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

REGIÓN METROPOLITANA

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	Déficits y desafíos	44
4.	**INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO**	**46**
5.	**CARTERA DE PROYECTOS**	**50**
5.1	Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial	52
5.2	Cartera de proyectos del Plan	58

Presentación

La Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan a continuación el Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable al año 2030, Región Metropolitana. Dicho Plan tiene por objetivo identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en esta región.

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

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

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

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

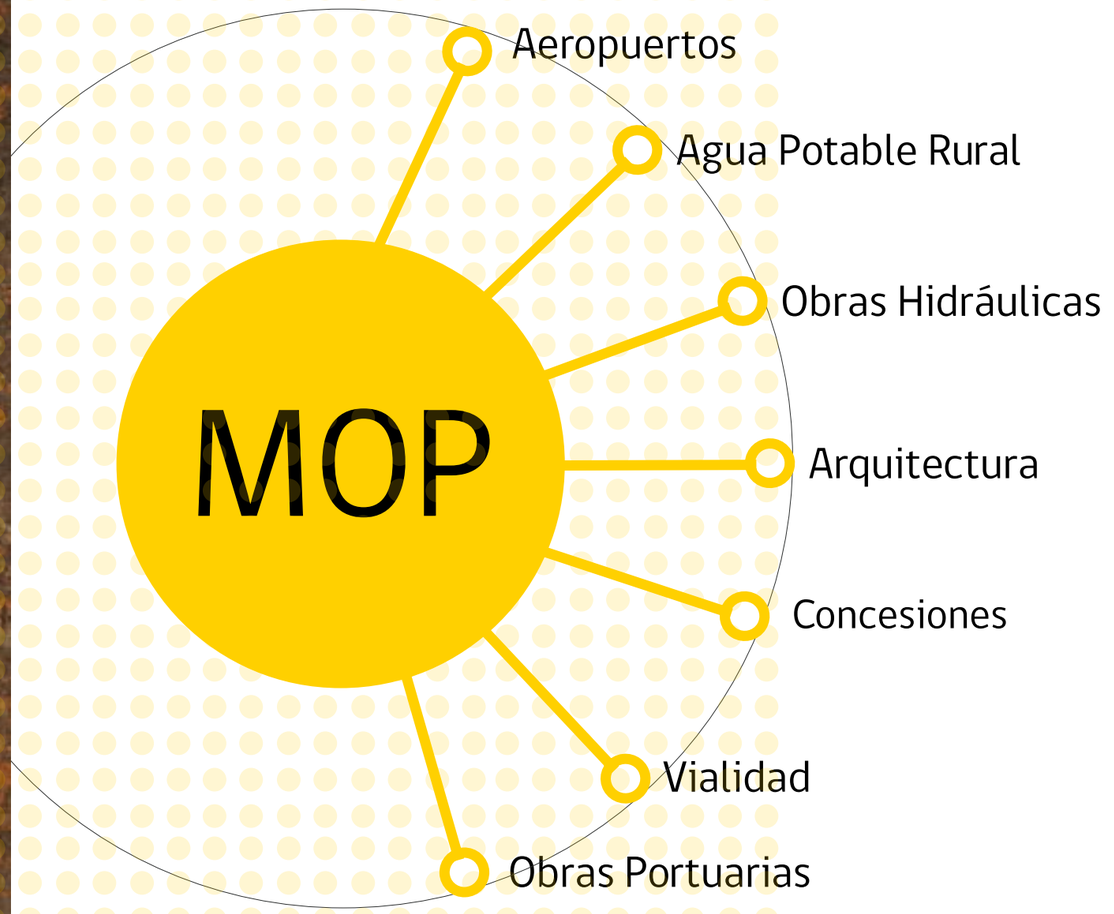
El Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo tiene como objetivo presentar una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de apoyo al turismo sustentable. Dichos proyectos se encuentran agrupados en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

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

Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres y entrevistas con actores clave del turismo en la región, los que permitieron levantar las necesidades respecto de la infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes y la visión y propuestas de desarrollo contenidas en los mismos. De esta manera, se identificaron las brechas y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

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

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



1. EL TURISMO

1.1 El turismo en el mundo

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

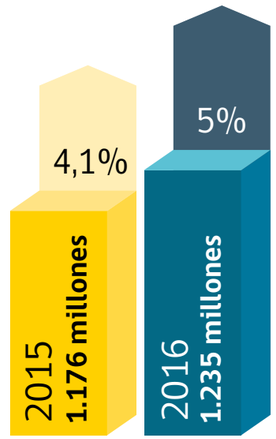
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico 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 de 2007. The Boston Consulting Group. pág. 22

10% » **1/11**

Producto Interno Bruto Mundial — **Empleos**

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



LLEGADAS TURISMO INTERNACIONAL

TURISMO AMÉRICA

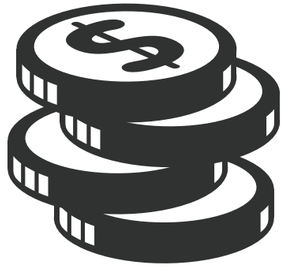
Incluye norte, centro, sur

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

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

1. Subsecretaría de Turismo (2017)
2. www.wttc.org Travel and Tourism Impact 2017 Chile
3. World Economic Forum (2017). The travel & tourism competitiveness report 2017.
4. Sernatur, 2015.

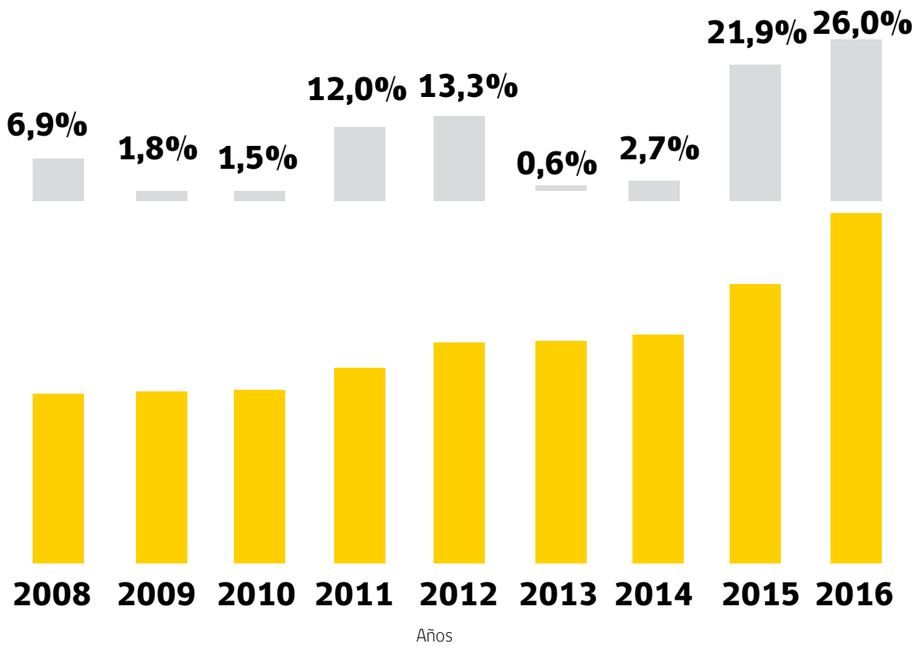
100%
Aumentó la llegada de turistas internacionales al país
{2001-2014}

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

5.640.700
TURISTAS EXTRANJEROS

+ 2/3
PROVIENEN AMÉRICA DEL SUR

Llegadas de turistas y variación porcentual (%) respecto del año anterior (2008-2016)



