirta en la zona norte de la región.
- El área sur de la región plantea un importante desafío para mejorar los estándares de las rutas existentes, como por ejemplo continuar con la pavimentación de la Ruta 7 al sur de la Villa Cerro Castillo (en desarrollo). Lo mismo para la Ruta 265 CH, que establece la conexión entre la Ruta 7 y Chile Chico, y que favorecería las llegadas a los atractivos del lago General Carrera y su área de influencia.
- Si bien el aeródromo de Balmaceda entrega las condiciones para la conectividad aérea de la región con el resto del territorio nacional, las instalaciones destinadas al tránsito de pasajeros son actualmente insuficientes. Esta situación, que aparece como un déficit, está en vías de solución con el proyecto de ampliación del aeródromo que se está ejecutando.
- La actual red de aeródromos regional requiere de un programa de inversión que permita mejorar sus estándares, tanto en lo referente a la seguridad como en cuanto a la atención de pasajeros. Esto no sólo con el propósito de entregar una mejor infraestructura al turista y así otorgar accesibilidad a atractivos turísticos, sino que también para los habitantes de la región.
- El mejoramiento de la Ruta X - 728 alcanza hoy en día hasta el río Exploradores. Lograr su continuidad hasta el área de Bahía Exploradores permitiría establecer un circuito marítimo-

terrestre, con el sector de la laguna San Rafael.

- La ciudad de Coyhaique debería mejorar su equipamiento e infraestructura, tanto pública como privada, destinada al desarrollo de la actividad turística. Buena parte de los proyectos relacionados con esta materia corresponden al ámbito de competencia del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y los municipios.
- La red de caminos regional, especialmente aquellos más transitados, no posee un acondicionamiento o tratamiento de ruta escénica que permita al viajero potenciar su experiencia con el entorno natural. En este sentido, miradores como el del lago Las Torres, el existente al norte de la Villa Cerro Castillo y el que se está configurando al sur de la misma con el mejoramiento de la Ruta 7, son ejemplos a seguir.
- En algunos puntos de la región se observa una insuficiencia de muelles, rampas y embarcaderos públicos. En el lago General Carrera, por ejemplo, en el sector de Puerto Río Tranquilo la infraestructura es insuficiente en relación al número de operadores que realizan los viajes a las capillas de mármol. Bahía Murta, por su parte, requiere de un mejoramiento de su rampa.
- Si bien lo planteado aparece como un déficit, no es menos cierto que el Ministerio de Obras Públicas ya tiene programado la construcción de embarcaderos turísticos en distintos lagos de la región, entre ellos el Pollux y el Risopatrón, entre otros.
- La puesta en valor del borde costero en Puerto Ibáñez, Puerto Aysén y Puyuhuapi; y la integración de la ribera del río Cochrane con áreas verdes y edificación pública en la ciudad del mismo nombre, entre otras localidades, son espacios públicos urbanos donde la acción ministerial puede ser efectiva. Cabe mencionar que la totalidad de las plazas de las localidades de la región ya han sido intervenidas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Falta de equipamiento, accesos y senderos adecuados en áreas silvestres protegidas administradas por CONAF.

La exuberante belleza del paisaje patagónico hace precisa la creación de rutas escénicas •

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en los talleres. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este plan.

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	Agua potable rural	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramientos y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	Aguas lluvias	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas que estén destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras, circunscrito a las redes primarias, y que son necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	Borde costero	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, la recreación y el turismo a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: <ul style="list-style-type: none"> Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.
4	Caleta pesquera y turística	Dirección de Obras Portuarias	Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: <ul style="list-style-type: none"> Obras marítimas: atracaderos tales como muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. Obras terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	Ciclovia - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y 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: <ul style="list-style-type: none"> Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).

