

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



PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
2. METODOLOGÍA	32
2.1 Esquema general metodológico	34
2.2 Participación ciudadana	38
3. IMAGEN OBJETIVO	40
3.1 Visión de la infraestructura	42
3.2 Déficit y desafíos	44
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	46
5. CARTERA DE PROYECTOS	50
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial	52
5.2 Cartera de proyectos del plan	58





Presentación

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

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

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

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

INTRODUCCIÓN

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



Introducción

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

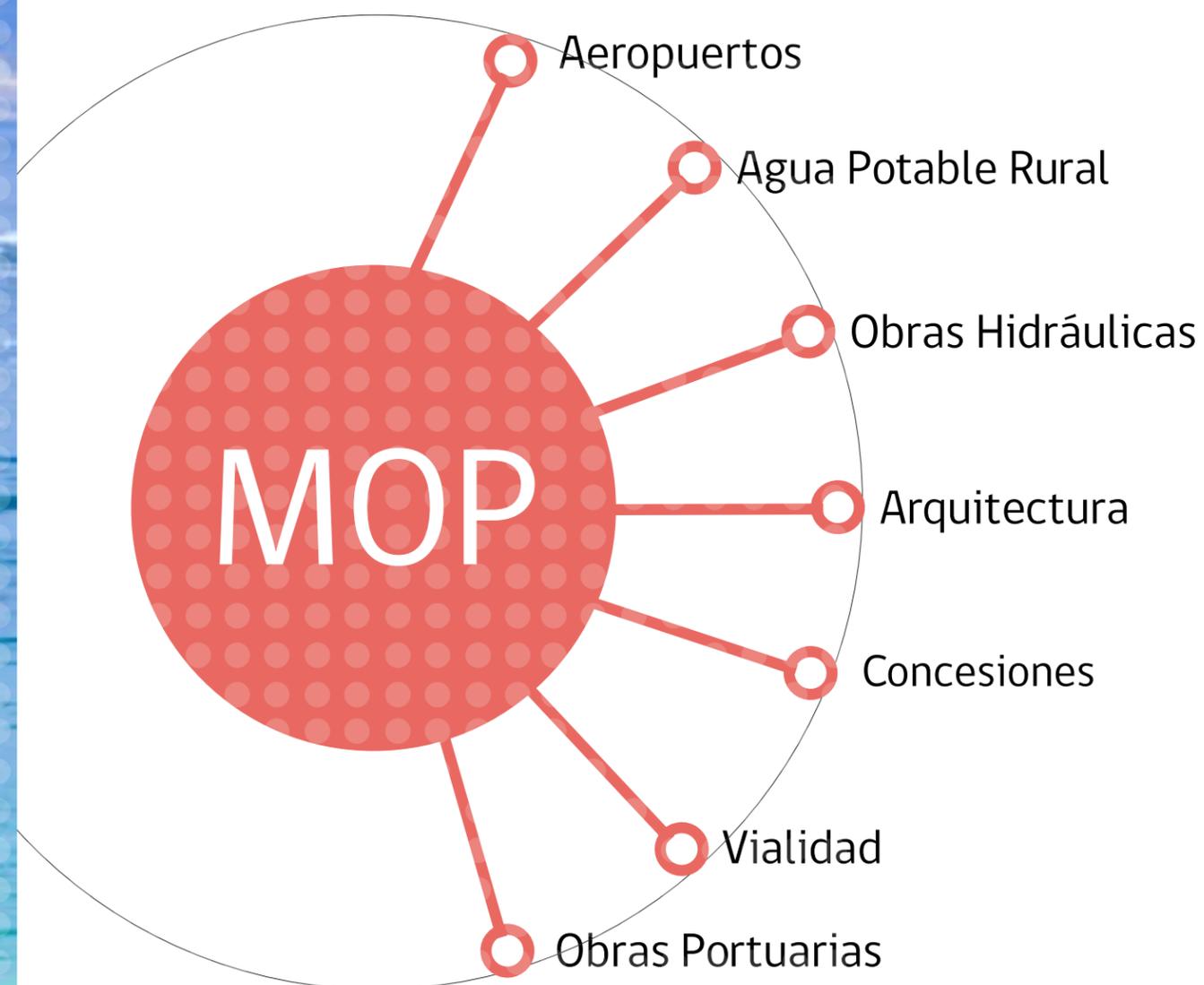
Este proceso se inició con la generación del estudio denominado "Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo", el cual surgió de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que presenta el turismo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

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

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

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

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





1. EL TURISMO

1.1 El turismo en el mundo

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

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

relación con 2014.

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

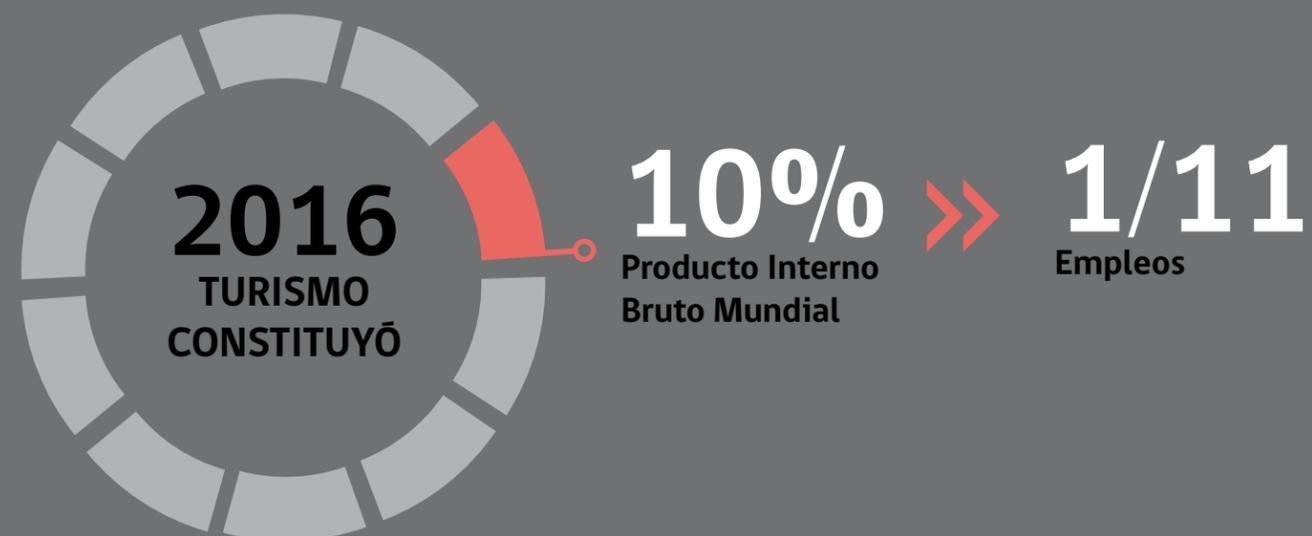
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico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

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

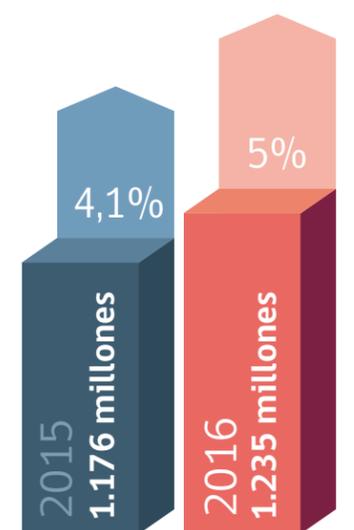
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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

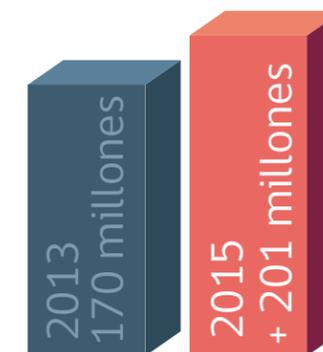
4. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena Sector Turismo, 3 de Julio de 2007. The Boston Consulting Group, pág. 22



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



LLEGADAS
TURISMO
INTERNACIONAL



TURISMO
AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur



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 receptivo¹.

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

bién aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: el PIB aumenta a un 10,2% y la contribución al empleo a un 98%³.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cercano a los 4.700 millones de dólares-, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁴.

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

100%

Aumentó la llegada de
turistas internacionales al país

{ 2001-2014 }

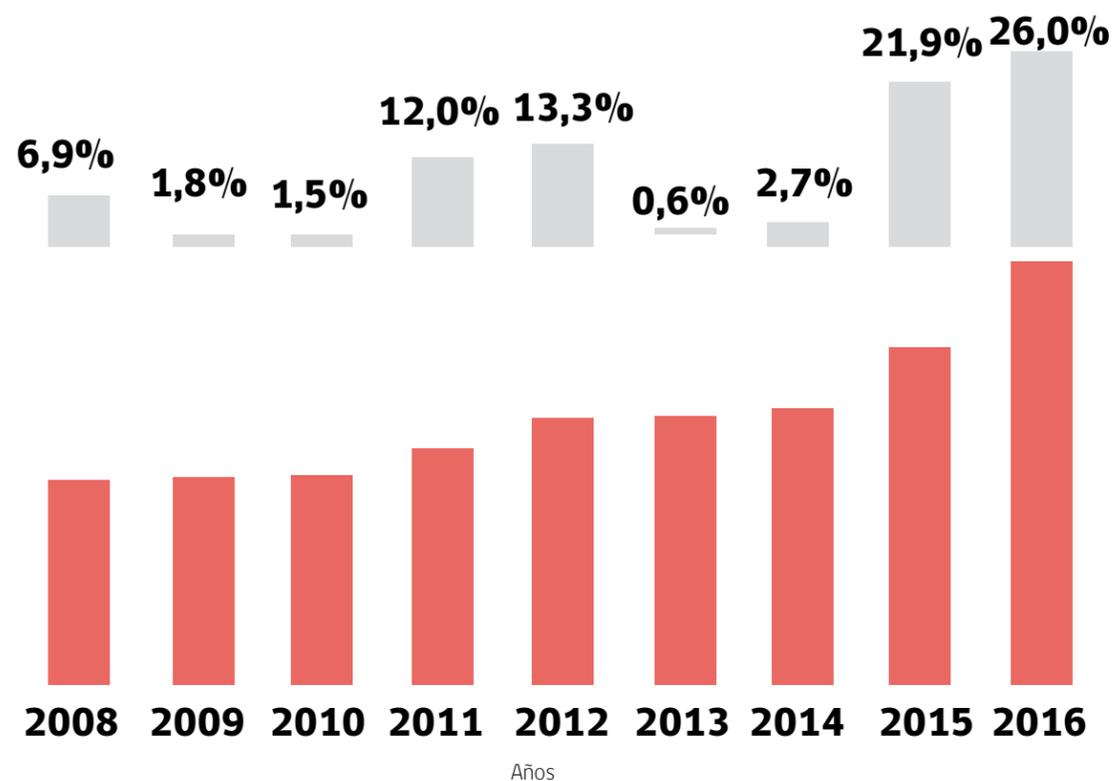
El sector turismo representa el
3,3% del PIB de Chile