Fuente: Subsecretaría de Turismo

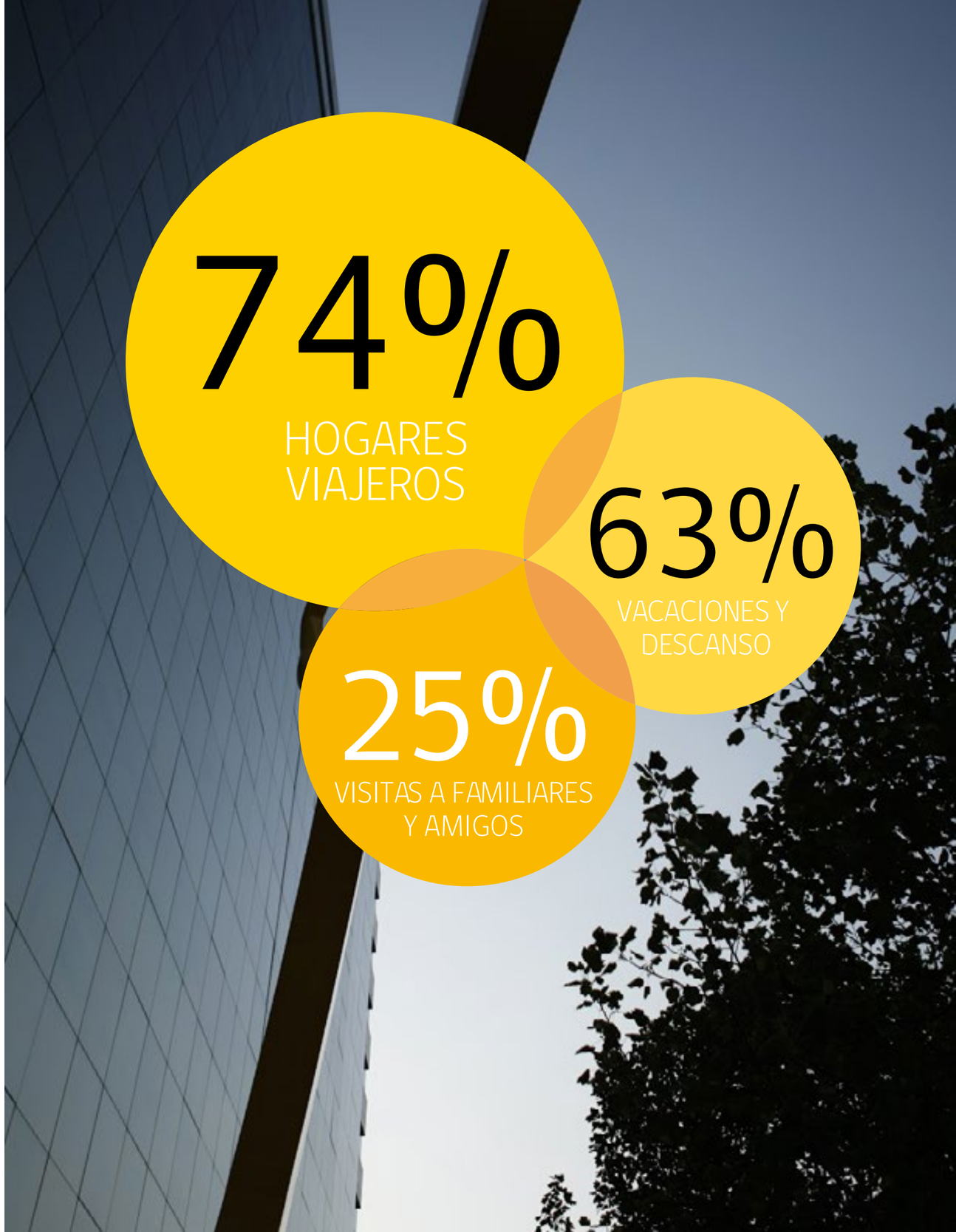
De los 5.640.700 turistas provenientes del extranjero que ingresaron a Chile en 2016, más de dos tercios provenían de América del Sur. Argentina continúa siendo el principal mercado emisor del país, con más de 2,9 millones de llegadas en 2016. Otros mercados, como Brasil y Estados Unidos -que presentan 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

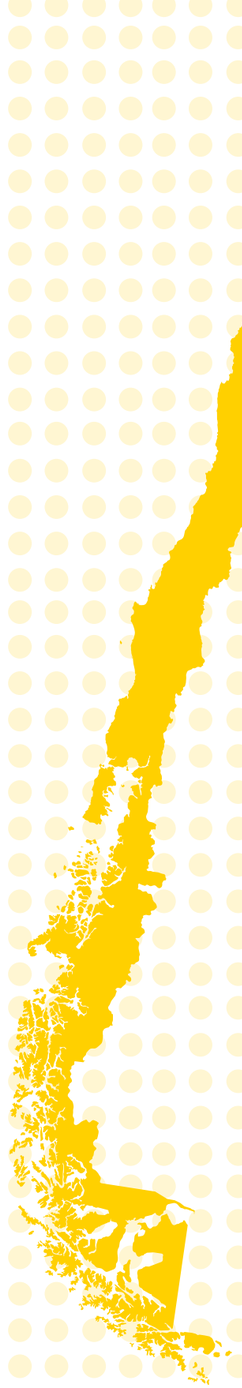
Junto con ser un sector cuya importancia económica se ha consolidado en el tiempo, el turismo presenta una serie de características favorables que hacen de su fomento un objetivo de alto interés para Chile. Por un lado, contribuye a modificar la matriz económica del país y ayuda a la protección del medioambiente, 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 secoriales, 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

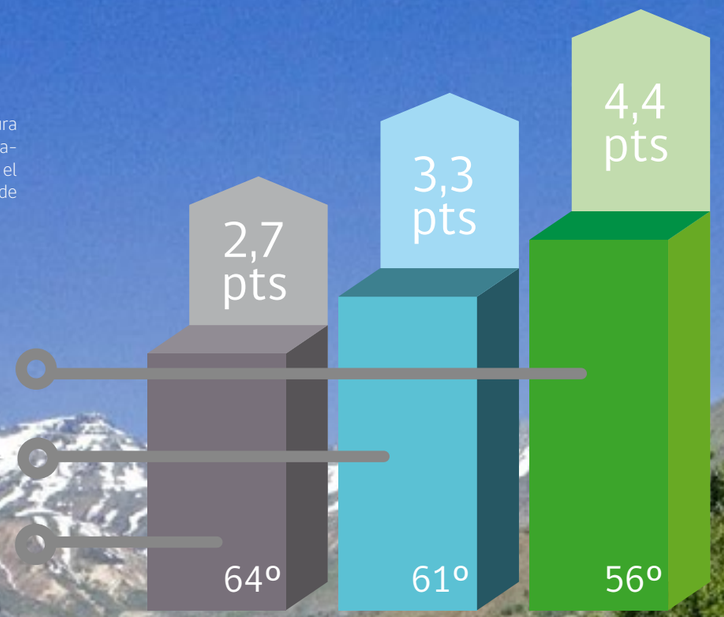
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	50	5.10
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.60
Infraestructura	58	3.80
Recursos naturales y culturales	49	2.70
Promedio		4.05

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 58 . Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



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

1.3 El turismo y la infraestructura en la región

La Región Metropolitana de Santiago posee una oferta amplia y variada de distintos tipos de turismo, tales como turismo cultural y patrimonial; de naturaleza y aventura; enoturismo y gastronomía; de negocios, convenciones y reuniones; turismo urbano; de compras y grandes eventos; y de montaña y nieve. Lo anterior constituye una amplia oferta que explica, en buena medida, la estadía de visitantes nacionales y extranjeros en la región a lo largo de todo el año.

En relación a la conectividad, las principales vías de la región con jerarquía nacional e internacional son: la carretera Panamericana o Ruta 5, que conecta longitudinalmente al país, desde Arica a Puerto Montt y Chiloé, y cruza el área metropolitana de Santiago y la Ruta 57 o Ruta de Los Libertadores hacia Argentina. Fundamentales son también -especialmente para el turismo interno-, la ruta 68, que une Santiago con Valparaíso y Viña del Mar, y la ruta 78 o autopista del Sol que la conecta con el puerto de San Antonio y balnearios de la zona sur de la Región de Valparaíso. La región en general cuenta también con una muy buena conectividad aérea, nacional e internacional. La red de ferrocarriles en funcionamiento atraviesa del centro al poniente de la región.