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

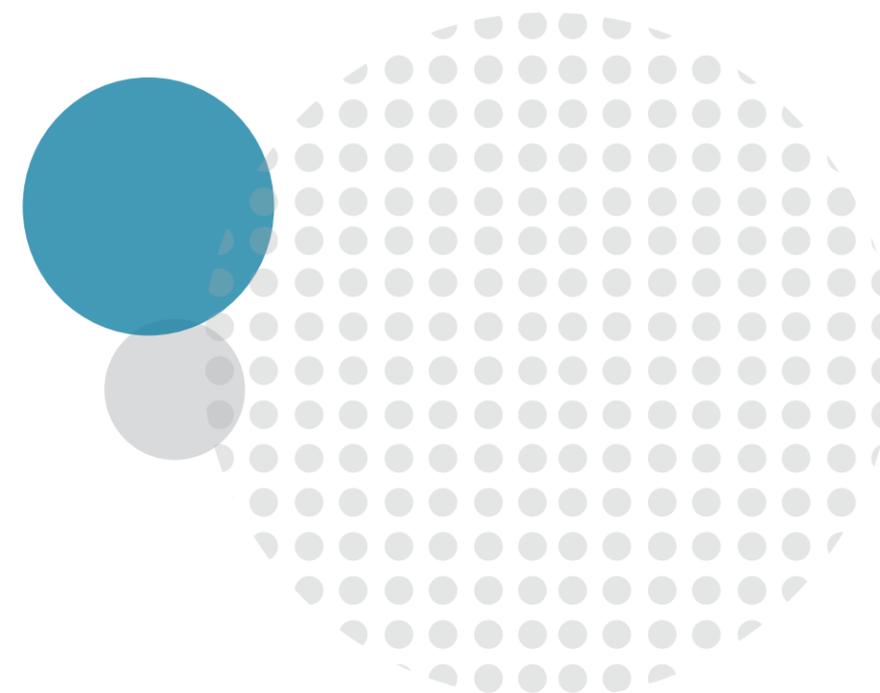
5. CARTERA DE PROYECTOS



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
Aysén	2	1	5	14	6	14	6	28
Capitán Prat	1	1	3	3	4	3	4	12
Capitán Prat, General Carrera					1		1	1
Coyhaique			1	1	3	1	3	5
General Carrera		3	7	7	12	7	12	29
Interprovincial		1			1		1	2
Coyhaique, Aysén					1		1	1
Total general	3	6	16	25	28	25	28	78