5.640.700
TURISTAS
EXTRANJEROS

+ 2/3
PROVIENEN
AMÉRICA DEL SUR



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



■ Llegada de Turistas (mes)

■ % Variación Anual

Fuente: Subsecretaría de Turismo

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

De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasileño 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



74%

HOGARES VIAJEROS

63%

VACACIONES Y DESCANSO

25%

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

Competitividad turística e infraestructura

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

Es importante recalcar que Chile destaca por

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

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

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

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

1. World Economic Forum (2013).

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

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



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

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

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

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



1.3 El turismo y la infraestructura en la región

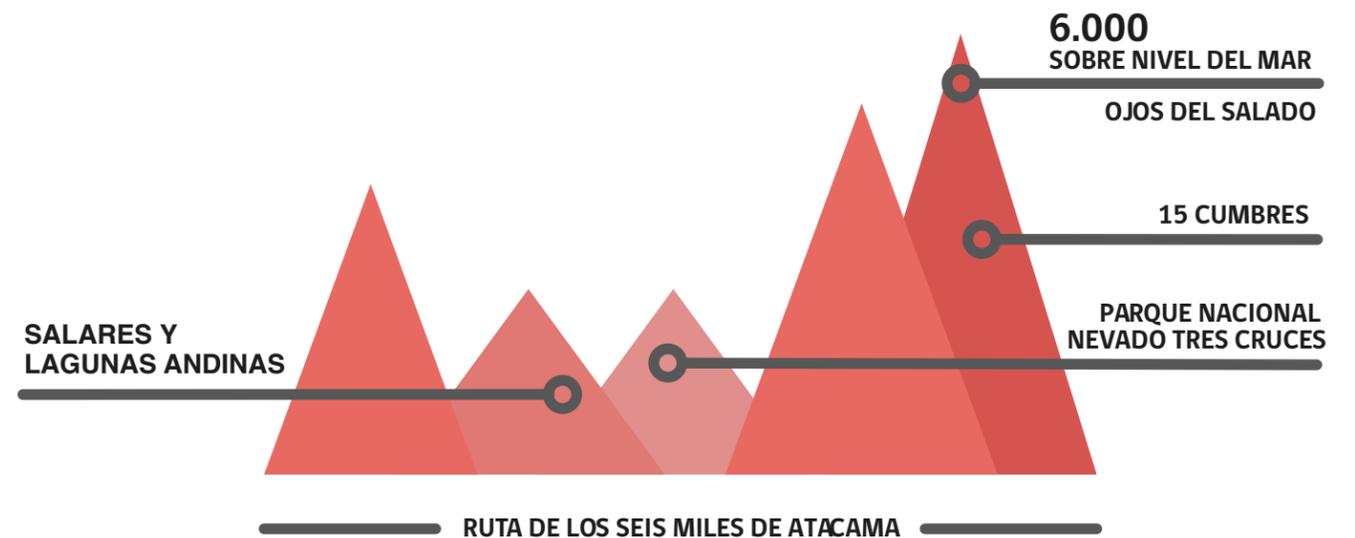
El turismo en Atacama alberga una diversidad muy importante de recursos y atractivos -naturales y culturales- que permiten diversificar la actividad turística. Un desierto de absoluta aridez que es capaz de florecer bajo condiciones excepcionales, valles transversales de alta singularidad y una historia minera que abarca desde el primer ferrocarril de Chile hasta la contemporánea proeza de los 33 mineros de Atacama, forman parte de potenciales y diversos relatos.

De Sur a Norte el potencial turístico de la costa comienza con la presencia de una gran diversidad de fauna, incluidos cetáceos a sólo metros de la costa. Desde la caleta Chañaral de Aceituno, se puede zarpar en lancha para ver a ballenas y delfines surcar las aguas del lugar. Siguiendo hacia el Norte un circuito costero conecta la desembocadura del río Huasco con Bahía Inglesa. Gracias a este circuito se accede hasta el Norte por Caldera vía Ruta 5, se llega hasta el Parque Nacional Pan de Azúcar sin dejar de ver el mar, cruzando

playas desiertas, desembocaduras y humedales, parques nacionales, playas urbanizadas y pequeñas caletas de pescadores, todo lo cual tiene potencial para el desarrollo del ecoturismo y otros tipos de turismo. Por otra parte, se observa un creciente número de playas que se han ido poblando con construcciones irregulares, lo cual presenta un riesgo para el desarrollo turístico sustentable de la costa de Atacama.

La región tiene 15 cumbres de más de 6 mil metros sobre el nivel del mar, las que constituyen la Ruta de los Seis Miles de Atacama, coronadas por el Ojos del Salado, el volcán activo más alto del mundo. Junto a estas cumbres, hay salares y lagunas andinas muy bien conservadas que conforman un paisaje muy atractivo. Está también el Parque Nacional Nevado Tres Cruces, territorio que conserva las muestras de ecosistemas andinos más australes de Sudamérica.

La mayor parte de los servicios turísticos es-

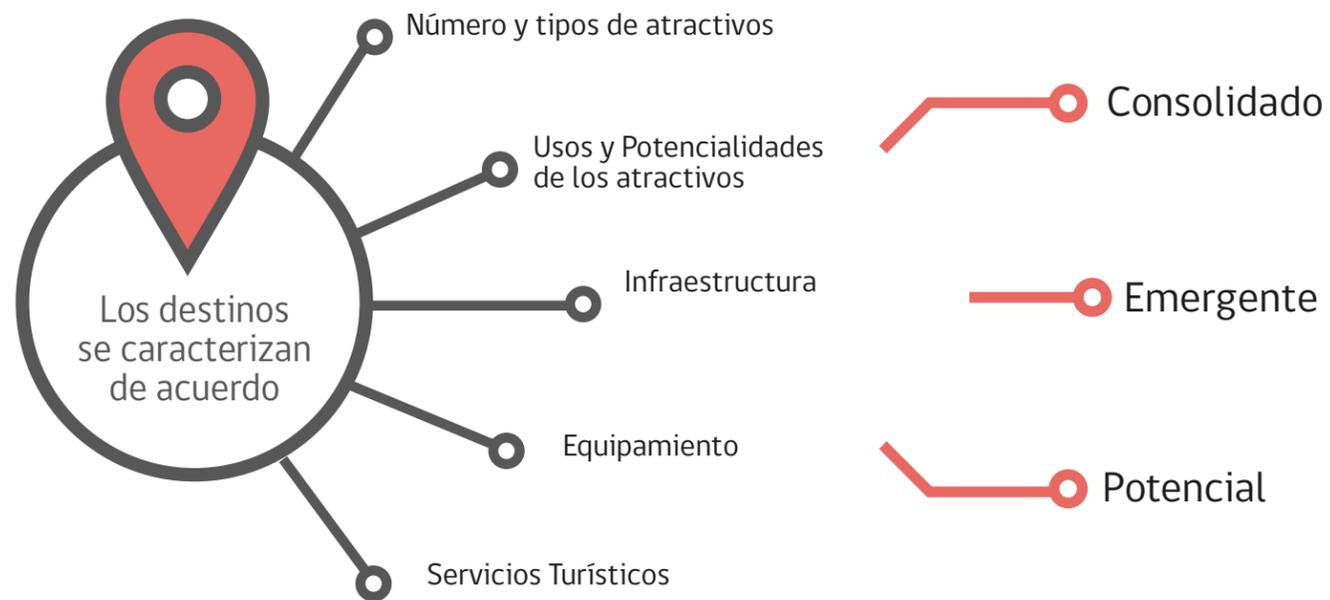


tán concentrados en las comunas de Copiapó y Caldera, las que conforman el destino "Caldera Pan de Azúcar" con la planta turística más desarrollada. Cabe señalar que muchos de estos servicios turísticos mantienen un carácter informal y no están registrados en Sernatur.

La región posee tres vías de acceso: terrestre, aéreo y marítimo. Tanto el aeródromo Desierto

de Atacama en Caldera como la Ruta 5 Norte constituyen las principales vías de acceso a la región y la conectividad más importante para el desarrollo del turismo. Durante los meses estivales se activan los pasos fronterizos de San Francisco y Pircas Negras.

En materia de conectividad interna, en las últimas dos décadas el área circundante a Bahía Inglesa ha tenido un desarrollo muy importan-



te, y una demanda en aumento vinculada a la habilitación de la Ruta Costera. Un dato adicional es la presencia de cruceros que recalcan en bahías de Atacama, los que a través de tenders (pequeñas lanchas) desembarcan pasajeros para recorrer atractivos puntuales de la región, regresando mediante ese mismo método a la

embarcación para luego seguir viaje.