La estructura radial de los centros poblados de la región y el desarrollo de la infraestructura tienen una significativa relación tanto con la vialidad principal como con el trazado del ferrocarril en cuanto a la consolidación de muchos de dichos centros poblados.

Los principales destinos identificados en la Región Metropolitana en torno a las cuales se organiza la actividad turística son:

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Cordillera, Maipo, Talagante	Valle del Maipo	Emergente
Cordillera	Cajón del Maipo	Consolidado
Santiago	Santiago Urbano	Consolidado
Santiago	Centros de Montaña	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

OCÉANO PACÍFICO

N
E
O
S

Clasificación de destinos turísticos

- Potencial
- Emergente
- Consolidado

CURACAVÍ

CENTROS DE MONTAÑA

SANTIAGO

SANTIAGO URBANO

PUENTE ALTO

CAJÓN DEL MAIPO

SAN JOSÉ DE MAIPO

VALLE DEL MAIPO

MELIPILLA

ALHUÉ

La región concentra sobre el 40% de la población nacional. Según cifras del Banco Central, produce el 44% del PIB nacional, lo que se refleja en las cuentas nacionales. La ciudad de Santiago ha reproducido al interior de la región el mismo fenómeno, concentrando el 85% de la población de todos los centros urbanos allí existentes.

Santiago es en sí misma un destino turístico, con gran diversidad de atractivos, paseos, comercio, gastronomía y entretención para todas las edades y público. Es posible encontrar zonas como los barrios Bellavista y Lastarria, con variada oferta; parques de gran tamaño y calidad como el Metropolitano, el más grande de Sudamérica, y el parque O'Higgins, entre otros. También cuenta con una importante conectividad gracias a autopistas urbanas, metro, calles y urbanizaciones de muy buen estándar, limpieza y seguridad -aunque predominantemente en su sector central y oriente-, e incluye ciclovías que permiten pasear en condiciones muy adecuadas y superiores al resto de las ciudades del continente. Dispone además de las mayores facilidades de servicios para los visitantes -especialmente agencias y operadores turísticos-, tanto si quieren permanecer en la ciudad o bien dirigirse a los distintos destinos del territorio nacional.

Esta región cuenta con la mayor concentración de bienes patrimoniales culturales, tangibles e intangibles del país, con 535 de los 1.520 (35,2%) monumentos nacionales (monumentos históricos y zonas típicas) declarados como tal por decreto del Ministerio de Educación. Además concentra la mayor parte de la edificación pública del país, gran parte de la cual aloja al gobierno y poder judicial, muchos edificios de gran calidad patrimonial e incluso algunos son monumentos históricos.

La región además tiene múltiples atractivos en sus alrededores, incluyendo acceso a la montaña para paseos, escalamiento, práctica de esquí o disfrute del paisaje así como también lugares de ruralidad representativos del espacio agrícola del Valle Central, incluyendo viñas y pueblos tradicionales. Y si bien están fuera de la región administrativa, los balnearios del litoral central, incluyendo Valparaíso son destinos típicos de Santiago, pues es posible acceder a ellos y retornar en un mismo día.

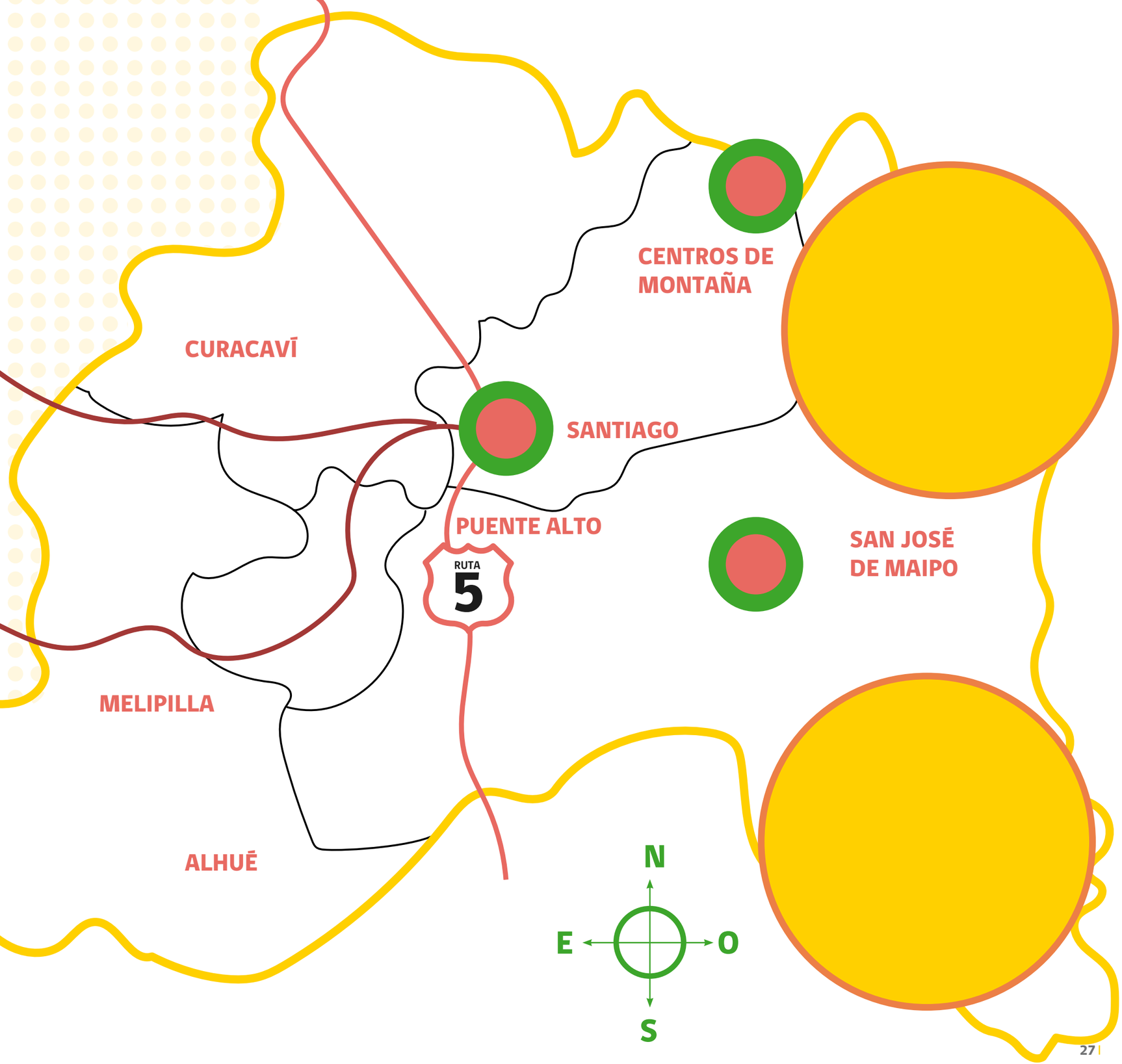
El aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, por el que transitan 18.200.000 de pasajeros anuales, es también la puerta de entrada y salida del país para casi el 100% de los viajeros nacionales y extranjeros, lo que significa para los visitantes pernoctar en esta ciudad.

Y si bien la región no tiene litoral propio, cuenta con la ventaja de situarse muy cerca de él y, dado el estándar de las autopistas, el tiempo de viaje hasta el puerto de Valparaíso es sólo un poco más de una hora. Allí arriban los cruceros con pasajeros, a los cuales se les ofrece como uno de los atractivos principales el visitar Santiago y sus alrededores como las viñas (Concha y Toro y Santa Rita, por ejemplo).

Esta región ofrece condiciones de servicios turísticos y complementarios, que sumadas a sus atractivos culturales y naturales, la han convertido en un destino turístico a nivel latinoamericano.