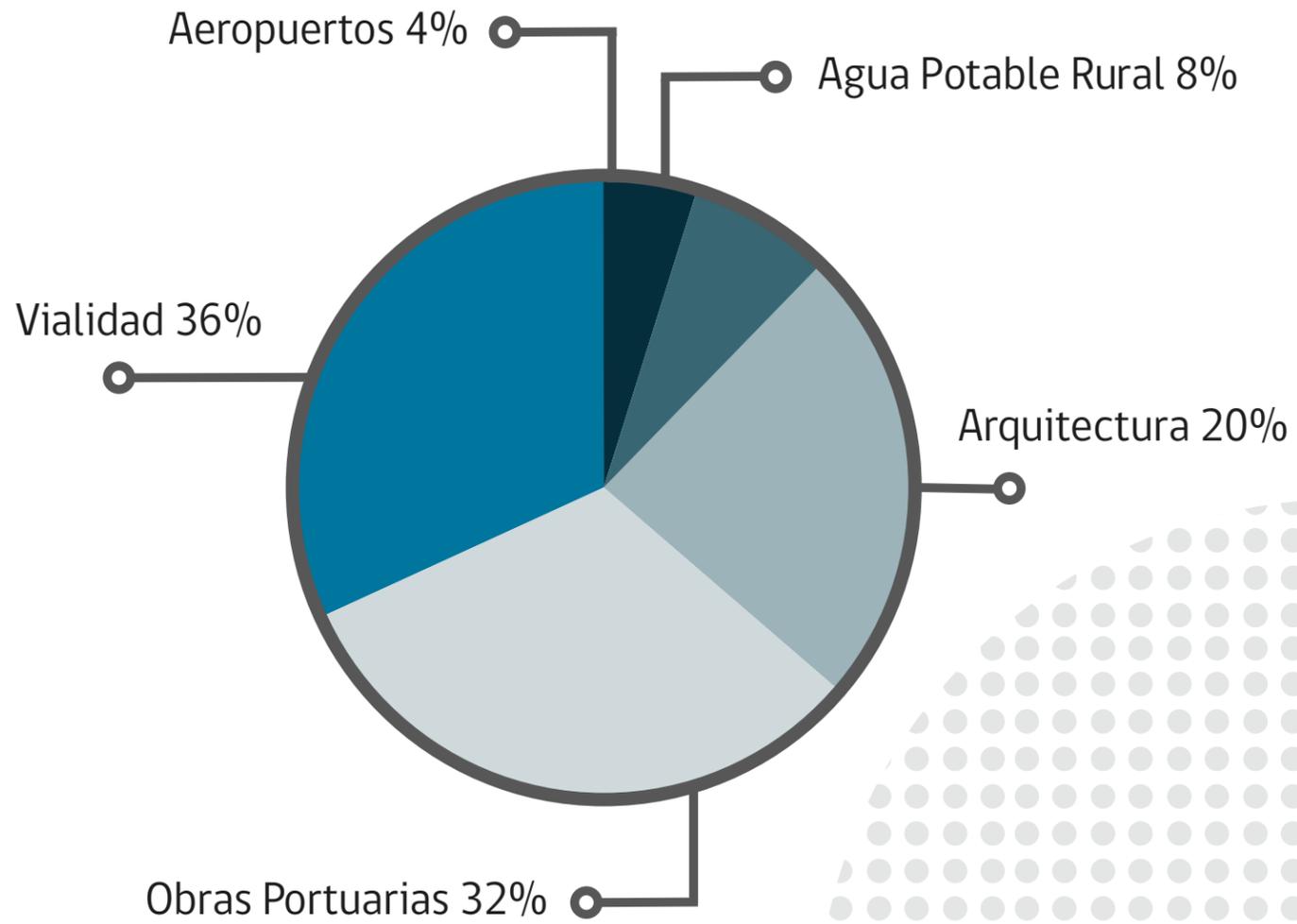


Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

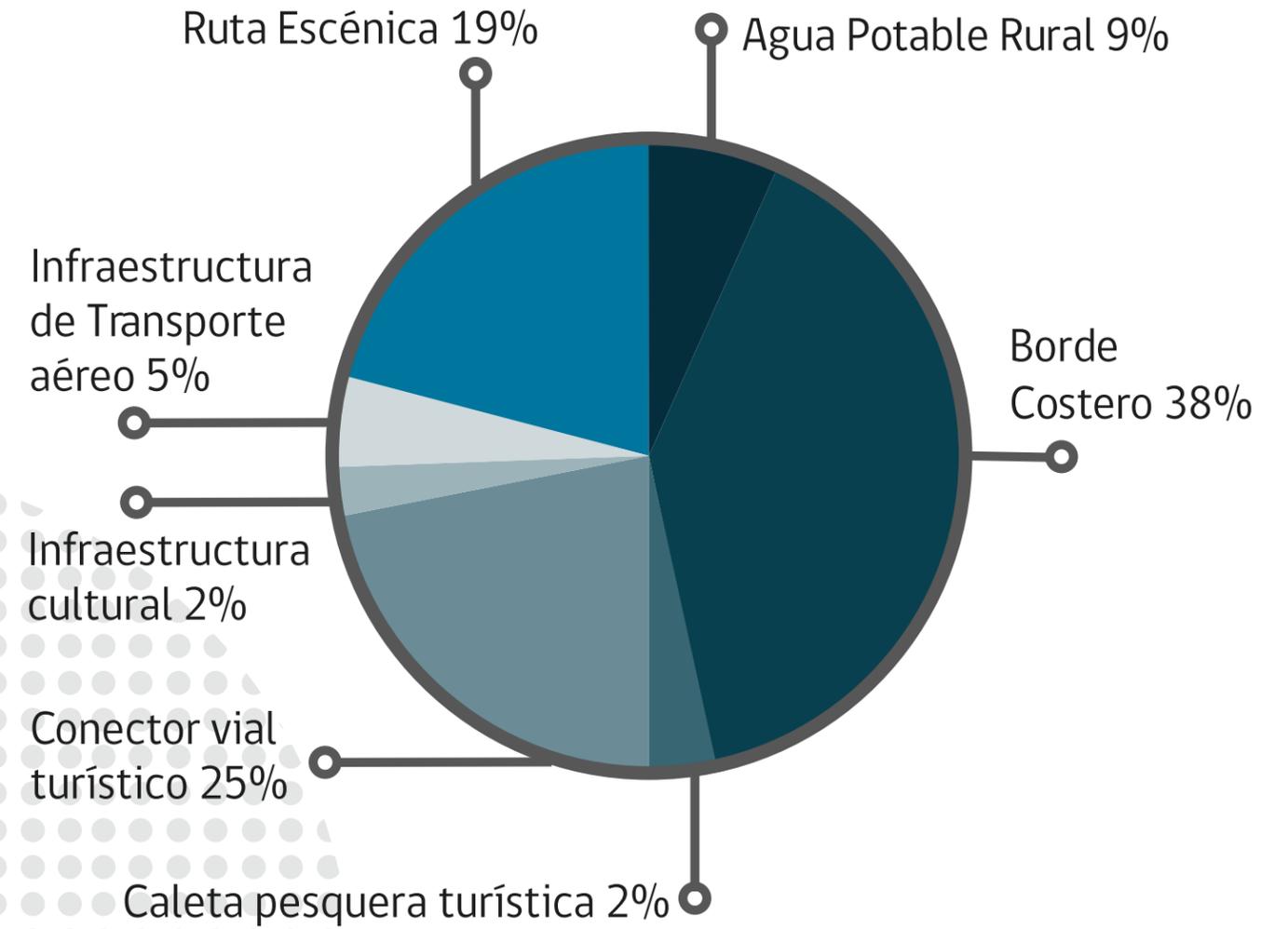
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
Capitán Prat	Vialidad	Conector vial turístico	1
Coyhaique y Puerto Aysén	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Patrimonio	2
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	5
	Vialidad	Conector vial turístico	3
Ruta Escénica		1	
Cuenca del Lago General Carrera	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Paso y complejo fronterizo	1
		Sendero Interpretativo	3
	Obras Portuarias	Borde Costero	5
	Vialidad	Conector vial turístico	5
Ruta Escénica		7	
Cuenca del Lago General Carrera - Capitán Prat	Vialidad	Conector vial turístico	1
Puyuhuapi - Carretera Austral	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	7
	Vialidad	Ruta Escénica	2