Atacama cuenta con más de doscientos atractivos turísticos de distintas categorías y jerarquías, los que están registrados en el catastro de Sernatur. Para la región se han definido y delimitado cuatro destinos turísticos de

los 83 a nivel nacional. De ellos, dos son considerados consolidados (Caldera -PN Pan de Azúcar y Valle de Copiapó) y dos emergentes (Valle del Huasco/Zona costera y Pingüino de Humboldt-Chañaral de Aceituno).

Clasificación de destinos priorizados

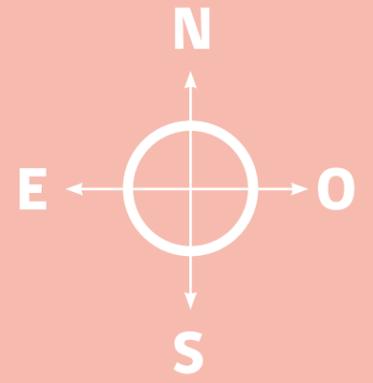
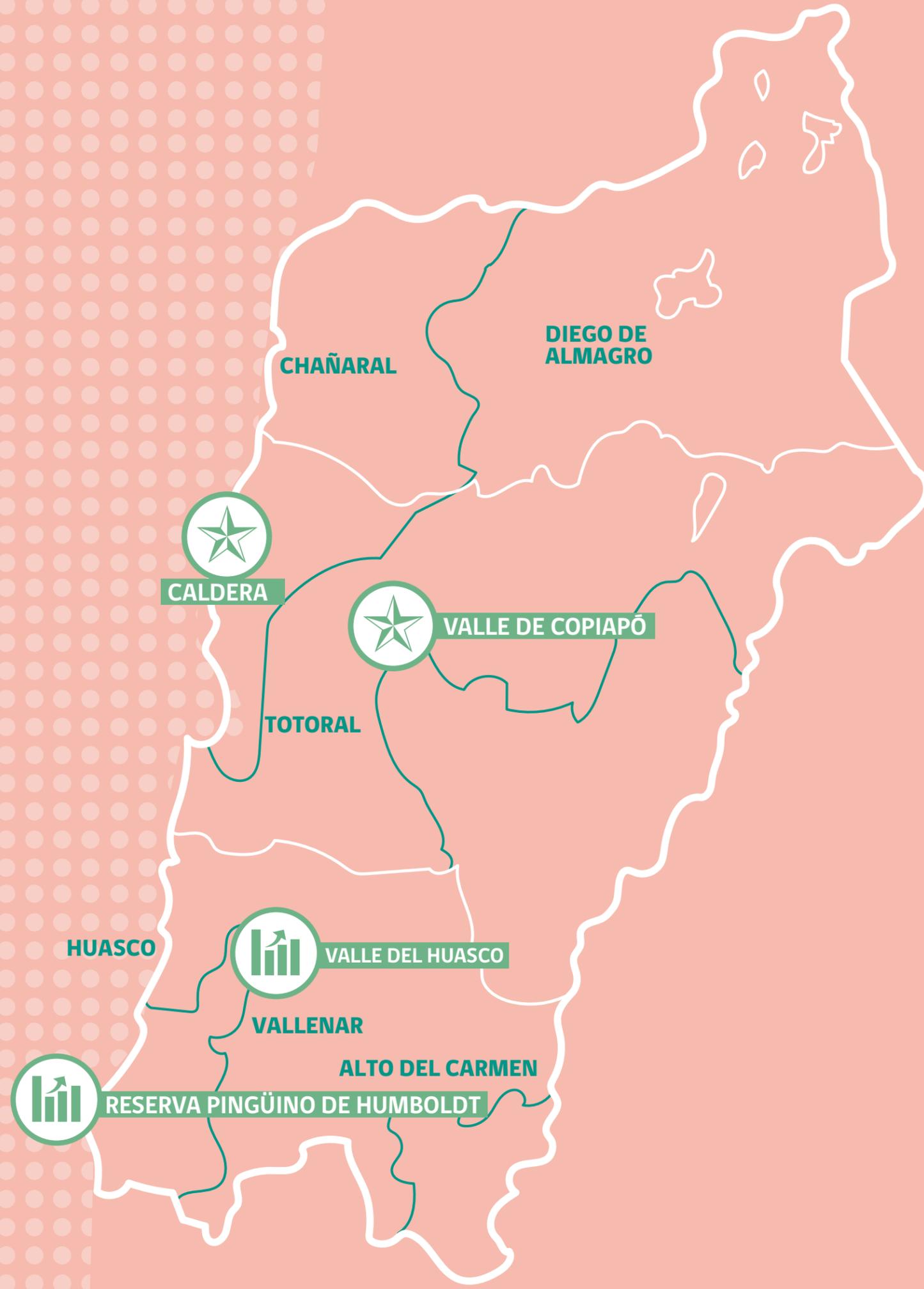
Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Copiapó	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Consolidado
Huasco	Pingüino de Humboldt	Emergente
Copiapó	Valle de Copiapó	Consolidado
Huasco	Valle del Huasco	Emergente

Fuente: Subsecretaría de Turismo

Atacama ofrece al turista playas desiertas, desembocaduras y humedales, parques nacionales, playas urbanizadas y pequeñas caletas de pescadores .



OCEANO PACÍFICO



Clasificación de destinos turísticos

-  Potencial
-  Emergente
-  Consolidado

La estructura del sistema urbano regional se basa en cinco ciudades principales: Copiapó, la capital regional, Huasco, Vallenar, Chañaral y Caldera. Las primeras tres son además capitales de sus respectivas provincias. Copiapó es la ciudad mayor desde el punto de vista poblacional, ya que representa sobre el 50% de la población regional. Le sigue Vallenar con el 17%. Y luego Caldera y Chañaral con poblaciones muy similares, cada una con menos del 5% de la población de Atacama.

Este sistema de ciudades se organiza en torno a tres cuencas hidrográficas: El Salado, Copiapó y Huasco. En la primera, al Norte, está como centro la ciudad de Chañaral, a la que están próximas las localidades de Diego de Almagro (ex Pueblo Hundido), El Salvador e Inca de Oro. En el valle de Copiapó, al centro, y en las cercanías de la ciudad homónima se encuentran Tierra Amarilla, Caldera, Bahía Inglesa y una serie poblados que se localizan en el alto del valle. Finalmente, al Sur, el valle del Huasco está dominado por la ciudad de Vallenar, a la que están próximas Freirina, Huasco y una serie de pequeños poblados localizados en lo alto del valle, donde destacan San Félix y Alto del Carmen y El Tránsito.

Una particularidad de la región es que sus dos ciudades principales se localizan en el interior del territorio y no en su borde costero, producto de la explotación minera y de los valles.

Esta es una región que aún no ha desarrollado todo su potencial en torno al turismo pese a tener espacios naturales de gran belleza como las planicies litorales al sur de Bahía Inglesa. Actualmente, la oferta hotelera de mayor calidad se concentra en Copiapó y Bahía Inglesa.

En cuanto a la vialidad en el sur de la región, la Ruta 5 -al igual que en la mayor parte de las regiones del país- cumple el rol de columna vertebral desde donde se desprenden las vías transversales. Al norte de Copiapó el trazado de esta ruta adopta un curso costero, sólo internándose nuevamente, y por un breve tramo, al norte de Chañaral. En alguna medida, la Ruta C-17 que atraviesa Inca de Oro suple la necesidad de contar con una longitudinal al interior del territorio.

La pavimentación con carpeta de sal (bischofita) del camino costero (Ruta C-10 y Ruta C-302) ha abierto al turista un atractivo natural con bellos parajes desérticos, únicos e

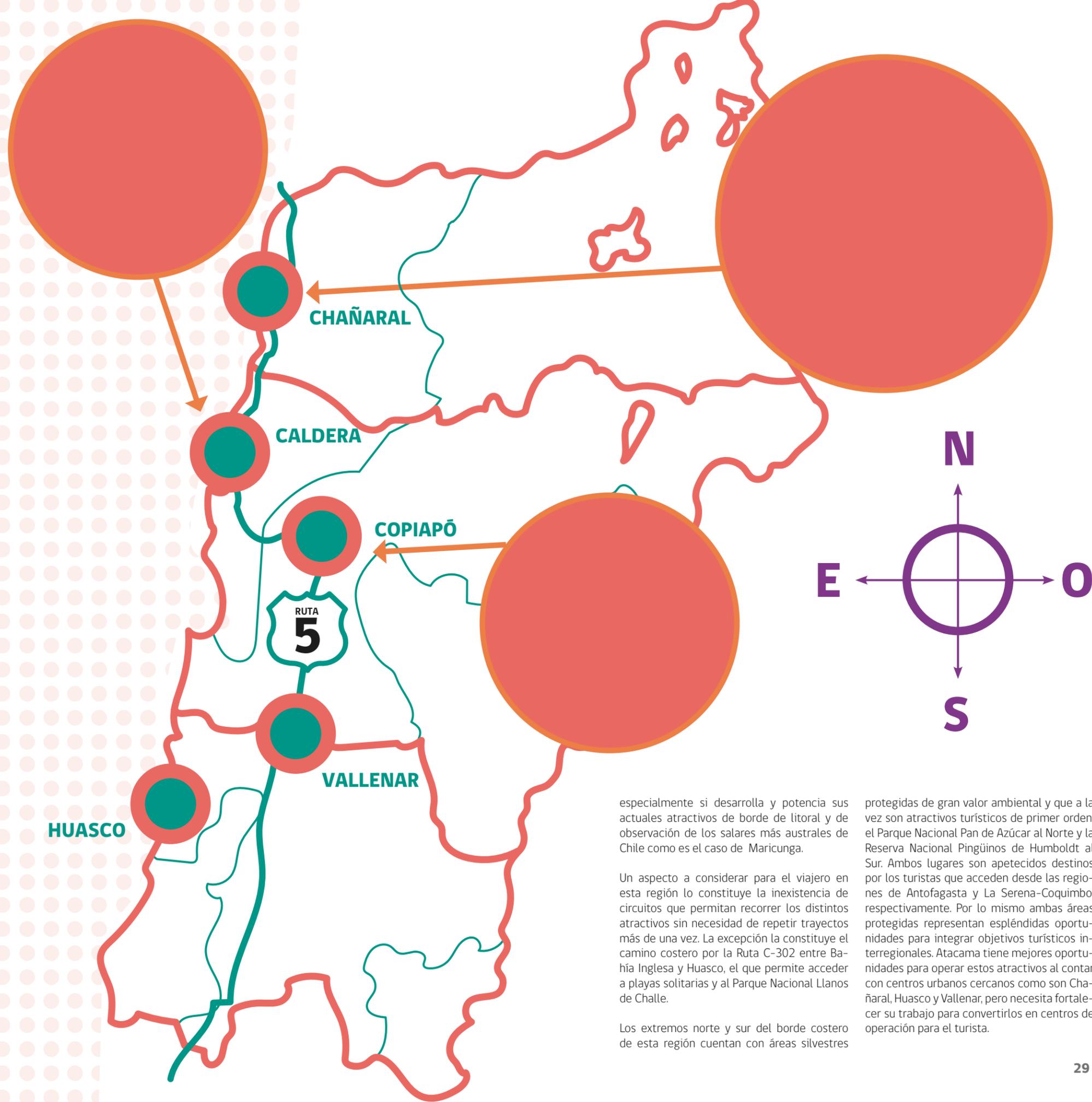
inconmensurables, tal como ha ocurrido también con la ruta Paso San Francisco (31-Ch) y la variante La Ola (ruta C-170). Esto ha permitido el acceso a lugares de interés entre los que se cuentan: el Mar de Dunas; el desierto florido; la cordillera y sus salares; termas naturales al pie de cordillera como Juncalito y Laguna Verde; paleontología; playas solitarias sin intervención humana; antiguas estaciones de ferrocarril; pueblos típicos rurales agrícolas y mineros (Inca de Oro, El Salado, Domeyko); el camino del Inca; el oasis Totoral, el pueblo de Carrizalillo; el avistamiento de cetáceos en Chañaral de Aceituno; la caleta Cisnes; parques nacionales; áreas silvestres; sitios Ramsar; arte rupestre en el sector de la Finca de Chañaral, etc.