Recorrer los destinos priorizados de esta región y sus atractivos turísticos puede hacerse en forma directa entre origen y destino. En el caso del litoral, se puede llevar a cabo a través de dos circuitos, si es que se desea ir y retornar por caminos pavimentados diversos, lo que permite conocer y disfrutar de paisajes y cultura rural o semi rural, como son por ejemplo Curacaví, Melipilla o Til Til. Del Aeropuerto Merino Benítez salen además los vuelos hacia Rapa Nui, isla que es territorio administrativo de la Región de Valparaíso.

En definitiva esta es una región plenamente consolidada como gran destino turístico cultural de categoría internacional, con un fuerte componente de entretención, gastronomía, y de naturaleza (montaña y sol). El que además, por su centralidad y peso específico, capta cada vez más el turismo regional, al ser necesariamente escala de viajes hacia el resto del territorio nacional.



2. METODOLOGÍA

2. METODOLOGÍA

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

2.1 Esquema general metodológico

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

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

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

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

3. Análisis integrado de la situación base de infraestructura MOP 2016 con los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 32).

4. Realización de talleres de participación ciudadana. Se realizaron en las capitales regionales y en localidades asociadas a los destinos turísticos priorizados. En ellos se hicieron parte empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales y actores clave de servicios públicos y municipalidades. El objetivo de los talleres fue el levantamiento de requerimientos o déficits de infraestructura de apoyo al desarrollo de los destinos turísticos priorizados.

5. Sistematización de información recopilada en los talleres. En esta parte del proceso se genera una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores clave regionales y locales. Se incorporó a esta base de datos la información recopilada a través de un formulario web, que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de estos talleres de inicio.

6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región. Considerando los instrumentos estratégicos y la visión de los actores territoriales e institucionales consultados, se construyó una Imagen Objetivo de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región.

7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos. Se prioriza la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 33). 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 diseña una propuesta de infraestructura MOP de apoyo al turismo, considerando los 83 destinos turísticos priorizados.
Para estructurar los aportes de los talleres se validaron y complementaron los destinos turísticos priorizados y se definieron las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA). Estas últimas agrupan territorialmente una cartera de iniciativas de inversión que permiten la puesta en valor de un recurso/atractivo turístico en los destinos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.
Cada unidad lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad.
Se consideraron las siguientes categorías de atractivos turísticos:
· Sitios naturales.
· Museos y manifestaciones culturales históricas.
· Folklore.
· Realizaciones técnicas contemporáneas.
· Acontecimientos programados.
· Centros o lugares de esparcimiento.

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

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

9. Presentación de la propuesta de plan en taller de validación. Se realiza presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En él, se presentó la cartera de proyectos -a través de representaciones cartográficas- en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos en el territorio de la región.

10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan .

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

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

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

Clasificación de destinos turísticos

POTENCIALES

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

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

EMERGENTES

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

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

CONSOLIDADOS

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

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

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad
a) Área Silvestre Protegida perteneciente al 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 100 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.
2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).
3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

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

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

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

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

FOCALIZACIÓN TERRITORIAL
Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional

INCLUSIÓN Y EQUIDAD
- Infraestructura beneficia a población local
- Apoyo directo a emprendimientos existentes

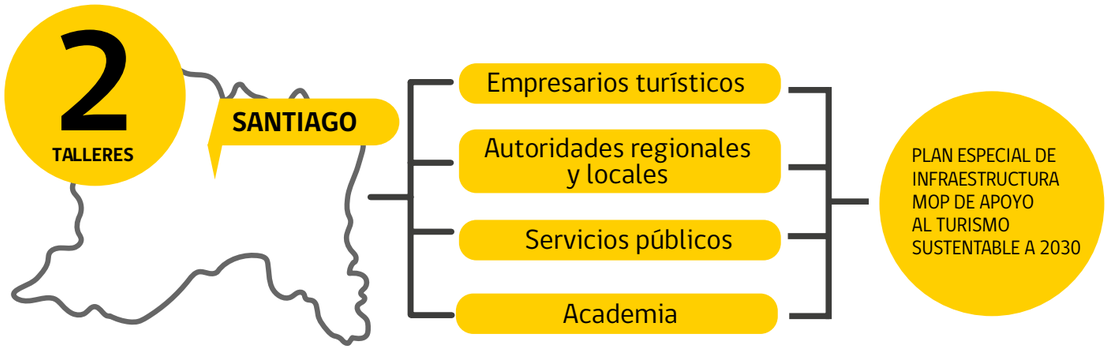
Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos.

2.2 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue un componente metodológico fundamental en la elaboración del Plan, pues se consideró estratégica la relación con los actores relevantes del sector en el territorio, de modo de incorporar su conocimiento y reflexión la sobre 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.

Para la primera etapa se realizó un taller en Santiago en dependencias de Sernatur, en tanto que para la segunda etapa, se realizó el taller en dependencias del MOP, también en Santiago. 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 la Región Metropolitana

Etapas 2016	Ciudad	N° de participantes	% de mujeres participantes	N° de ideas presentadas
Primera	Santiago	50	32,0	43
Segunda	Santiago	25	34,0	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres

3. IMAGEN OBJETIVO

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

3.1 Visión de la infraestructura

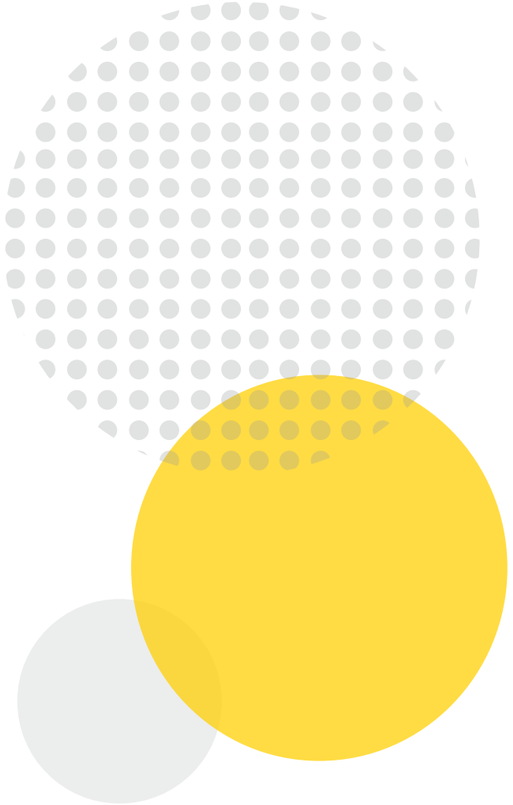
La visión propuesta - de acuerdo a los instrumentos de planificación regional y local y a los planes de infraestructura - pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos turísticos.

La visión de largo plazo para el desarrollo de la infraestructura que busca potenciar el turismo en la región, a implementarse por etapas, consiste en mejorar algunas conectividades locales y accesos a algunos atractivos altamente demandados, además de reforzar algunos circuitos muy necesarios.

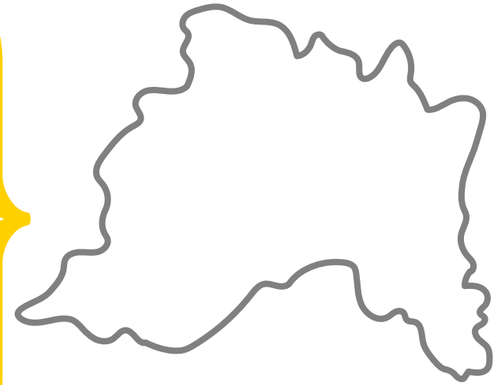
Se propone el mejoramiento vial y tratamiento como rutas escénicas, es decir que incorporen paradores, miradores, estacionamientos, baños públicos, centros de información y servicios al turista, para las cuestas en rutas hacia la costa: Barriga (G-68) y Mallarauco (G-380), para esta última también un mejor acceso desde Ruta 78. En este ámbito se consideran también la cuesta de Lo Prado (G-200) y Chada (G-45-H). La cuesta La Dormida también requiere mejorar un par de miradores que ya posee.