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
Puyuhuapi - Coyhaique - Puerto Aysén - Cuenca del Lago General Carrera - Tortel	Vialidad	Ruta Escénica	1
Tortel	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Caleta pesquera y turística	1
	Vialidad	Conector vial turístico	1
		Ruta Escénica	1
Otro Destino	Obras Portuarias	Borde Costero	4
	Vialidad	Conector vial turístico	1
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
Aysén Patagonia Queulat	Arquitectura	Patrimonio	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
	Vialidad	Conector vial turístico	4
Total general			78

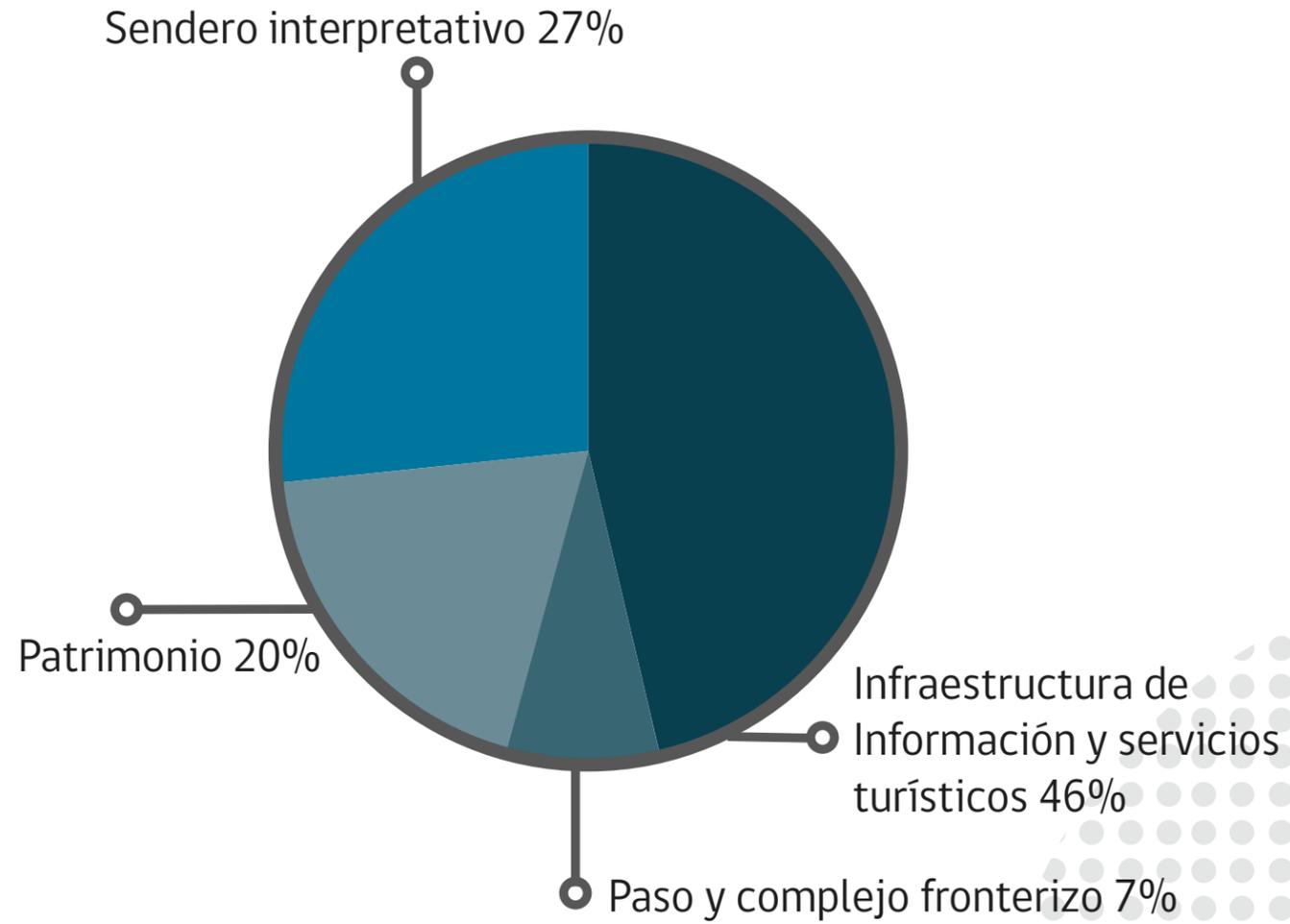
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