En el tema portuario, Atacama no cuenta con facilidades para el atraque de cruceros. De hecho, el puerto de Caldera está destinado a la exportación de uva, de productos de pesca y también a la salida de minerales, especialmente hierro. En tanto, el puerto de Chañaral y Barquito (de propiedad de Codelco) están destinados a la salida de cobre de mineral Salvador. Las Losas en Huasco, perteneciente a la empresa CAP, actualmente es un puerto multipropósito desde el cual incluso se exporta uva. En la región existen además múltiples muelles privados destinados a la salida de minerales.

En materia aeroportuaria, el Aeropuerto Desierto de Atacama en operación desde el año 2005, junto a Caldera y a 52 km de Copiapó, corresponde a un terminal moderno y con condiciones suficientes para recibir turistas. Su proximidad a Bahía Inglesa es muy conveniente para quienes se dirigen o inician su estadía en ese lugar. Cabe mencionar también por su tráfico aéreo al aeródromo Ricardo García Posada, conocido como "El Salvador" por su cercanía a la mina del mismo nombre y que sirve principalmente a la minería.

Atacama posee dos pasos fronterizos, San Francisco y Pircas Negras, ambos localizados sobre los 4 mil metros sobre el nivel del mar. Estos pasos no cuentan aún con caminos de acceso pavimentados que faciliten la conexión con atractivos en el territorio argentino como son por ejemplo los atractivos termales ubicados en el entorno de la ciudad de La Rioja, a 750 km de distancia de Copiapó.

La región presenta condiciones de naturaleza singulares para el desarrollo del turismo,



especialmente si desarrolla y potencia sus actuales atractivos de borde de litoral y de observación de los salares más australes de Chile como es el caso de Maricunga.

Un aspecto a considerar para el viajero en esta región lo constituye la inexistencia de circuitos que permitan recorrer los distintos atractivos sin necesidad de repetir trayectos más de una vez. La excepción la constituye el camino costero por la Ruta C-302 entre Bahía Inglesa y Huasco, el que permite acceder a playas solitarias y al Parque Nacional Llanos de Challe.

Los extremos norte y sur del borde costero de esta región cuentan con áreas silvestres

protegidas de gran valor ambiental y que a la vez son atractivos turísticos de primer orden: el Parque Nacional Pan de Azúcar al Norte y la Reserva Nacional Pingüinos de Humboldt al Sur. Ambos lugares son apetecidos destinos por los turistas que acceden desde las regiones de Antofagasta y La Serena-Coquimbo, respectivamente. Por lo mismo ambas áreas protegidas representan espléndidas oportunidades para integrar objetivos turísticos interregionales. Atacama tiene mejores oportunidades para operar estos atractivos al contar con centros urbanos cercanos como son Chañaral, Huasco y Vallenar, pero necesita fortalecer su trabajo para convertirlos en centros de operación para el turista.

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 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 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 35). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes tem-

porales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano plazo); y 2030 (largo plazo).

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

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

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

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

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

9. Presentación de la propuesta de plan en

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

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

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

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

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

Clasificación de destinos turísticos



POTENCIALES

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

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



EMERGENTES

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

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



CONSOLIDADOS

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

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

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad

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

Focalización territorial

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

Inclusión y Equidad

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

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

Complementariedad entre planes y programas

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

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 100 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

Sustentabilidad

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

Focalización territorial

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

Inclusión y Equidad

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



SUSTENTABILIDAD

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



FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

- Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



INCLUSIÓN Y EQUIDAD

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

Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos ●

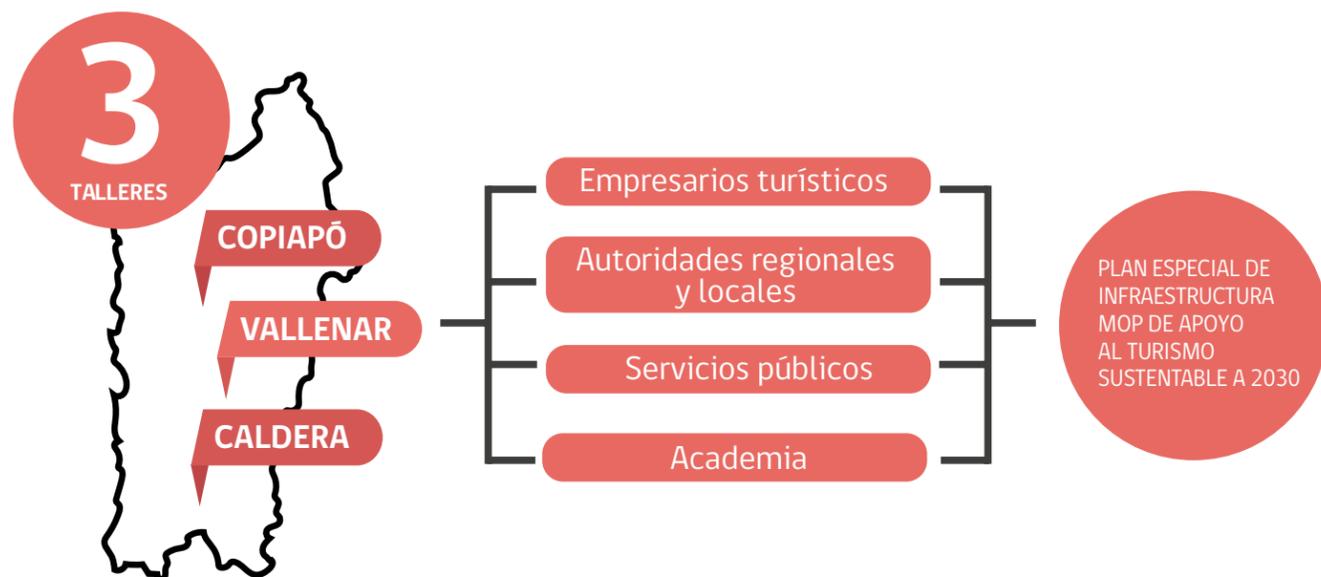
2.2 Participación ciudadana

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

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

referida a la revisión y validación de la propuesta de plan con los actores involucrados en este proceso.

En la primera etapa se realizaron tres talleres, uno en la capital regional, Copiapó, y otros dos en las ciudades de Vallenar y Caldera. 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 afi-

nado y pertinente, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura de apoyo al turismo y que tiene como perspectiva el año 2030.

Resumen de talleres en la Región de Atacama

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Copiapó	24	37.5	20
	Vallenar	29	55.2	19
	Caldera	20	35.0	23
Segunda	Copiapó	30	40.0	-

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 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 destinos prioritarios.

La visión de largo plazo se enfoca en reforzar la infraestructura de los destinos turísticos -consolidados, emergentes y potenciales-, y en fortalecer los nodos con vocación de mantenerse o constituirse como nuevos centros de operación (Huasco, Copiapó, Vallenar, Caldera y Chañaral). El MOP dispondría de recursos de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estas ciudades, favoreciendo la industria turística, el empleo y a la población local.