Los caminos que deben ampliarse son principalmente aquellos de carácter local y que están asociados al destino Valle del Maipo. Ello facilitaría el acceso hacia localidades rurales tales como Pomaire, Calera de Tango, El Monte, Peñaflor e Isla de Maipo. Además, permitiría un acceso más expedito hacia distintas viñas como son: Concha y Toro, Santa Rita, Tarapacá-Ex Zavala y Undurraga (Ruta del Vino del Maipo). Estas últimas ofrecen servicios orientados al turista tales como degustaciones, tours guiados relacionados con los procesos de producción y sus instalaciones, y algunas cuentan con edificaciones de gran valor patrimonial.

Otras localidades de interés son Puangue, Codigua (Ruta del Queso) y Curacaví, las cuales hacen referencia a las rutas G-27 en Pirque, G-46 en Buin-Isla de Maipo y la conexión entre las rutas G-27 y G-34 en Calera de Tango. Estos caminos deben ser tratados como turísticos e incluir al menos ciclorrutas, señalización informativa-turística, y mejoramiento de alumbrado público en tramos donde se concentra el flujo de visitantes.



- **Los caminos que deben ampliarse son principalmente aquellos asociados al destino Valle del Maipo**
- **Otras rutas que deben mejorarse son aquellas que penetran la Cordillera de Los Andes**
- **Está previsto que la ruta hacia los centros de esquí (Ruta G-21) sea mejorada con inversión regional**
- **Se deben crear centros cívicos atractivos en localidades rurales como Puangue, Codigua y Curacaví**
- **Se debe reforzar el mejoramiento del patrimonio construido de Santiago, especialmente la edificación y el espacio público**



- **Esta región cuenta con la mayor concentración de bienes patrimoniales culturales**
- **Tiene un fuerte componente de entretención, gastronomía, y de naturaleza (montaña y sol)**
- **Por el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez transitan 18.200.000 pasajeros cada año**
- **En la Región Metropolitana se encuentra el 35,2% de todos los monumentos nacionales de Chile**
- **Las viñas ubicadas en el Valle del Maipo son importantes atractivos turísticos de la región**

Santiago es un destino turístico con gran diversidad de atractivos, paseos, comercio, gastronomía y entretención para todas las edades.

Las principales vías de la región son la Ruta 5, que conecta longitudinalmente al país, y la Ruta 57 hacia Argentina.

Los poblados mencionados también requieren mejoramiento de su patrimonio construido, incluyendo sus edificaciones públicas, para constituir pequeños y singulares centros cívicos. Edificios consistoriales e iglesias que, además de resultar atractivos para los visitantes, refuercen la identidad y orgullo local.

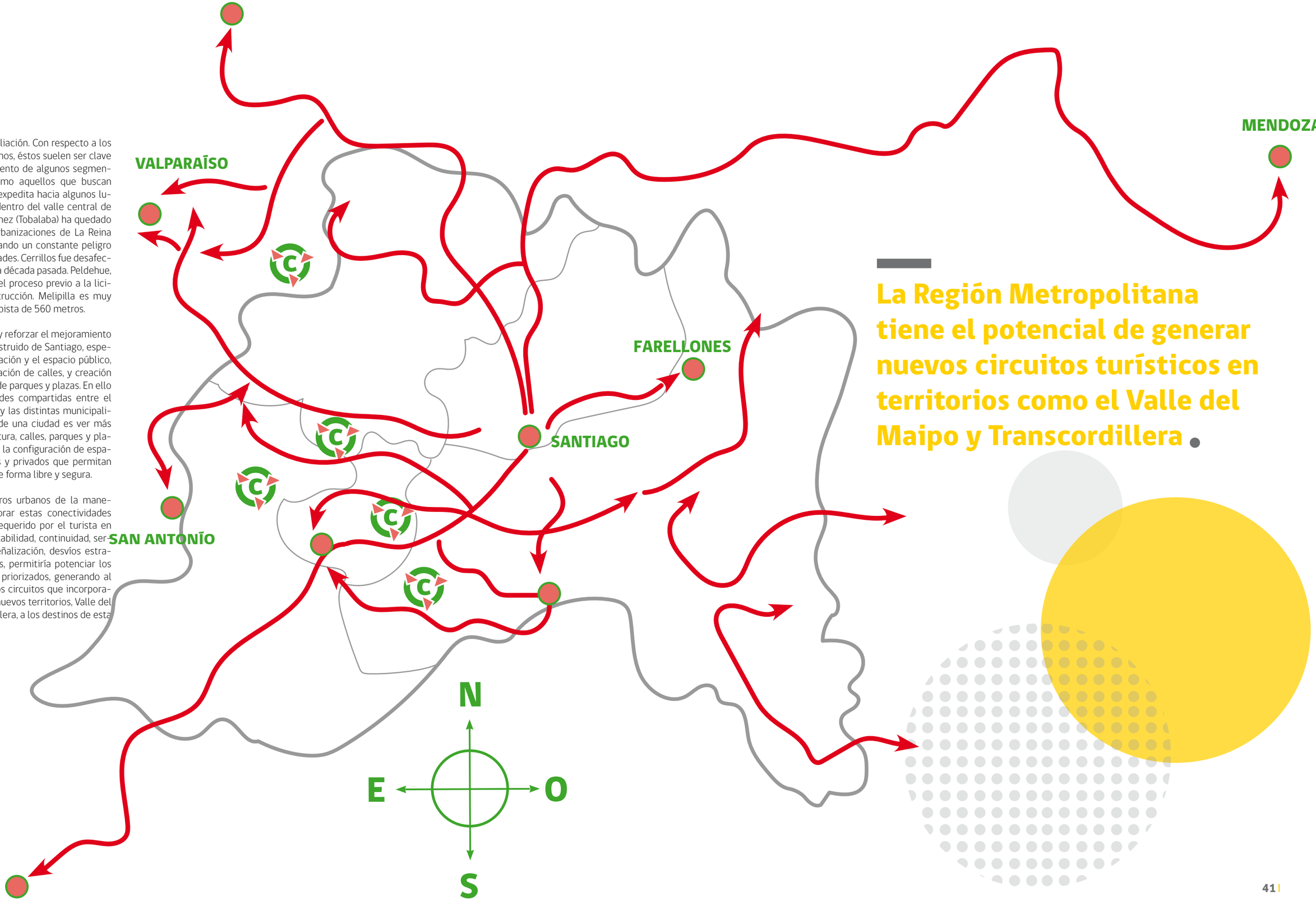
Otras rutas que deben mejorarse son aquellas que penetran la Cordillera de Los Andes, característica geográfica emblemática del paisaje de esta región y tal vez lo más atrayente para los turistas extranjeros. Además de la ruta hacia los centros de esquí (Ruta G-21) que está previsto sea mejorada con inversión regional, se requiere ampliar y mejorar el camino hacia el Cajón del Maipo (Ruta G-25) y abrir nuevas posibilidades de recorridos hacia el interior de la cordillera. Esto involucra pavimentar y mejorar la geometría de la ruta de acceso hacia el centro invernal de Lagunillas (Ruta G-355); mejorar el camino hacia el embalse El Yeso, las Termas del Plomo y el Paso Portillo de Piuquenes (Ruta G-455). Asimismo, se requiere explorar la posibilidad de generar una ruta accesible extendiendo la Ruta G-25 de Baños Morales hacia la Laguna Diamante y con un posible paso hacia Argentina. El mejoramiento de ambos pasos, mediante un convenio con Argentina, permitiría el establecimiento de paseos de montaña de alto interés para turistas extranjeros.