El cuidado del entorno en la región –marcado por paisajes vírgenes– es prioritario.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	Etapa	PLAZO	
Aysén	Aysén	Ampliación terminal de pasajeros - Aeródromo Balmaceda	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto	
		Reestauración monumento histórico oficina de tierras y colonización - Puerto Aysén	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Corto	
	Aysén	Construcción camino Bahía Murta - Bahía Erasmo - Puerto Bonito (CMT)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Mediano	
		Construcción de 5 miradores en torno a Puerto Aysén	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción de centro de servicios e información al turista - Puerto Aysén.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Construcción embarcaderos turísticos - Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesco, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto	
		Mejoramiento borde fluvial - Puerto Aysén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto	
		Mejoramiento infraestructura portuaria y track navegación - Río Exploradores	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto	
		Cisnes	Ampliación APR - Raúl Marín Balmaceda.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Mediano
			Ampliación rampa - Isla Toto	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
			Construcción área de respaldo portuaria /Infraestructura - Raúl Marín Balmaceda	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
			Construcción borde costero - Puyuhuapi	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	Etapa	PLAZO
Aysén	Cisnes	Construcción de centro de interpretación de cetáceos - Raúl Marín Balmaceda.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de servicios e información al turista - La Junta.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcaderos turísticos - Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesco, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
		Construcción estructura de abrigo - Estero San Luis	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
		Construcción varadero - Puyuhuapi	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
		Construcción varadero y explanada - Puerto Gaviota	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a Ribera recreativa del río Palena, Raúl Marín Balmaceda.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-12, entre La Junta (Ruta 7) y Raúl Marín Balmaceda	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-13, entre La Junta (Ruta 7) y Paso Las Pampas - Lago Verde	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento aeródromo - Puerto Cisnes	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 7, sector Las Pulgas - Queulat - Bifurcación Cisnes	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	Etapas	PLAZO
Aysén	Cisnes	Mejoramiento Ruta 7, sector La Junta - Puyuhuapi - Las Pulgas	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 7, sector La Junta - Límite Regional Norte	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Corto
	Guaitecas	Construcción borde costero - Melinka	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
	Intercomunal	Construcción embarcaderos turísticos	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Corto
Capitán Prat	Cochrane	Construcción de Infraestructura de información y servicios turísticos / Mejoramiento embarcadero - Lago Cochrane	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Tortel	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de sendero de caminata - Valle del río Avilés, entre lago Jeinimeni (X-753) y valle de Chacabuco (X-83)	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-893, entre Cochrane y embarcadero Lago Cochrane	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Tortel	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde lacustre - Cochrane	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Tortel	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa entre cruce Ruta X - 899 en puente río Cochrane y embarcadero lago Cochrane	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Tortel	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento - Ruta 7 sur, El Maitén - Cochrane	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera - Capitán Prat	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 7 sur, sector Cochrane - Puerto Yungay	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Capitán Prat	Diseño y Ejecución	Corto
		Tortel	Ampliación APR - Caleta Tortel	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Tortel	Diseño y Ejecución
	Construcción biblioteca y museo - Caleta Tortel		Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Tortel	Ejecución	Corto
	Construcción muelle - Caleta Tortel - Río Baker		Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Tortel	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	Etapas	PLAZO
Capitán Prat	Villa O'Higgins	Construcción nuevo aeródromo - Villa O'Higgins	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Tortel	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda de penetración acceso Ventisquero O'Higgins, por Candelario Mancilla, Lago Chico	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Tortel	Prefactibilidad	Mediano
Capitán Prat, General Carrera	Cochrane, Chile Chico, Río Río Ibáñez	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR: CERRO Castillo-Cochrane	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Corto
Coyhaique	Coyhaique	Construcción de 5 miradores interpretativos en torno a Coyhaique	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Largo
		Construcción embarcaderos turísticos - Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesco, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta 7, tramo R.N. Cerro Castillo	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta 240, sector Coyhaique - Puente El Moro	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto
		Lago Verde	Construcción conexión vial - Lago Verde - La Tapera	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución
	General Carrera	Chile Chico	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta 265-CH, entre Ruta 7 y Paso Jeinimeni (ribera sur Lago General Carrera)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución
Mejoramiento a ruta escénica - Ruta 7 en toda su extensión			Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Puyuhuapi - Coyhaique - Puerto Aysén - Cuenca del Lago General Carrera - Tortel	Diseño y Ejecución	Mediano
Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-753, Chile Chico - Lago Jeinimeni			Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINAN-CIMIEN-TO	DESTINO TURISTICO	Etapas	PLAZO
General Carrera	Chile Chico	Mejoramiento - Ruta 7 Sur, sector Bahía Murta - Maitén	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Corto
	Intercomunal	Restauración casa Hopperdietzel - Puerto Puyuhuapi	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Aysén Patagonia Queulat	Diseño y Ejecución	Corto
	Río Ibáñez	Ampliación muelle - Puerto Tranquilo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Restauración monumento nacional bodegas portuarias - Puerto Ibáñez	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Corto
	Río Ibáñez	Mejoramiento - Ruta 7						
	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto		
	Río Ibáñez	Ampliación APR - Cerro Castillo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación APR - Puerto Sánchez	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Largo
		Ampliación APR - Puerto Tranquilo.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación de los recursos geológicos de la Patagonia - Puerto Sánchez.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de Red de Sendas no motorizadas en zona de manos pintadas, entre ruta X27- Escuela Antigua con desvío a Ruta 7	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de ruta escénica a Reserva Nacional Cerro Castillo por estero El Bosque	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Infraestructura portuaria - Puerto Sánchez	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Corto
		Construcción paseo costanera - Puerto Ibáñez II Etapa	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Corto
Construcción paseo costanera - Río Tranquilo, Río Ibáñez		Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Corto	