En términos de vialidad surgen algunas ideas de inversión que son clave:

- Ruta Costera:
- Tramo Límite Norte - Caldera: accesos a playas y estacionamientos en sectores de balnearios (Portofino, Flamenco, caletas Obispo y Obispito, entre otros). Deben considerarse al momento de ampliar la Ruta 5.
 - Tramo Caldera - Huasco: mejorar el pavi-

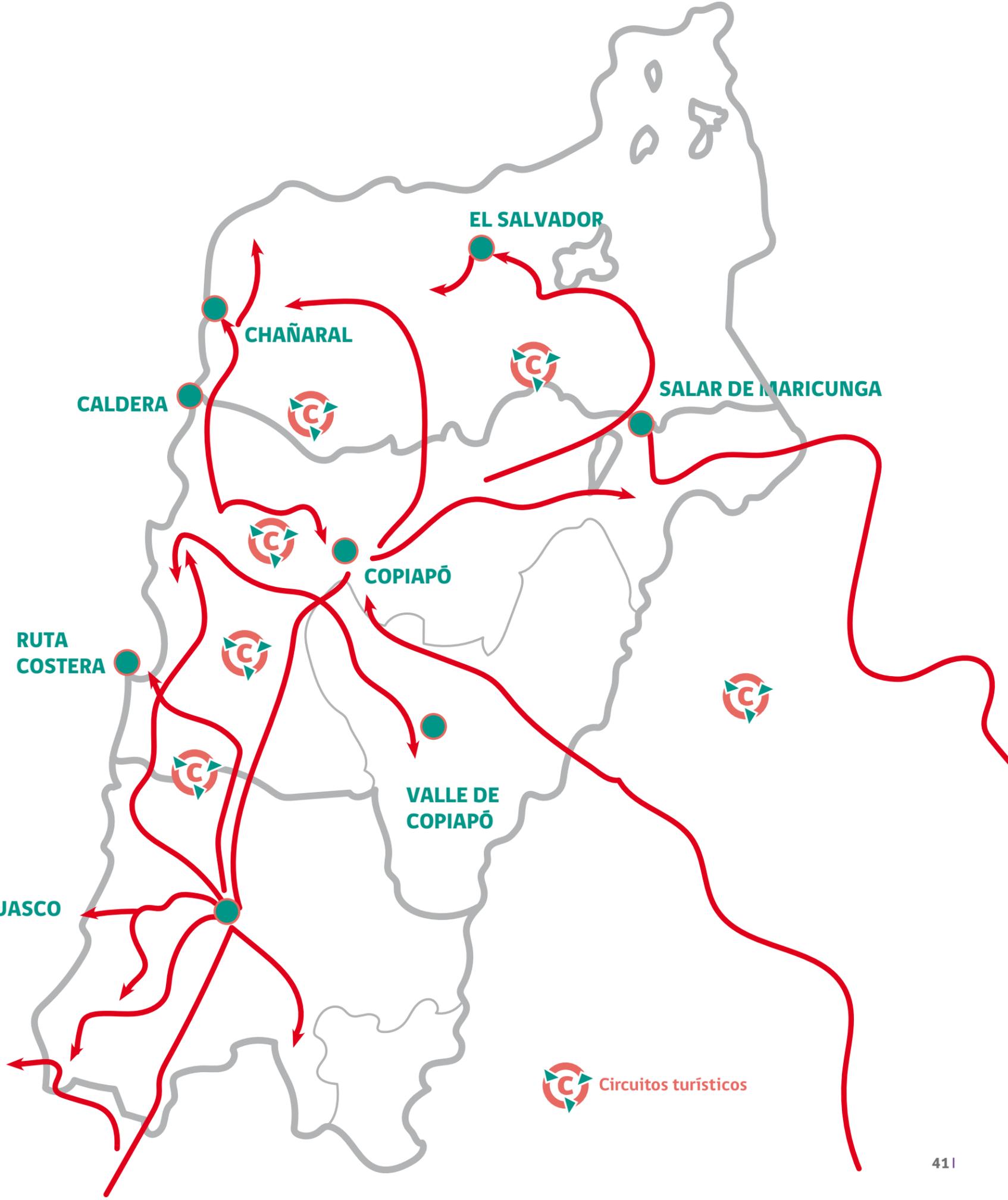
- mento actual (de básico a full pavimento).
- Ruta transversal C-416 (por Totoral), que permitiría realizar circuitos cortos.
- Pavimentar camino de acceso a Parque Pan de Azúcar (Ruta C-112 y Ruta C-120).
- Pavimentar camino de acceso a RN Pingüino de Humboldt (Rutas C-500 y C-494).
- Pavimentar Ruta 31CH desde Estación Chulo hasta acceso a Ojos del Salado.
- Pavimentar a nivel básico camino de acceso a Ojos del Salado.
- Pavimentar a nivel básico Ruta C-173 (95 km) y Ruta C-13 (25 km) en la subida a Salvador por Portal Del Inca. Esto permitiría acceder a los salares del norte de la región.
- Habilitar paradores en Ruta 5 para observar fenómeno del desierto florido en los sectores al norte de Caldera y al norte de Vallenar.

En el largo plazo y dadas las grandes distancias que caracterizan a la región, es posible desarrollar un circuito internacional que permita mejorar el acceso al territorio por parte de turistas argentinos. Ello mediante el mejoramiento de la Ruta 31CH y Paso San Francisco. Se puede también mejorar una conexión alternativa por la Ruta C-401 y Paso Pircas Negras, teniendo en consideración la altura

de estos pasos (similar a Chungará en la Región de Arica-Parinacota) y la distancia a los mercados de la Provincia de La Rioja.

Debe estudiarse la factibilidad y rentabilidad social de habilitar muelles para cruceros en Caldera y Chañaral de Aceituno (frente a la RN Pingüinos de Humboldt), lo que permitiría que los actuales atraques de naves permitan a los viajeros considerar la oportunidad de realizar algunos recorridos por tierra.

Se deben mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalización, desvíos estratégicos, horarios, entre otros. Esto permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados y habilitar e incorporar al menos cuatro nuevos territorios a los destinos de esta región. Atacama se beneficiaría grandemente con el mejoramiento de la vialidad que la conecta con las regiones vecinas, especialmente en su borde costero, que es un atractivo de primer nivel para motivar flujos de turistas. En definitiva, la apuesta es aumentar el número de territorios activados de 3 a 6 y generar al menos 4 nuevos posibles circuitos.



- ✓ **Habilitar paradores en Ruta 5 para observar fenómeno del desierto florido.**
- ✓ **Conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, señalización, entre otros.**
- ✓ **Pavimentar camino de acceso a RN Pingüino de Humboldt.**
- ✓ **Estudiar la factibilidad y rentabilidad social de habilitar muelles para cruceros en Caldera y Chañaral de Aceituno.**
- ✓ **Desarrollar un circuito internacional que permita mejorar el acceso al territorio por parte de turistas argentinos.**

Déficits y desafíos

Inadecuado estándar de la ruta internacional hacia Argentina (31-CH)

Ausencia de accesos y estacionamientos adecuados para playas y caletas

Ausencia de ciclovías en rutas de gran belleza escénica y que cuentan con centros poblados

Ausencia de facilidades para acoger turistas en sectores del desierto florido

Escasez de agua potable en pequeñas localidades

Falta de infraestructura vial complementaria y/o anexa como vías escénicas

Insuficiencia de caminos que permitan el establecimiento de circuitos turísticos

3.2 Déficit y desafíos

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

- Insuficiencia de caminos que permitan el establecimiento de circuitos turísticos y el acceso a otros atractivos distintos de los visitados en el tramo de ida. Se destaca la necesidad de mejorar el estándar de la ruta costera sur (Ruta C-302), además de posibilitar el acceso a ésta desde la Ruta 5, de modo de viabilizar un circuito corto, ya sea desde Copiapó o bien desde Vallenar a través de la Ruta C-416 (por Totoral).
- Inadecuado estándar de la ruta internacional hacia Argentina (31-CH) que posibilite la llegada directa de turistas desde el otro lado de la cordillera. Se incluye la pavimentación de la ruta, y la calidad y localización del actual del complejo fronterizo en el Paso San Francisco.
- Falta de infraestructura vial complementaria y/o anexa como vías escénicas, estacionamientos, centros de interpretación, señalización vial informativa y turística, senderos y baños públicos asociados a las ASPE de la región. Lo anterior se refiere a accesos tales como la Ruta C-112 en el caso del PN Pan de Azúcar; y las rutas C-440 o C-432 en el caso de Llanos de Challe. Además, se precisa concretar un mirador y centro de interpretación en Chañaral de Aceituno (RN Pingüinos de Humboldt).

- Falta de infraestructura complementaria (accesos, estacionamientos, centros de interpretación, señalización vial informativa y turística, senderos y baños públicos) en lugares atractivos para el segmento de turistas de intereses especiales. Tal es el caso de los escaladores en el volcán Ojos del Salado y el Nevado Tres Cruces; los visitantes interesados en turismo paleontológico en el Parque Los Dedos o en Cerro Ballena, quienes estén interesados en el segmento histórico-industrial en la Mina San José, y el caso de los exploradores en salares como Maricunga o Pedernales.
- Ausencia de ciclovías en rutas de gran belleza escénica y que cuentan con centros poblados en sus extremos: Ruta 5, entre Caldera y Chañaral; Ruta C-110, que conecta Chañaral (Ruta C-120) con caleta Pan de Azúcar; y sectores del camino costero entre Bahía Inglesa y Huasco.
- Ausencia de facilidades para acoger turistas en sectores en que se manifiesta el fenómeno del desierto florido (norte de Vallenar y norte de Caldera), incluyendo centros de interpretación y sensibilización, y también señalización.
- Evaluar pertinencia de desarrollar facilidades portuarias para posibilitar el atraque de naves cruceros en puertos o bahías de valor turístico de la región. Ej.: Caldera y Chañaral de Aceituno en RN Pingüinos de Humboldt.
- Ausencia de accesos y estacionamientos adecuados para playas y caletas pesqueras

en el borde costero norte (Caldera-Chañaral), lo que debe contemplarse en la extensión del proyecto de concesión de la Ruta 5. Caleta del Obispo y las playas de Portofino, Flamenco, Obispio y Del Inca.

• Precariedad de infraestructura en caletas pesqueras de la región:

• Obras marítimas: atracaderos tales como muelles, rampas y/o malecones. Rampas para varado destinadas al resguardo de embarcaciones.

• Obras terrestres básicas de apoyo a la pesca artesanal: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos para el resguardo de artes de pesca.