En materia aeroportuaria la región cuenta con el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, el que actualmente se encuentra

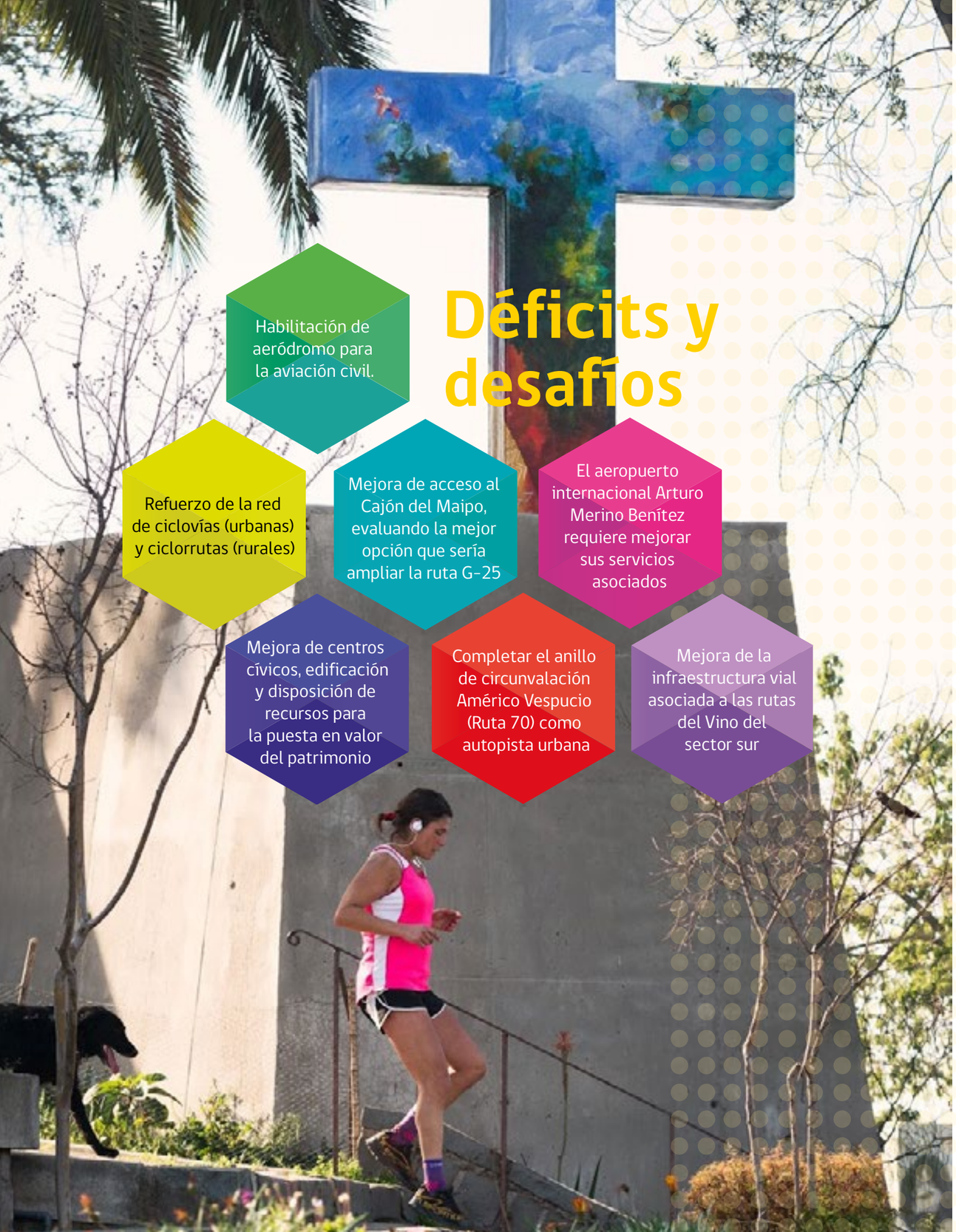
en proceso de ampliación. Con respecto a los pequeños aeródromos, éstos suelen ser clave para el desplazamiento de algunos segmentos de turistas como aquellos que buscan acceder en forma expedita hacia algunos lugares específicos dentro del valle central de Chile. Eulogio Sánchez (Tobalaba) ha quedado rodeado por las urbanizaciones de La Reina y Peñalolén, generando un constante peligro para ambas actividades. Cerrillos fue desafectado y cerrado en la década pasada. Peldehue, en Colina, está en el proceso previo a la licitación de su construcción. Melipilla es muy precario y con una pista de 560 metros.

Se debe continuar y reforzar el mejoramiento del patrimonio construido de Santiago, especialmente la edificación y el espacio público, incluyendo arborización de calles, y creación y/o mejoramiento de parques y plazas. En ello hay responsabilidades compartidas entre el Gobierno Regional y las distintas municipalidades. La imagen de una ciudad es ver más allá de su arquitectura, calles, parques y plazas. Se trata de ver la configuración de espacios tanto públicos y privados que permitan caminar y pasear de forma libre y segura.

Potenciar los centros urbanos de la manera descrita y mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalización, desvíos estratégicos, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados, generando al menos 2 o 3 nuevos circuitos que incorporarían al menos dos nuevos territorios, Valle del Maipo y Transcordillera, a los destinos de esta región.



La Región Metropolitana tiene el potencial de generar nuevos circuitos turísticos en territorios como el Valle del Maipo y Transcordillera.



3.2 Déficits y desafíos

De acuerdo con la visión presentada anteriormente, en la Región Metropolitana se identifican los siguientes déficits y desafíos:

- Completar el anillo de circunvalación Américo Vespucio (Ruta 70) como autopista urbana, de modo tal de facilitar un fluido flujo de transporte por la ciudad.

- Desarrollo de visión de largo plazo para el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, el cual, dado el acelerado incremento de la demanda, requiere mejorar también sus servicios asociados, conectividad, estacionamientos, locales comerciales, entre otros.

- Mejora de la infraestructura vial asociada a las rutas del Vino del sector sur de la ciudad como la G-34, G-46, G-27, G-45-H y G-34, y en el caso de la G-27 ampliar su capacidad, dado el creciente aumento de los sectores residenciales. Asimismo, se precisa de una conexión hacia Calera de Tango (G-364) y hacia Buin (G-51).

- Mejora de centros cívicos, edificación pública y disposición de recursos para la puesta en valor del patrimonio público en poblados de atractivo turístico localizados en circuitos que incluyen localidades tales como Puangue, Codigua, Curacaví, Talagante, El Monte, Calera de Tango, Buin, Alto Jahuel, Isla de Maipo, Maipo, Melipilla, Pomaire, Bollenar, María Pinto y Til Til.

- Mejora de acceso al Cajón del Maipo, evaluando la mejor opción que sería ampliar la ruta G-25 o la ruta G-27 y ensanchar el puente El Toyo.

- Construcción de una senda de penetración hacia el interior de la cordillera, a partir de la ruta G-25 del Cajón del Maipo, mejorando el acceso al embalse El Yeso, las Termas del Plomo y el Paso Portillo de Piuquenes por el río Olivares (ruta G-455).

- Mejora de caminos antiguos en sectores de cuestas, incorporando carácter de rutas escénicas a las cuestas Barriga (G-68), Mallarauco (G-380), Lo Prado (G-200), Chada (G-45-H), La Dormida (G-10-F), Chacabuco (G-115-E) y El Cepillo G-546 (Laguna de Aculeo - Melipilla), y mejorar accesos desde los caminos principales.

- Habilitación de aeródromo para la aviación civil.

- Desarrollo de programa de restauración y puesta en valor del patrimonio existente relativo a museos y parques para que éstos sean reconocidos internacionalmente. Entre ellos destacan el ex Congreso Nacional, Estación Central, Piscina Escolar, la Vega Central, el Museo Nacional de Bellas Artes, los museos de la Quinta Normal y su invernadero. Esto también debe hacerse en sus Zonas Típicas y otros barrios patrimoniales como Matta Sur, Bellavista, Concha y Toro, Brasil-Yungay y sus espacios públicos, incluyendo arborización y algún apoyo para la puesta en valor de la propiedad privada localizada en estos barrios. También se puede incluir un ordenamiento y mejoramiento del barrio Franklin y Persa Bío Bío como foco para el turismo.

- Refuerzo de la red de ciclovías (urbanas) y ciclorrutas (rurales), completando el Plan Maestro de ciclovías para la Región Metropolitana, que considera una red proyectada de 927 km.