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINAN-CIMIEN-TO	DESTINO TURISTICO	Etapas	PLAZO
General Carrera	Río Ibáñez	Construcción ribera recreativa lacustre - Lago Tranquilo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda de penetración UDA Cerro Castillo - UDA Bahía Murta, por camino el manso río Resbalón Murta	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada entre la plaza cívica de Bahía Murta y sector rampa	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Largo
		Construcción senda no motorizada turística - Puerto Sánchez-Puerto Alarcón-Puerto Cristal	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Largo
		Construcción y habilitación complejo fronterizo de paso Ingeniero Ibáñez - Ruta X-65	Paso y Complejo Fronterizo	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-65, entre Ruta 7 y Puerto Ingeniero Ibáñez	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-728, Puerto Río Tranquilo a Bahía Exploradores	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-731, entre Bahía Murta y Puerto Sánchez	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Rutas X-723, X-725 y X-727	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento camino - Puerto Río Tranquilo-Exploradores	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa entre Escuela Antigua y Ruta 7 en río Ibáñez.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Mediano
		Reposición rampa - Bahía Murta	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINAN-CIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	Etapas	PLAZO
Interprovincial	Intercomunal	CONSTRUCCION PROYECTOS NUEVOS 2018 APR	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 7, sector cruce Cisnes - La Junta	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Diseño y Ejecución	Mediano
Coyhaique, Aysén	Coyhaique, Aysén	Mejoramiento - Ruta 7, sector cruce Ruta 240 - Villa Ortega	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto
		Mejoramiento ruta 7, sector: cruce cisnes - la junta, aysen xi region	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Aysén Patagonia Queulat	Diseño y Ejecución	Mediano
Coyhaique, Aysén	Coihaique, Aysén	Mejoramiento ruta 7: sector cruce ruta 240 villa ortega	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Corto

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

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

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

berán tener en cuenta las siguientes variables:

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

del Ministerio de Desarrollo Social.

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