• Escasez de agua potable (programa APR) en pequeñas localidades rurales catalogadas como "semi concentradas".

• Insuficiente calidad de la edificación pública y de la puesta en valor de su arquitectura patrimonial en algunos centros históricos de ciudades intermedias. Es el caso de Chañaral, Huasco y Vallenar.

• Falta de defensas fluviales -que pueden tener tratamiento como parques inundables- en poblados localizados junto a las cuencas aluviales de los ríos Salado, Copiapó y Huasco. Es el caso de Chañaral, Diego de Almagro, Tierra Amarilla, Alto del Carmen, Vallenar y Freirina.

Para sacar el mayor provecho y cuidado del inusual y exuberante paisaje que ofrece el fenómeno del desierto florido es preciso contar con centros de interpretación y sensibilización ●

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

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

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	Agua potable rural	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramientos y ampliación de sistemas de agua potable 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	1. 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	2. Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. 3. 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	Ciclovía - Ciclorruta	Direcciones de Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	Camino conector turístico (*)	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus importantes funciones es la de conectar destinos turísticos.
7	Edificación pública	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	Infraestructura cultural (*)	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público, destinada a albergar principalmente a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: <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.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

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

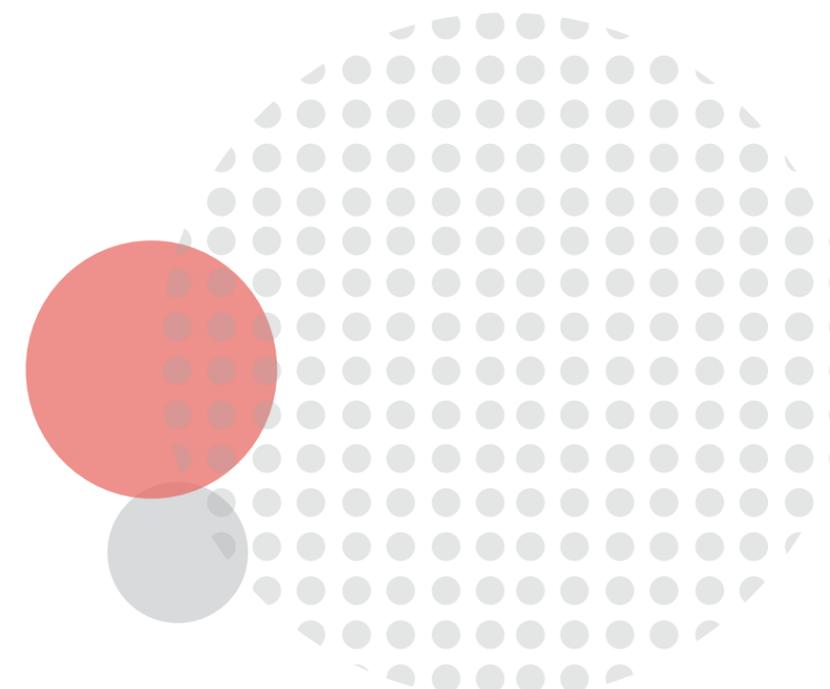
5. CARTERA DE PROYECTOS



5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

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

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Concesiones	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
Chañaral	1		3		3	7	14	28
Copiapó			26	3	2	7	20	58
Huasco		11	17		4	6	14	52
Interprovincial		1	1					2
Total general	1	12	47	3	9	20	48	140

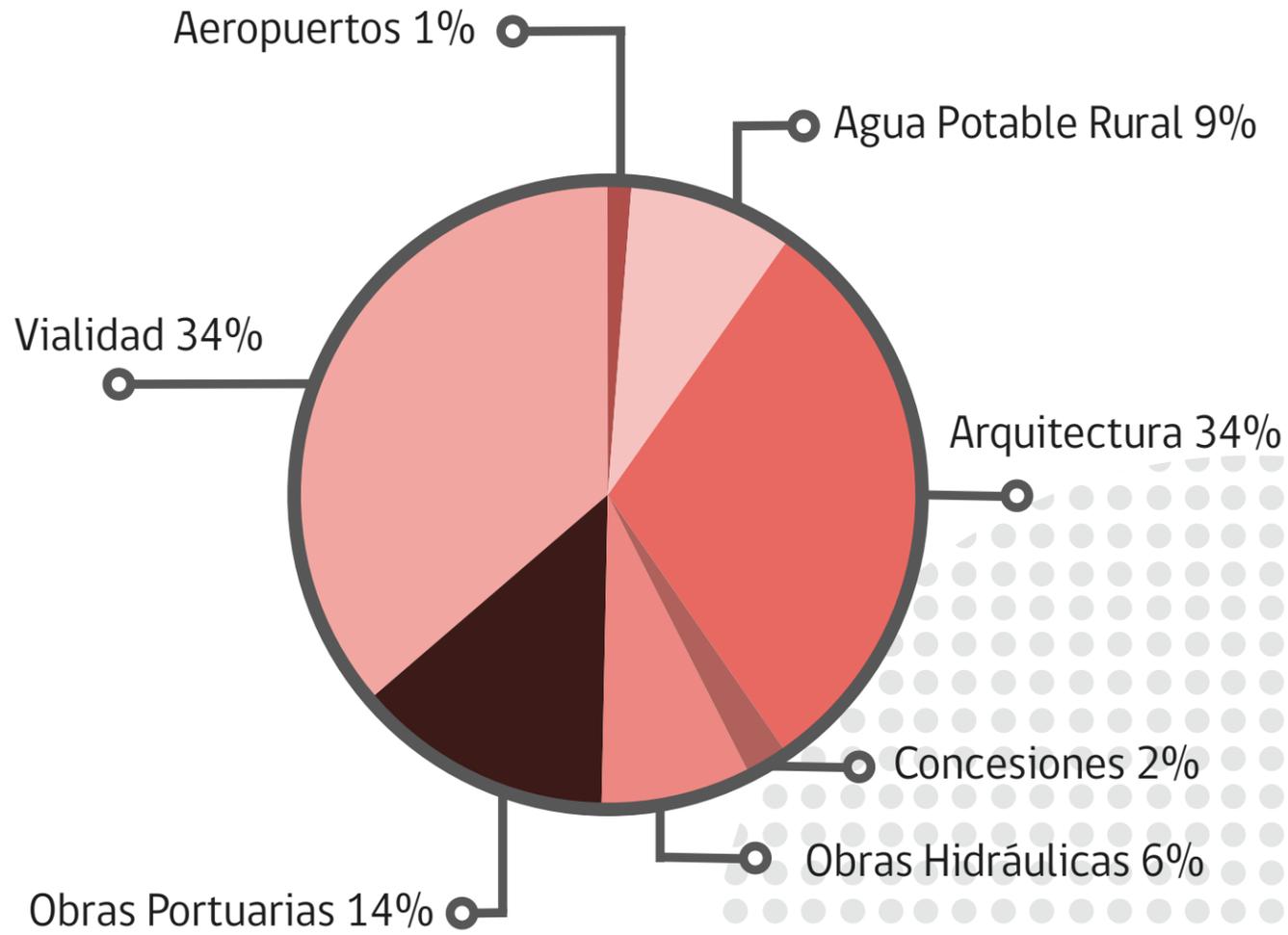


Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

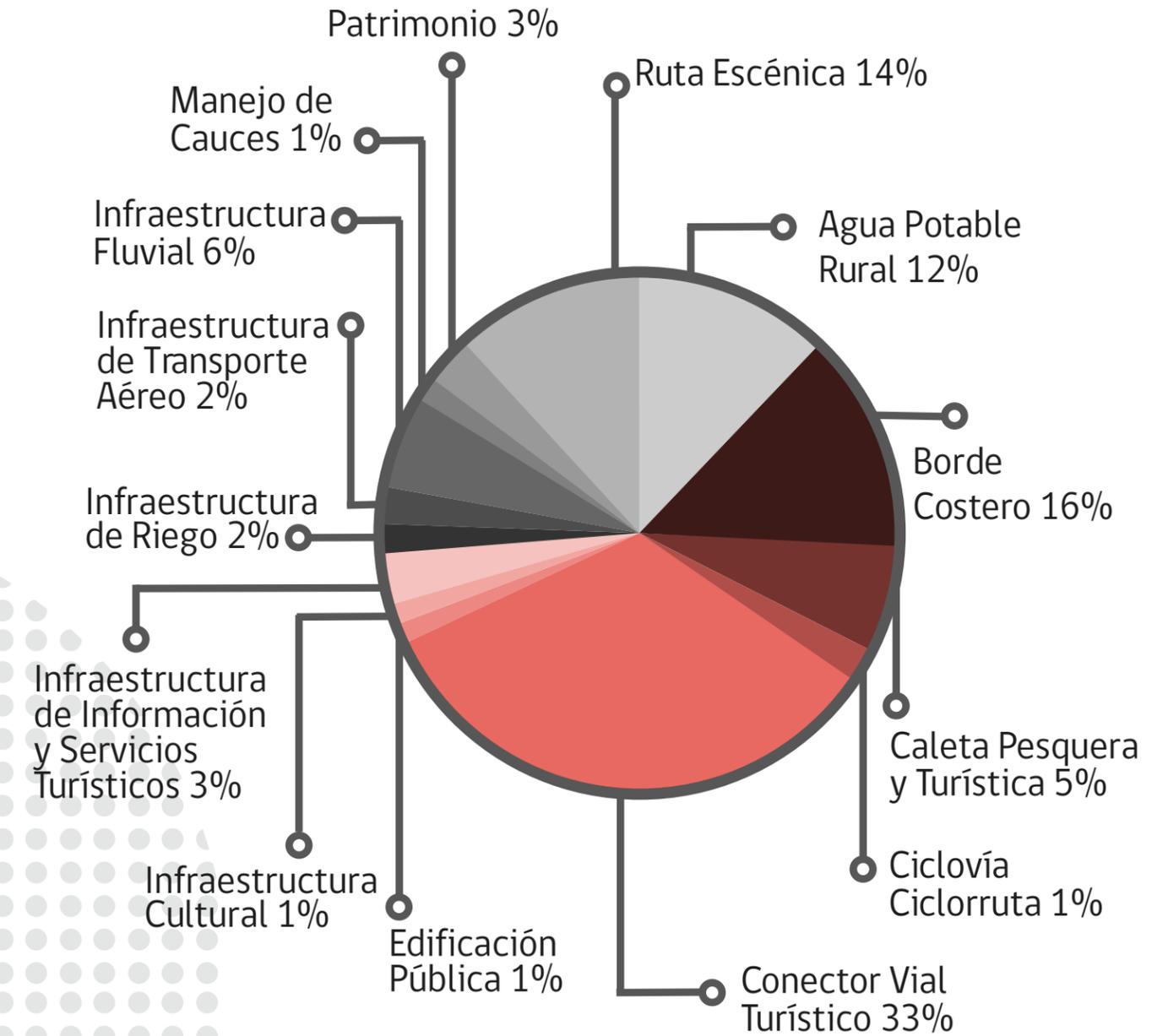
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	6
		Patrimonio	2
		Sendero Interpretativo	8
	Concesiones	Conector Vial Turístico	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	11
		Caleta Pesquera y Turística	3
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	1
		Conector Vial Turístico	8
Chañaral de Aceituno		Ruta Escénica	5
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
Valle de Copiapó	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Arquitectura	Edificación Pública	1
		Infraestructura Cultural	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	5
		Patrimonio	3
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
		Manejo de Cauces	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	6
		Ruta Escénica	4