Santiago requiere de un programa de restauración y puesta en valor de museos y parques para que éstos sean reconocidos internacionalmente.

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

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

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

N°	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	**Agua potable rural**	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramiento y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	**Aguas lluvias**	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras circunscritos a las redes primarias, necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	**Borde costero**	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, la recreación y el turismo a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: ‧ Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. ‧ Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.
4	**Caleta pesquera y turística**	Dirección de Obras Portuarias	Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: ‧ Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. ‧ Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	**Ciclovía - Ciclorruta**	Direcciones de: Vialidad y	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	**Camino conector turístico (*)**	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus funciones importantes es la la de conectar destinos turísticos.
7	**Edificación pública**	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	**Infraestructura cultural (*)**	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	**Infraestructura de información y servicios turísticos (*)**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: ‧ Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. ‧ Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).
10	**Infraestructura de transporte aéreo**	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	**Infraestructura de transporte terrestre**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	**Infraestructura de defensa fluvial**	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	**Complejo fronterizo**	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	**Edificación patrimonial**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular, considera la acción de restauración.
15	**Ruta escénica**	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplacen en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayuden a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorezcan el desarrollo turístico del territorio.
16	**Sendero interpretativo (*)**	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolle en algún área de interés turístico y que cuente tanto con información asociada a su trazado como con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

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

5. CARTERA DE PROYECTOS

5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

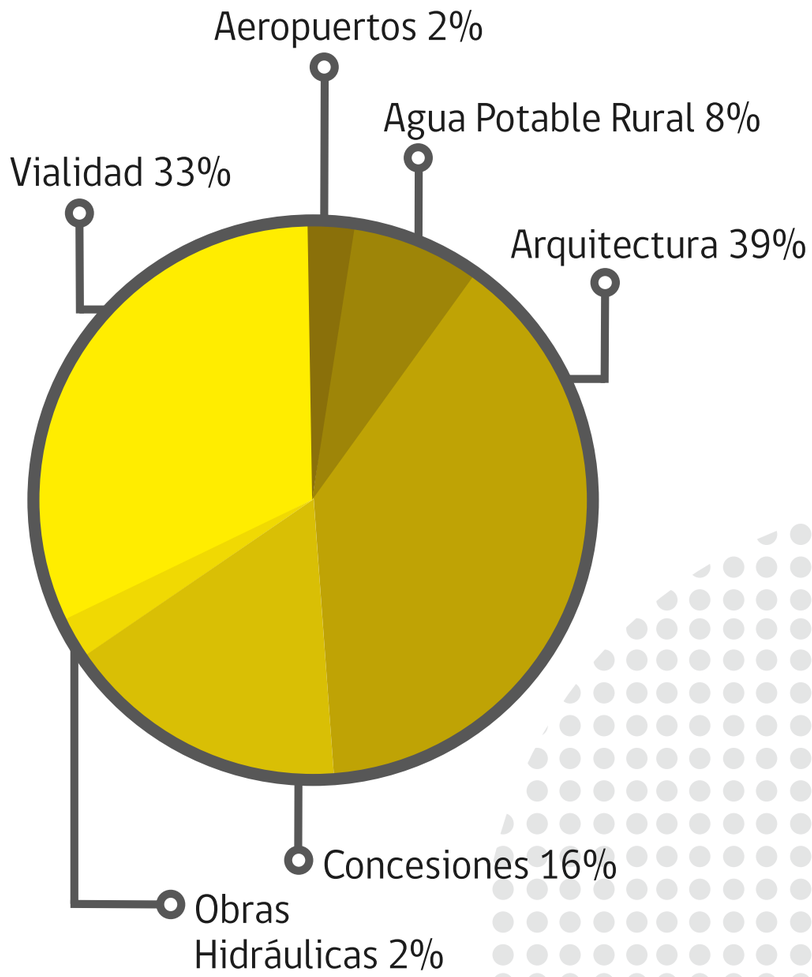
Distribución de iniciativas del plan por provincia con financiamiento sectorial y extrasectorial

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total
Chacabuco			3	1	1	3	**8**
Cordillera		1	7			10	**18**
Maipo		1	1	1		1	**4**
Melipilla				1		1	**2**
Santiago	1		8	4		1	**14**
Talagante		2		1			**3**
Total	**1**	**4**	**19**	**8**	**1**	**16**	**49**

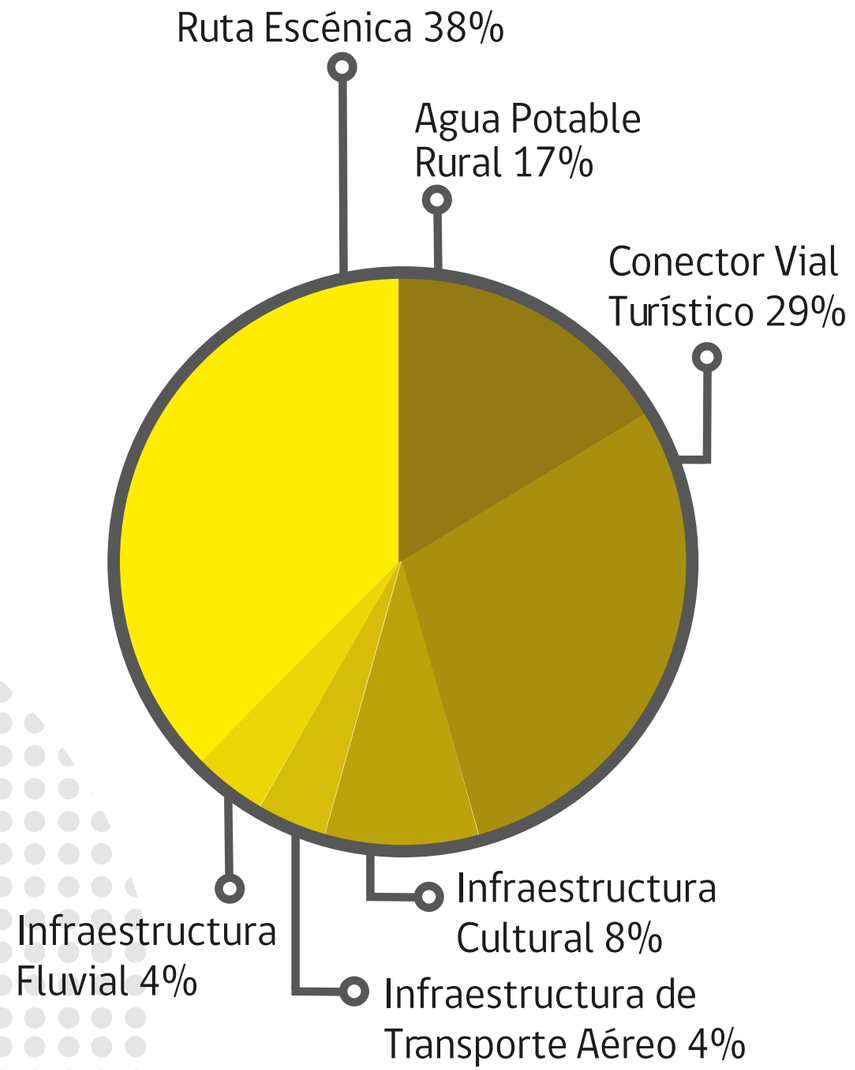
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Cajón del Maipo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**1**
	Arquitectura	Ciclovía - Ciclorruta	**1**
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	**2**
		Sendero Interpretativo	**2**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**2**
		Ruta Escénica	**6**
Centros de Montaña - Santiago Centro	Concesiones	Conector Vial Turístico	**1**
La Dormida	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	**1**
		Sendero Interpretativo	**2**
	Vialidad	Ruta Escénica	**1**
		Sendero Interpretativo	**1**
Santiago Urbano	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	**1**
	Arquitectura	Edificación Pública	**1**
		Infraestructura Cultural	**3**
		Patrimonio	**4**
	Concesiones	Conector Vial Turístico	**2**
		Infraestructura de Transporte Aéreo	**1**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**2**
Valle del Maipo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**3**
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	**1**
		Sendero Interpretativo	**1**
	Concesiones	Conector Vial Turístico	**1**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**2**
		Ruta Escénica	**2**
Otro Destino	Arquitectura	Sendero Interpretativo	**1**
	Concesiones	Conector Vial Turístico	**3**
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	**1**
Total			**49**