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Nº de proyectos
Valle del Huasco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	3
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	9
		Patrimonio	5
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Caleta Pesquera y Turística	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	6
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Ruta Escénica	2
Otro Destino	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	6
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Sendero Interpretativo	2
	Concesiones	Conector Vial Turístico	1
		Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura de Riego	2
		Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Caleta Pesquera y Turística	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	12
	Ruta Escénica	2	
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
Total general			140

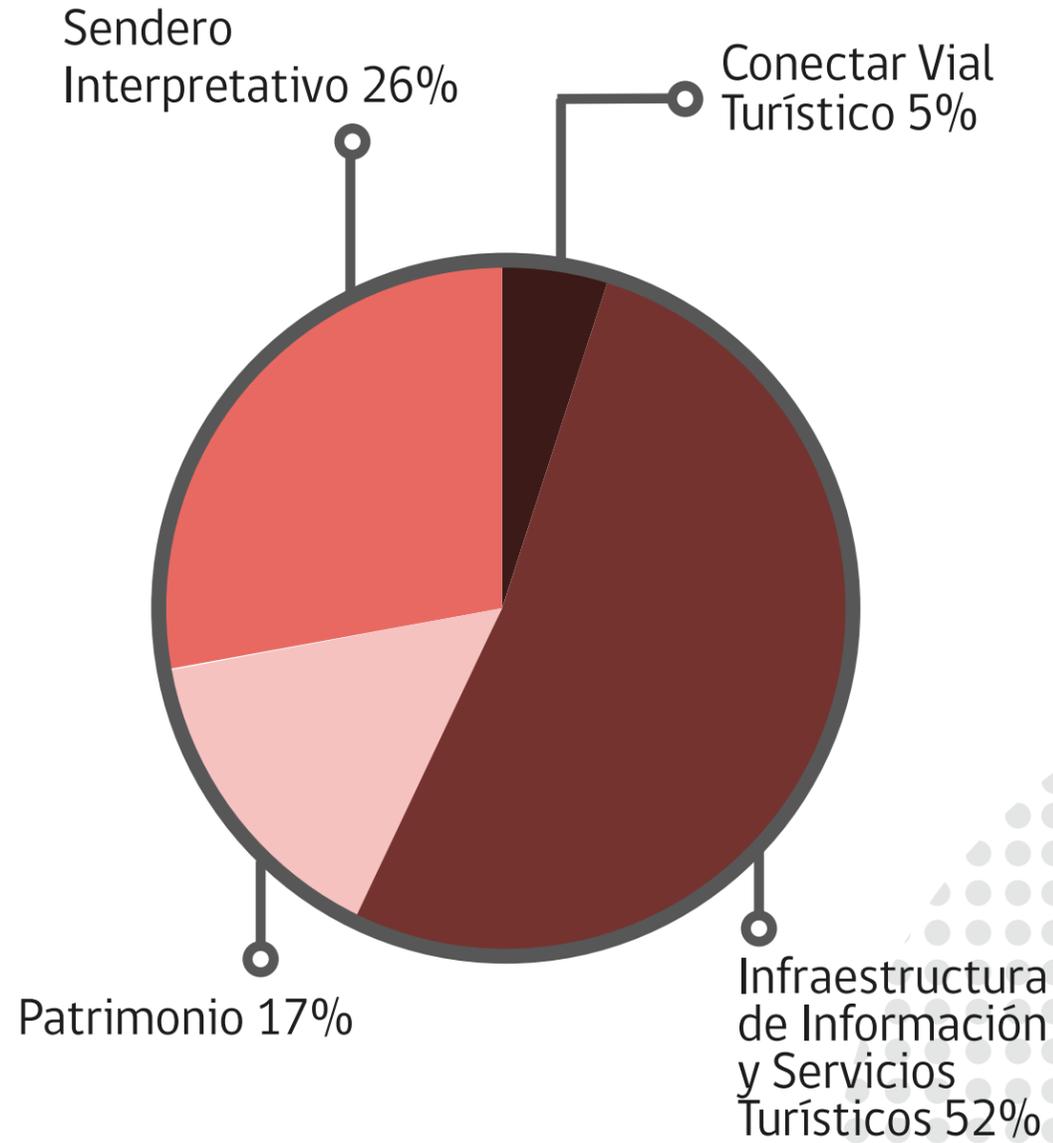
Por unidad técnica



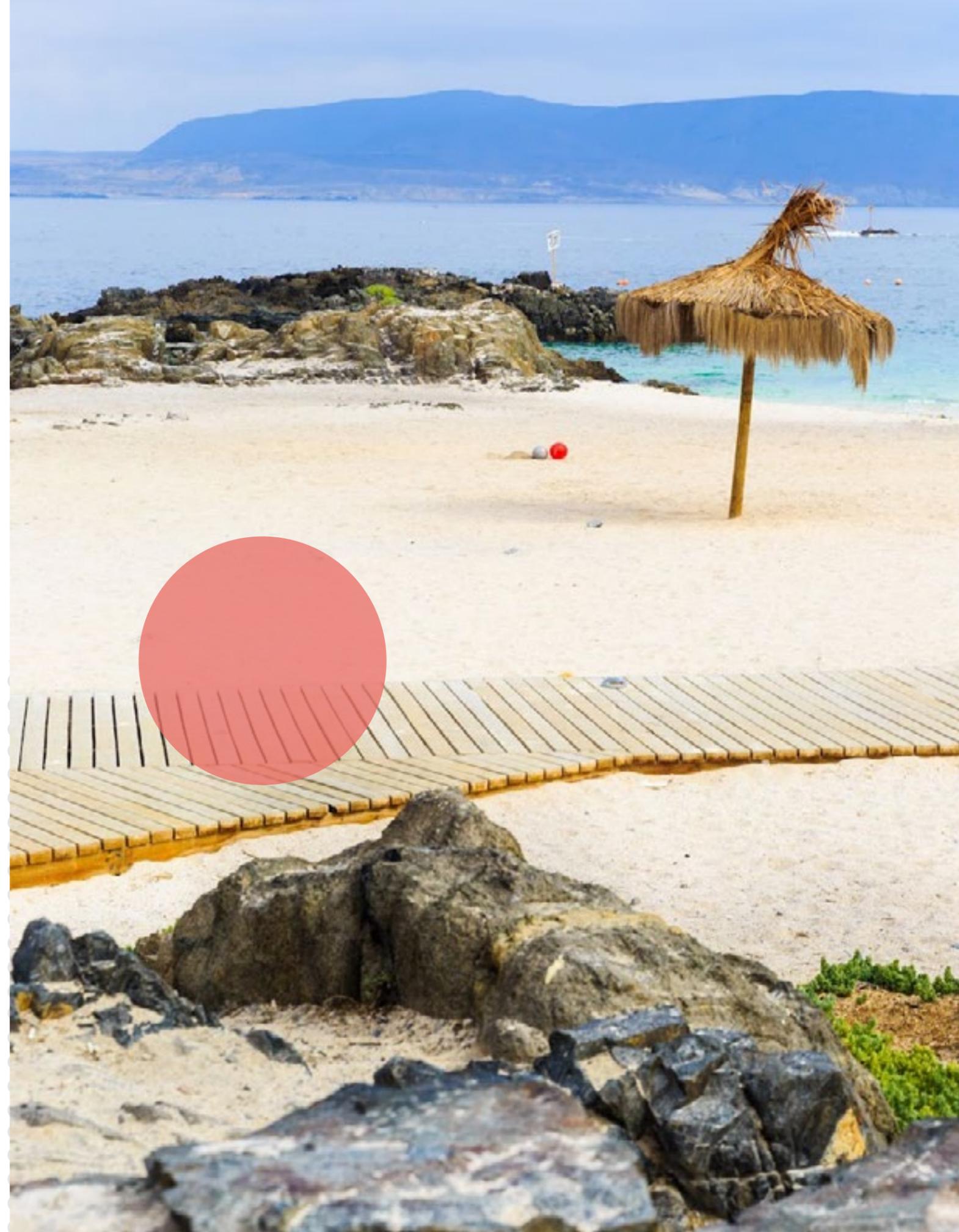
Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



En Atacama se requiere de infraestructura complementaria en lugares atractivos para el segmento de turistas de intereses especiales.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
Chañaral	Chañaral	Construcción de ciclorruta entre Caldera y Caleta Pan de Azúcar	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de turismo - Playa Portofino	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de turismo - Puerto Flamenco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de obras fluviales y control aluvional - Quebrada Paipote	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción de obras fluviales y control aluvional - Río Salado	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción de plataformas acceso inclusivo al mar - Pan de Azúcar	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción muelle turístico - Playa Portofino	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción sendero interpretativo desde playa Pan de Azúcar	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Rehabilitación - Aeródromo Chañaral	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta 5 entre Chañaral y Caldera	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta C-120	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso - Playa Portofino	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento acceso - Puerto Flamenco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento borde costero - Bahía Flamenco,	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Pan De Azúcar	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento caleta turística Pan de Azúcar	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-112, desde cruce Ruta 5 hasta cruce con Ruta C-110	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-13, sector cruce Ruta 5 (Chañaral) - El Salado	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta C-13, sector:El Salado - Diego De Almagro	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Rutas C-120, C-112 y C-110, sector Chañaral - Pan de Azúcar - Ruta 5	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Corto
	Diego de Almagro	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado - Diego de Almagro	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Construcción y habilitación de sendero interpretativo de conexión Qhapaq ñan entre límite de Región de Antofagasta y Portal del Inca	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción y habilitación de sendero interpretativo Qhapaq ñan entre Portal del Inca y Finca de Chañaral	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-13, sector Llantá-Salvador	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-13, sector Salvador-Potrerrillos	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Paso San Francisco, Sector: Bif. Potrerillos - Maricunga	Conector vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento Ruta Altiplánica, sector Diego de Almagro - Altamira cr . Ruta 5	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Corto
		Mejoramiento Ruta C-13, sector Diego De Almagro - Llanta (Incluye variante Diego De Almagro, 8 km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
Copiapó	Caldera	Ampliación terminal de pasajeros - Aeropuerto Desierto de Atacama	Infraestructura de Transporte Aéreo	Concesiones	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción caleta turística - Obispito	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpretación y acogida al visitante - Quebrada El León	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de centro de interpretación y recepción al visitante - Loberas, sector Granito Orbicular	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de turismo - Caleta Obispito	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción doble vía Ruta 5, tramo Caldera - Chañaral - Límite Región Antofagasta	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Ejecución	Corto
		Construcción embarcadero turístico, naves menores, - Bahía de Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mirador y centro de información turística, - Acceso a Caldera	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción mirador y centro de interpretación (cetáceos) - Punta Caldereta.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción senda no motorizada de acceso universal - Bahía Calderilla	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Largo
		Construcción senda no motorizada de acceso universal - Bahía Inglesa-Morro	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada de acceso universal - Calderilla-Bahía Inglesa	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada - Caldera-Calderilla	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada - Caldera-Granito Orbicular	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Largo
		Construcción sendero interpretativo - Quebrada el León	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción senderos interpretativos - Granito Orbicular	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción y equipamiento de Parque Paleontológico - Caldera	Patrimonio	Arquitectura	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pavimento - Ruta C-358, desde cruce Ruta 5 hasta Puerto Viejo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta C-316, Granito Orbicular y Loberas	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento acceso - Caleta Obispito	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero - Playa Las Machas - Bahía Inglesa (2 etapa)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Playa Ramada, Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Playa Rodillo, Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento borde costero - Playas Brava y Del Jefe, Caldera (2 Etapa)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento oficina de información área marina protegida - Isla Grande Atacama	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta C-354, sector Caldera - Bahía Inglesa (4 km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Corto
		Mejoramiento y construcción camino de acceso - Quebrada del León	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Largo
		Recuperación de miradores interpretativos, fuertes y baluartes - Caldera.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
		Restauración fuertes estratégicos Arturo Prat y Esmeralda - Caldera	Patrimonio	Arquitectura	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
	Copiapó	Ampliación Ruta 5, sector Copiapó - Toledo (2ª Etapa)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación y mejoramiento Ruta 5, sector acceso sur a Copiapó	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Prefactibilidad	Corto
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos - Acceso a Volcán Ojos del Salado	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Laguna Santa Rosa	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Laguna Verde	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Acceso a Parque Nacional Nevado Tres Cruces	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación - Acceso a volcán Ojos del Salado	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción doble vía Travesía - Toledo (34 km)	Conector Vial Turístico	Concesiones	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura de información y servicios turísticos - Pinte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Museo Regional de Atacama	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción y mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta C-601, desde bifurcación C-341 (km 80 en 31-CH) hasta Ruta 31-CH por Laguna Santa Rosa	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Casa Maldini - Copiapó	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a pavimento básico . Acceso a Volcán Ojos del Salado	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pavimento de caminos - Rutas C-416 y C-322 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-326	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Acceso Mina San José	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica mixta pavimentada - Ruta 31-CH, Copiapó - Paso San Francisco	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento a ruta escénica pavimentada - Ruta Costera entre Huasco y Bahía Inglesa	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Caldera- Inca de Oro, Rutas C-323, C-319, C-309, C-261, C-273	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Av. Copayapu - Ruta 31-Ch y red asociada	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento pasada urbana por Paipote - Ruta 31-Ch	Conector vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta CH-31, sectores Cuesta Codoceo y El Salto (20 km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Regeneración urbana - Edificios públicos	Edificación Pública	Arquitectura	Sectorial	Valle de Copiapó	Prefactibilidad	Largo
	Tierra Amarilla	Construcción de ruta escénica - Nevado de Tres Cruces-Valle de Copiapó (Copiapó, Tierra Amarilla, La Guardia, PN Nevado Tres Cruces, Salar Maricunga)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción defensas fluviales y control aluvional - Río Copiapó, Tierra Amarilla	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción obras fluviales Río Copiapó y obras de control a Quebrada Afluentes de Copiapó	Manejo de Cauces	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción refugio y centro de interpretación - Laguna Negro Francisco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción variante Ruta C-35 - Tierra Amarilla (7 Km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción/Habilitación museo de sitio - Fundación Incaica Viña del Cerro	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento paso fronterizo - Pircas Negras, sector Los Castaños-Pircas Negras	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Copiapó	Diseño y Ejecución	Corto
Huasco	Alto del Carmen	Conservación laguna Grande - Valle del Huasco	Infraestructura de Riego	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Mediano
		Construcción APR - Pinte	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información y servicios al visitante - Alto del Carmen	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Alto del Carmen - Alto del Carmen	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de infraestructura y servicios turísticos al visitante - San Félix	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embalse de cabecera -Río El Carmen (15 Hm3) (D.F.L. 1123)	Infraestructura de Riego	Obras Hidráulicas	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Infraestructura de Información y Servicios turísticos - El Tránsito	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento (pavimento) - Ruta C-495, sector La Fragua - Junta Valeriano (41 km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta C-485 entre Vallenar y El Toro (incluye miradores y señalética con información de la parte alta del Valle de Huasco)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento sistema APR - Higuera y San Félix,	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento sistema APR - Las Marquezas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Copiapó	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación sistema APR - El Tránsito,	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Copiapó	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación sistema APR - La Arena,	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición - Puente Nicolás Naranjo en Ruta C-495	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Corto
	Freirina	Ampliación embarcadero - Chañaral de Aceituno	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción / Instalación Sistema APR - Los Loros	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información e interpretación turística - Centro histórico de Freirina	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción centro de interpretación de cetáceos - Chañaral de Aceituno	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Chañaral de Aceituno	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos (centro de comercialización de productos locales) - Freirina	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Huasco - Freirina	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Largo
		Construcción ribera recreativa Río Huasco - Freirina	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Largo
		Construcción Ruta Costera, sector: Límite IV Región - Huasco (65 km)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción y mejoramiento a ruta escénica - Ruta Costera, entre Huasco y Chañaral de Aceituno	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Chañaral de Aceituno	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento / Conservación y restauración de edificios patrimoniales - Freirina	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Restauración Edificio Los Portales, Freirina	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica (de Los Olivos) - Ruta C-46, Freirina - Huasco	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Playa Caleta Chañaral de Aceituno	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-46, Valle - Huasco, sector Freirina - Huasco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Ejecución	Corto
		Mejoramiento sistema APR - Hacienda Nicolasa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración iglesia Santa Rosa de Lima - Freirina	Patrimonio	Arquitectura	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
	Huasco	Construcción centro de información e interpretación turística en borde mar - Huasco	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción puente Río Huasco, accesos y paso superior de ferrocarril en Ruta Costera	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Corto
		Mejoramiento / Conservación y restauración de edificios patrimoniales - Huasco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta C-432, desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-440	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta C-440, desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-470 (Sector PN Llanos de Challes)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento áreas de acceso público - Parque Nacional Llanos de Challe	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero - Carrizal Bajo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Huasco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valle del Huasco	Ejecución	Corto
		Mejoramiento CBI Ruta Costera C-10, sector Caldera - Carrizal Bajo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de senderos interpretativos - Parque Nacional Llanos de Challe	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración centro de comidas - Caleta de Huasco	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
	Vallenar	Conservación y restauración de edificios patrimoniales Vallenar	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de información e interpretación turístico - Centro histórico de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación para fenómeno desierto florido - Norte de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de mirador interpretativo para fenómeno desierto florido - Norte de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de señalética y panel interpretativo - Mirador Embalse Santa Juana (Ruta C-485)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento Ruta C-48, Vallenar - Alto del Carmen	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento sistema A.P.R. - Cachiyuyo, Vallenar	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento sistema APR Domeyko / Construcción nueva fuente de APR	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Ampliación sistema APR - Alto del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Ampliación sistema APR - Carrizal Bajo, Huasco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reconstrucción y/o restauración - Mercado de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR III Región	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
		Diagnóstico patrimonio cultural de la Región de Atacama - Copiapó	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Copiapó	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, implican 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.