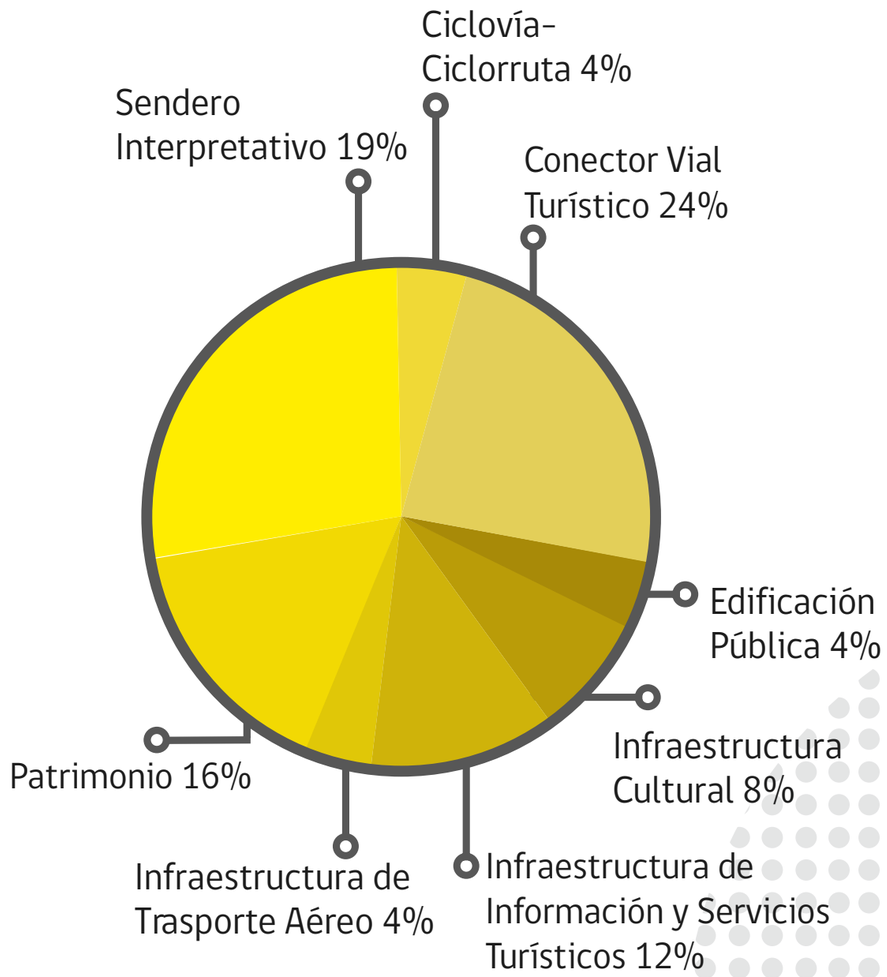
Por unidad técnica



Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



El importante número de edificios históricos concentrados en Santiago exige un gran esfuerzo en materia de cuidado patrimonial.

5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Chacabuco	Colina	Ampliación Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Lampa	Construcción de obras fluviales y mejoramiento del estero Colina	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento pasadas urbanas - Ruta G-16, sector A. Vespucio - Lampa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Corto
	Til Til	Construcción de miradores en circuito mountain bike - Cuesta La Dormida (sendero el Naranjo, Caleu y sendero La Dormida)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	La Dormida	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Circuito La Dormida - Caleu (rutas G-16, G-102, G-10-F)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	La Dormida	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso y senderos en zona de circuito mountain bike - Cuesta la Dormida - Cerro Rungue - Caleu - Til Til	Sendero Interpretativo	Vialidad	Extrasectorial	La Dormida	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Sendero Caleu, circuito mountain bike (sendero el Naranjo, Caleu y sendero La Dormida)	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La Dormida	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Sendero El Naranjo , circuito mountain bike, cuesta La Dormida por mountain bike, Cerro Rungue, Caleu - Til Til	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	La Dormida	Diseño y Ejecución	Mediano
Cordillera	Pirque	Construcción costanera del Maipo - Sector Puente Los Morros - Puente Las Vertientes.	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta G-405 hacia Reserva Nacional Río Clarillo	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento senderos interpretativos - Río Clarillo	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
	Puente Alto	Construcción sendero interpretativo no motorizado - Sector de Panul y precordillera andina	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
	San José de Maipo	Construcción ciclorrutas paralelas al trazado del ex ferrocarril entre La Obra y Romeral	Ciclovía - Ciclorruta	Arquitectura	Extrasectorial	Cajón del Maipo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Embalse El Yeso	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios turísticos - Río Olivares	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de senderos interpretativos - Río Olivares	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica - Ruta G-455 a Termas del Plomo desde Embalse El Yeso	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica - Ruta G-455, borde sur Embalse El Yeso	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada entre Termas del Yeso y Paso Los Piuquenes	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cajón del Maipo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Accesos a Parque Río Olivares (Ruta G-345, km 22-30)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Camino El Toyo, sector Las Vertientes - cruce Ruta G-25	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta G-25, sector Las Vizcachas - San Gabriel	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta G-345 entre Ruta G-25 y control de acceso a Río Olivares (km 22)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento APR - San Alfonso	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cajón del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Camino Lagunillas G-355, km 0,0-19	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento pasada urbana de la Ruta G-25 por San José de Maipo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cajón del Maipo	Ejecución	Corto
Maipo	Paine	Ampliación Ruta 5, Tramo Santiago - Talca y Acceso Sur a Santiago	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Valle del Maipo	Ejecución	Corto
		Construcción paso sobre nivel línea férrea - Ruta G-535	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Maipo	Ejecución	Corto
		Mejoramiento APR - Águila Norte	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
	San Bernardo	Construcción Parque cultural indígena Pucará de Chena	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Valle del Maipo	Ejecución	Corto
Melipilla	Curacaví	Ampliación - Ruta 68, Santiago-Valparaíso-Viña Del Mar	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Melipilla	Ampliación - Ruta G-620 entre Camino Melipilla y Pomaire	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
Santiago	Las Condes	Ampliación Sistema Oriente - Poniente	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Construcción de tunel en Américo Vespucio Oriente	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
	Lo Barnechea	Mejoramiento - Camino de acceso a Farellones	Conector Vial Turístico	Concesiones	Sectorial	Centros de Montaña - Santiago Centro	Diseño y Ejecución	Mediano
	Maipú	Ampliación - Ruta 76, sector A. Vespucio - Malloco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Corto
	Pudahuel	Mejoramiento acceso vial - Aeropuerto AMB	Infraestructura de Transporte Aéreo	Concesiones	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Normalización área de movimiento - Aeropuerto AMB	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	San Joaquín	Restauración y puesta en valor - Ex recinto de detención Tres y Cuatro Alamos	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Mediano
	San Miguel	Restauración - Ex casa Gabriela Mistral en barrio Franklin	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Largo
	Santiago	Construcción - Centro Cultural Gabriela Mistral Etapa 2	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Construcción - Edificio anexo Museo Histórico Nacional	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Mejoramiento grutas - Cerro Santa Lucía	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Mediano
		Normalización y mejoramiento integral de edificio MOP Central	Edificación Pública	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Reparación parcial - Basílica El Salvador	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Ejecución	Corto
		Restauración - Puente Los Carros	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Santiago Urbano	Diseño y Ejecución	Largo
Talagante	Isla de Maipo	Construcción/Habilitación de APR - Isla de Maipo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento APR - La Puntilla De Lonquén	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Maipo	Diseño y Ejecución	Mediano
	Talagante	Ampliación Autopista Santiago - San Antonio	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Otro Destino	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.